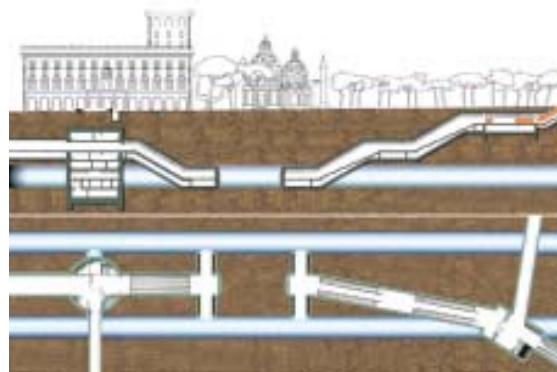


La linea C rappresenta per la città di Roma un'opera strutturale di primaria importanza: collegherà direttamente aree e quartieri oggi distanti, attraversando la città come una spina dorsale e quasi raddoppiando, con la sua estensione, l'attuale sviluppo della rete metropolitana. La linea, lunga oltre 25 km e con 30 stazioni, parte dalla zona Claudio-Mazzini e snoda il suo percorso verso sud-est dapprima in zona centrale, passando sotto il quartiere Prati, l'ansa barocca del centro storico lungo corso Vittorio Emanuele II^o sino a piazza Venezia, il Colosseo e S. Giovanni, poi in zona semiperiferica nei quartieri Pigneto, Centocelle, Alessandrino, e proseguendo lun-

In autunno verrà pubblicato il bando per aggiudicare i lavori di realizzazione della nuova linea della metropolitana. Un intervento importante che raddoppierà lo sviluppo della rete esistente. Con il presidente di Roma Metropolitane, Chicco Testa, Progetto&Pubblico fa il punto sullo stato di attuazione del progetto

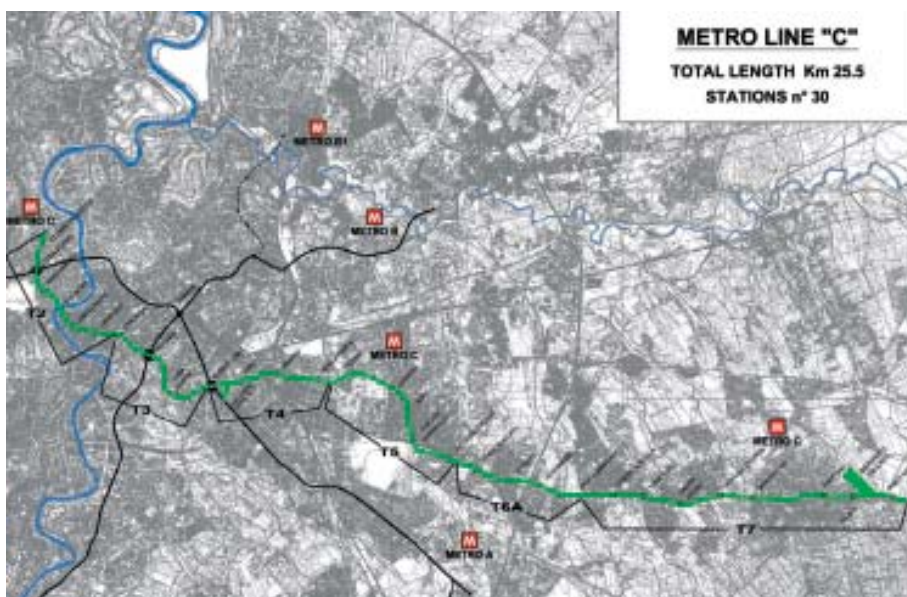
go la via Casilina; infine, in zona periferica, il percorso si porta in superficie fino a Pantano, al limite orientale del territorio comunale. Completa l'infrastruttura un deposito-officina posto a Graniti per il ricovero, la manutenzione e la riparazione



Le opere principali delle stazioni e le gallerie di linea si svilupperanno ad una profondità di circa 30 metri rispetto al piano stradale.

