

## **METRO C. SPRECHI E RITARDI. TRUFFA AI DANNI DEI CITTADINI?**

### **DOPO MOSE ED EXPO ARRIVA LA METRO C**

#### **I DIECI ANNI DI AZIONI GIUDIZIARIE DI ITALIA NOSTRA ROMA PER DENUNCIARE LA MALA GESTIONE DELLA METRO TRA LE PIU' COSTOSE D'EUROPA CHE RIMARRA' L'ETERNA "INCOMPIUTA"**

Intervento dell'Avv. Emanuele Montini, Consigliere responsabile dell'Ufficio Legale di Italia Nostra Roma.

In linea generale si può dire che si tratta dell'opera pubblica in costruzione nel centro Italia attualmente più costosa, in quanto le spese sono lievitare dai 2,6 Mld di euro (al netto del ribasso d'asta) previsti per l'intera opera fino a Piazzale Clodio (v. Quadro economico ripreso dalla deliberazione n. 21/2011/G della Corte dei Conti), agli attuali 3,7 Mld (v. Quadro economico dell'Atto Roma Metropolitane n.14 del 12/9/2013) che con l'aggiunta di 0,37 Mld della sola stazione Venezia ("decreto del fare") raggiungono i 4,1 Mld, nonostante la limitazione di giungere solo fino a Piazza Venezia. E si tratta, anche qui, solo di un costo presunto in quanto la consegna dell'opera completa doveva essere effettuata a fine 2011, mentre ora il termine finale previsto per la consegna solo di metà tracciato (fino a piazza Venezia) è previsto per l'anno 2020 (dieci anni in più per consegnare metà dell'opera prevista). L'opera, nel frattempo, è cambiata radicalmente rispetto a quanto progettato inizialmente. Infatti, nel progetto preliminare del 1990 (la Metro C doveva essere pronta per il Giubileo del 2000!) andato a bando nel 2005 si giustificò l'altissimo costo medio preventivato della metro a chilometro (rispetto alla media mondiale di 90-120 mil €/Km) a causa dell'innovativa tecnica costruttiva dei tunnel, delle numerose opere compensative che si sarebbero realizzate lungo il percorso e dell'alto traffico passeggeri (24.000 passeggeri/ora).

L'Associazione Italia Nostra ONLUS contestò il progetto innanzi al TAR Lazio (ricorso r.g. n. 423/2004), censurando la lacunosità del progetto messo a base d'asta (premessa per un enorme aumento successivo dei costi), la sua tecnologia trasportistica obsoleta (ferma all'anno 1990 - metro "pesante" anziché le moderne "metro leggere" come quella realizzata a Torino in occasione delle Olimpiadi invernali), la invasività e sostanziale irrealizzabilità di molte opere e lavorazioni e la evidente sovrastima dei flussi di traffico passeggeri. Il tutto senza un'attenta verifica di compatibilità dell'opera sia rispetto al vincolo monumentale delle viabilità contermini al Colosseo e a Piazza Venezia, imposto con vincolo ex D.lgs. n. 490/1999 (ora d.lgs. n. 42/2004) del 20 dicembre 2001, sia rispetto alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, risolta il più delle volte con delle semplici "valutazioni di non assoggettabilità" accompagnate da prescrizioni e, soprattutto, non aggiornate a seguito delle numerose varianti che hanno stravolto il progetto. Il tempo, come sempre, è galantuomo ed ecco che oggi, dopo 45 varianti (rese possibili dalla disciplina del General Contractor che non prevedeva la necessità del progetto esecutivo come base di gara), la Metro C si sta realizzando nel doppio circa dei tempi stimati, nel doppio circa dei costi preventivati e per solo circa metà dell'opera. Inoltre l'intervento è anche diventato, nel frattempo, meno costoso (per i costruttori) con l'abbandono del "Modello Roma" (in pratica un tunnel con sezione più ampia), con la rinuncia da parte di Roma Capitale alle opere di compensazione per la città, con un (ora) riconosciuta domanda di trasporto proiettata al 2018-2020 pari a 4-5.000 persone/ora in discesa a San Giovanni e circa 9.000 passeggeri/ora in discesa al Colosseo, anziché ai 24.000 preventivati e con passaggi dei treni non ogni 4 minuti (come preventivato) ma con un treno ogni 13 minuti per senso di marcia nella tratta T4, inevitabile almeno fino al 2020, a causa del fatto che Roma Capitale ha anche soppresso (per fare "economia") il già progettato "tronchino di manovra" (sarebbe un terzo binario che serve ad invertire il senso di marcia ai treni) ubicato prima della stazione di San Giovanni, dovendo così far raggiungere ai treni il tronchino di manovra prossimo a Malatesta (a circa 3 km di distanza).

