

LE OPERE PRIORITARIE

«Nel Lazio priorità alle strade, a Roma servono metrò e case»

Rebecchini, **presidente Acer**: «Per il territorio decisive anche le manutenzioni»

Giorgio Santilli

Otto infrastrutture strategiche di mobilità per rilanciare l'economia laziale. Ma non solo. Il piano di opere urgenti che l'**Acer**, l'associazione dei costruttori edili romani, ha messo a punto comprende anche manutenzioni e housing sociale. «Per infrastrutture il territorio - dice il presidente dell'**Acer**, **Nicolò Rebecchini** - servono anche puntuali interventi di manutenzione e riqualificazione del patrimonio degli enti locali, quali quello stradale, ospedaliero e scolastico, oltre che per gli interventi sul dissesto idrogeologico. Ed è necessario mettere mano a un vasto programma di housing sociale nella Capitale per rispondere al gravissimo problema sociale dell'emergenza abitativa secondo le esigenze e il fabbisogno abitativo rappresentato dal Comune di Roma».

La Capitale, grande attrattore dell'economia laziale, fa la parte del leone nelle opere su ferro. Soprattutto va affrontato il «dolente caso delle linee metropolitane di Roma» con tre linee: il prolungamento della linea B da Rebibbia a Casal Monastero, il completamento della linea C e la diramazione della metro B1 da piazza Bologna al Grande raccordo anulare. La Rebibbia-Casalmonastero ha un costo di 508,2 milioni, è finanziata per 167 milioni con fondi pubblici, per 133 milioni con fondi comunali mentre - dice Rebecchini - «occorre individuare ri-

orse pubbliche atte a colmare il venire meno dei 207 milioni originariamente previsti dalla valorizzazione immobiliare derivante dalla cessione di aree edificabili». Per la linea C è da finanziare la tratta oltre Fori Imperiali. Il valore dell'investimento per la tratta della linea B1 Bologna-Jonio, è di 733 milioni di euro. Il Mit ha messo a disposizione per la suddetta tratta 240 milioni, il resto del finanziamento è a carico di Roma Capitale.

Su gomma non si può non partire dall'autostrada Roma-Latina che dal bando del 2001 ha vissuto un vero «calvario delle procedure farraginose e degli intoppi, l'emblema dell'immobilismo del Paese nel campo infrastrutturale». La gara viene lanciata nel 2011 col sistema del project financing, ma i conti non tornano soprattutto per i due miliardi che dovrebbe mettere il gestore con i ricavi da pedaggio. Gara bocciata anche dal Consiglio di Stato. «Risulta difficile - dice Rebecchini - credere che la remunerabilità dell'abnorme investimento privato venga garantita tramite il pagamento del pedaggio autostradale. Si potrebbe allora ipotizzare di utilizzare i 468 milioni resi disponibili dal Cipe e già salvati dalla perenzione una volta, per l'adeguamento e la messa in sicurezza dell'attuale tracciato della Pontina con gara ordinaria suddivisa in lotti per consentire la partecipazione delle Pmi». Occorre, poi, attingere ad altre risorse pubbliche per realizzare anche il collegamento con la A1, la tratta Cisterna-Valmontone.

Ancora più paradossale la «parabola» della Civitavecchia-Livorno. «Dopo anni - dice Rebecchini - è stato possibile realizzare solo il tratto autostradale che collega Civitavecchia a Tarquinia, appena 14 km di autostrada». Anni caratterizzati da lentezze nei lavori e ripetute contestazioni Ue in merito alla procedura scelta per l'individuazione del concessionario.

Un'altra opera che attende di essere ultimata da decenni è la superstrada Orte-Viterbo-Civitavecchia. L'opera è ferma a Montemerano,

occorrono 460 milioni per completare il tratto Monte Romano Est-Civitavecchia. «Bisogna completare la progettazione esecutiva e indire la relativa gara».

Ferma anche la superstrada Rieti-Torano, per una lunghezza di 61 chilometri. A oggi, dopo infinite polemiche sul tracciato, è stato realizzato solo un sub-stralcio di un chilometro da Grotti a Ponte Figoreto. Infine, il raddoppio della Ss Salaria: attende da anni di essere completato, 18 chilometri di strada da Passo Corese a Rieti, da realizzare con quattro corsie di percorrenza. Il Mit ha comunicato ad Anas la disponibilità a finanziare la progettazione e a commissariare l'opera.

Una situazione desolante evidenziata da Rebecchini. «La storia infrastrutturale della Regione Lazio - dice - è una sorta di riassunto delle criticità che affliggono il Paese: procedure di gara impostate non correttamente, intoppi burocratici e passaggi amministrativi interminabili con il corollario dell'inevitabile contenzioso paralizzante dovuto alle inefficienze della Pa». Una storia che si spera finisca con il decreto semplificazioni.

B RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 15%



Peso:15%