

Oggi convocato un consiglio straordinario per decidere la liquidazione

Addio a Roma Metropolitane

Sarà chiusa per «inadempienza»

Vincenzo Bisbiglia

■ Roma Metropolitane sarà chiusa per «inadempienza» nei confronti del socio unico, il Comune di Roma. La municipalizzata capitolina, stazione appaltante per la realizzazione delle grandi opere trasportistiche in città, verrà liquidata dopo appena 11 anni di (poco) onorato servizio. Mentre Virginia Raggi e la sua maggioranza dovranno decidere entro il 31 dicembre il futuro della linea C e, soprattutto, del contratto miliardario che lega il Comune di Roma al Consorzio di imprese composto da Vianini (Gruppo Caltagirone), Ansaldo (Finmeccanica), Astaldi, Cce Cmb, ai sensi dell'atto attuativo firmato dalla Giunta Marino il 9 settembre 2013.

Pesano sul destino dell'azienda gli scandali, le inchieste giudiziarie e gli errori commessi in questo decen-

nio, in particolare alla luce dei grandi problemi che hanno accompagnato la costruzione della terza linea della metropolitana della Capitale: almeno 6 anni di ritardo sui lavori, extracosti per oltre 600 milioni di euro, errori pacchiani di progettazione, oneri per la sicurezza nei cantieri accordati senza verifiche e contenziosi infiniti fra le parti che superano il mezzo miliardo di euro. Insomma, non il massimo per un'azienda che doveva svolgere il ruolo - a norma di legge - di «alta sorveglianza».

Tuttavia, il vero cavillo di legge sarebbe un altro. Riguarda l'articolo 29 della convenzione fra il Comune e la società, datata 2005, dove si dice che spettava a Roma Metropolitane indicare il direttore dei lavori per le opere assegnate; cosa non avvenuta nel 2006 in sede di assegnazione dell'appalto della linea C, quando in ottem-

peranza alla ex Legge Obiettivo fu concessa al «controllato», ovvero il Consorzio Metro C: ci sarebbe voluta una delibera ad hoc per modificare la convenzione, mai nemmeno proposta.

Oggi, sul tavolo dell'assessore Linda Meleo ci sono relazioni sindacali, atti giudiziari e inchieste giornalistiche. Quelle de Il Tempo, in primis, che negli anni ha raccontato la "folia" di spostare lo scambio dei treni di San Giovanni sotto via Sannio, le ruote dei convogli incompatibili con i binari che si consumano nella metà del tempo, gli scalini treno-banchina e le barriere architettoniche.

Tutti errori che oggi pesano sul giudizio della «utilità» di questa azienda, a cui secondo l'attuale presidente Paolo Omodeo Sale' sarebbero bastati cinque milioni di ricapita-

lizzazione per ripartire da capo. Invece, l'assessore alle Partecipate, Massimo Colomban, avrebbe in mente di spostare i circa 200 impiegati in Roma Servizi per la Mobilità, rinforzando la parte ingegneristica dell'agenzia e facendola diventare la nuova stazione appaltante.

Intanto, ieri mattina l'Assemblea Capitolina ha approvato la mozione che impegna la Giunta a mantenere l'Atac «pubblica e romana».

Si va allo scontro con la Regione Lazio, per permettere alla società capitolina di

mettere in bilancio circa 550 milioni di crediti fino ad oggi ritenuti "inesig-

bili": «Ma non credo che la Corte dei conti resterà a guardare», avverte però il consigliere di centrodestra Ignazio Cozzoli.

Atac

Approvate le mozioni grilline contro il commissariamento

Extracosti

Quelli per la nuova linea C sono lievitati di 600 milioni

Linda Meleo

L'assessore capitolino ai Trasporti ha rassicurato: l'Atac non si tocca