La Corte dei Conti, di fronte a tali fatti ha avviato, su impulso di Italia Nostra Roma, una indagine sulla gestione della realizzazione della Metro C di Roma e, con deliberazione n. 21/2011/G, ne ha pesantemente

censurato la gestione arrivando ad affermare che "l) L'aggiudicazione all'attuale contraente generale è avvenuta per le favorevoli condizioni offerte: ribassi cospicui, anticipi notevoli dei tempi di realizzazione e rilevante prefinanziamento. Allo stato attuale, i ribassi sono stati ampiamente riassorbiti, i tempi si sono grandemente dilatati e il prefinanziamento è stato abbattuto fin quasi all'annullamento." senza che Roma Metropolitane potesse replicare alcunchè. E ancora "q) Nelle approvazioni del Cipe, l'opera è stata costantemente sottostimata nel suo reale costo". La Corte stessa giunge a ricordare quanto affermato da Roma Capitale a proposito della vicenda descritta, che aveva paventato l'opportunità di una "risoluzione per grave inadempimento del contratto di affidamento", salvo poi non dargli seguito e accettare ulteriori varianti e aumenti di costi. Ad oggi il sistema gestionale della Metro C appare proseguire nel solco della precedente esperienza nonostante il monito della Corte dei Conti, in Sezione centrale di controllo, che, con del. n. 18/2012/G, ha auspicato "una maggiore attenzione nella gestione che ancora residua, ma anche la consapevolezza che ove nel futuro si debba nuovamente affrontare la realizzazione di opere di tale portata, si operi un generale cambiamento sostanziale che tenga conto delle valutazioni formulate dalla Corte sull'esperienza pregressa".

In tutta questa vicenda, le varie responsabilità sugli aumenti dei costi e dei tempi, di fatto fuori controllo, non risultano chiare neanche agli stessi attori, visto che Roma metropolitane, come riporta la Corte dei Conti, ha addirittura pensato di presentare una denuncia alla Procura della Repubblica, ipotizzando il reato di truffa ai suoi danni, salvo poi recedere da tale intento sulla base di un apposito parere legale "autoassolutorio". In termini: ".Roma Metropolitane ha chiesto, altresì, di chiarire se, ai fini della tutela della posizione giuridica di Roma Metropolitane, si renda doveroso procedere con la presentazione di una formale denuncia di quanto accaduto alla competente autorità giudiziaria. Con nota (.) del 24 maggio 2011 l'avv. (.) ha reso il citato parere, chiarendo come la condotta attribuita al contraente generale non possa integrare il reato di truffa." Dal 2014 su tutta questa vicenda sta indagando la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma, anche su impulso della sezione romana di Italia Nostra che, in questo modo, è impegnata in questa battaglia contro la cattiva gestione del denaro pubblico e per la tutela del patrimonio storico -archeologico e dei diritti generali alla trasparenza non solo di fronte al Giudice contabile e amministrativo, ma anche di fronte al Giudice penale. La domanda ai quali i giudici provano a dare una risposta è semplice: come mai nessun Governo o pubblica amministrazione di fronte a un'opera che sta costando il doppio di quanto preventivato, nel doppio del tempo e per consegnarne solo metà non ha fatto nulla, di concreto, per impedirlo?

Avv. Emanuele Montini

Una dichiarazione del Presidente Carlo Ripa di Meana: "L'impegno di Italia Nostra Roma è di passare all'esame più severo ogni segmento dei premi che finora risultano misteriosamente assegnati senza una spiegazione e una motivazione. Dopo Mose ed Expò anche la Metro C appare come fonte continua di speculazioni e noi, su ognuna, intendiamo scavare e denunciare le complicità".

Carlo Ripa di Meana