

# Roma Metropolitane verso il fallimento

Raggi e Meleo: «La Linea C andrà avanti almeno fino ai Fori-Colosseo, poi il nodo-risorsa»

Manuela Perrone

ROMA

Altalla ricapitalizzazione di Roma Metropolitane. È prosecuzione della linea C sicura soltanto fino alla stazione Fori Imperiali-Colosseo. Poi si vedrà. La maggioranza pentastellata che guida la capitale ha inaugurato ieri la scure sulle partecipate più disastrose, sotto la regia dell'assessore Massimo Colomban e della titolare dei Trasporti Linda Meleo.

Il consiglio straordinario convocato ad hoc ha approvato con 25 sì e 7 no un ordine del giorno, più volte rivisto durante la seduta fume, che impegna la giunta e la sindaca Virginia Raggi a «non procedere alla ricapitalizzazione di Roma Metropolitane», nata nel 2005 per progettare e realizzare la rete metropolitana, dalla linea C alle linee B1 e D, ancora agli albori. Proprio sui lavori

della linea C - piagati da ritardi, «sperperi vergognosi» e ben 46 varianti - si sono concentrati gli strali di Raggi e Meleo. «Ci siamo trovati una metro- ha sottolineato la sindaca - che, da un costo preventivato di 3 miliardi per 25 chilometri, è arrivata a costare 3,7 miliardi per 19 chilometri. Non solo abbiamo mangiato tutta la somma ma abbiamo speso di più (1,7 miliardi) per due terzi del tracciato, la parte più facile, quasi tutta in superficie. Immaginiamo il costo per la parte successiva». Delle trentastazioni previste, ne sono state completate 21 al costo record medio di 135 milioni a chilometro (contro i 30 di Madrid e i 65 di Parigi). L'opera, ha assicurato Raggi, «continuerà fino alla stazione Colosseo, magari anticipando la data di apertura del 2021 e poi si ragionerà su come proseguire». L'ha fatto eco Meleo: «Tutti i contratti in essere sa-

ranno rispettati. Ci riserviamo del tempo per capire se, come e con quali risorse proseguire. Convinceremo un tavolo con ministero e Regione, co-finanziatori del progetto, per individuare le soluzioni più idonee innanzitutto per evitare che l'Anac e la Corte dei conti possano muovere nuovi rilievi critici». Il danno erariale ipotizzato soltanto per la prima tratta Pantano-Centocelle è di 368 milioni.

La rivisitazione complessiva del trasporto in città sarà comunque contenuta nel Pums, il piano urbano per la mobilità sostenibile al quale si sta lavorando. E il ruolo di stazione appaltante per la linea C potrebbe essere rilevato dall'Agenzia della mobilità. L'esito del voto sull'odg, cui seguirà una delibera, è stato accolto dai lavoratori presenti in Aula con proteste vivaci contro i Cinque Stelle. Che hanno

rifiutato la richiesta, arrivata da tutte le opposizioni, di riscrivere l'atto (in cui non compare la parola "liquidazione") e trovare una formulazione diversa dallo stop alla ricapitalizzazione. Che, secondo Pd, Fdi e Lista Marchini, significa «condannare l'azienda al fallimento» e i suoi 172 lavoratori al «rischio altissimo» di licenziamenti senza possibilità di essere «riassorbiti» da Roma Capitale, come ha denunciato la capogruppo dem Michela Di Biase. Sul futuro dei dipendenti, l'odg si limita a impegnare la giunta ad «avviare un doveroso avvicendamento di quanti risulteranno responsabili, nell'ottica di una piena valorizzazione del personale impiegato» e nei limiti delle norme Madiasulle partecipate. I sindacati, dalla Cgil alla Uil Trasporti, sono sul piede di guerra.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Sindaco di Roma Virginia Raggi