Metro C a Roma

Francesca Cusumano



dell'intero parco dei veicoli della linea costituito, in fase finale, da 43 treni da 6 vetture ciascuno. Particolare importanza rivestono, al fine dell'attivazione dell'effetto "rete" del sistema di trasporti su ferro, le intersezioni previste con le due linee esistenti della Metropolitana di Roma (in tre punti, Ottaviano e San Giovanni per la Linea A, Colosseo per la B) e con le Ferrovie Regionali (FR, ex FM) alla fermata Pigneto. Di questa importante opera ne parliamo con il presidente di "Roma Metropolitane" Chicco Testa, in passato ai vertici di Legambiente.

Progetto&Pubblico: A che punto è lo stato di attuazione per l'affidamento dei lavori della metro C?

Testa: Dopo il via libera del Cipe alla tratta terminale della Linea C, quella denominata T7, Roma Metropolitane conta di pubblicare il bando, aggiudica-

re la gara nell'estate del 2005 e far partire i cantieri all'inizio del 2006.

Progetto&Pubblico: Per costo è l'opera più onerosa dopo il ponte sullo Stretto di Messina. Avete incontrato difficoltà rispetto alla strada spianata che vi aspettavate con la legge Obiettivo?

Testa: Dobbiamo essere realisti, in Italia non può esserci nessuna strada spianata per realizzare un'opera dal valore complessivo di circa 3 miliardi di euro: c'è un contesto legislativo, burocratico e amministrativo che rende comunque complicato completare qualunque infrastruttura.

E questo indipendentemente dalla presenza di nuove e rilevanti leggi, com'è il caso della Legge Obiettivo. Ma, a parte questa obbligatoria premessa, sono ottimista: subito dopo l'approvazione conclusiva del Cipe - partiremo con la gara e questo vuol dire che un primo traguardo è stato centrato. Sono ottimista anche perché vedo uno spirito di collaborazione da parte di tutte le istituzioni coinvolte e poi perché "Roma metropolitana", la società che da poche settimane ho l'onore di presiedere, è una realtà ricca di professionalità e di voglia di lavorare e far bene.

Progetto&Pubblico: Parlare di Metro a Roma significa scontrarsi con le Soprintendenze per problemi di "impatto archeologico", come li supererete in questo caso?

Testa: Quando parlo di spirito di collaborazione mi riferisco anche a tutte le Soprintendenze interessate e coinvolte nei lavori della Metropoliatana. Siamo pronti ad avere con loro un confronto ancora più serrato nel comune intento di rendere Roma una città sempre più moderna e europea: e realizzare la metro C - ma anche la B1 e progettare la Linea D - significa dotare la nostra Capitale di quelle infrastrutture "normali" per una Capitale di un paese europeo.

Approfitto della sua domanda per aprire anche una riflessione: costruire metropolitana significa ridurre il traffico delle auto sulla superficie, liberare dalla sosta piazze e monumenti storici, pedonalizzare aree

I lavori per la Metro C

La linea e le stazioni saranno realizzate con tecnologie che assicurano, agli edifici adiacenti e alle preesistenze archeologiche, un rischio ridotto dal punto di vista statico.

L'adozione della linea "profonda" con scavo meccanizzato delle gallerie (tecnica TBM-Tunnel Boring Machine) esclude interferenze dirette con i fabbricati e con lo strato archeologico, garantendo così ottimi risultati in termini di controllo dei cedimenti superficiali. Per le stazioni, che rappresentano il punto a maggior rischio di interferenza con lo strato archeologico e con il tessuto urbano preesistente, saranno adottate soluzioni differenziate. Nelle aree periferiche, dove la disponibilità di spazi di superficie lo consente, si adotterà lo scavo a cielo aperto, utilizzando il metodo del Cut and Cover. Per le restanti, si procederà con lo scavo in sotterraneo delle gallerie di banchina e con lo scavo a cielo aperto del solo atrio e delle sole risalite.

Nel tratto che attraversa il centro storico, da S.Giovanni a Prati, le gallerie di linea saranno scavate con TBM scudata di diametro circa 10 metri (diametro che consente di mantenere costante la sezione di scavo anche in corrispondenza delle stazioni, senza la necessità di eseguire allargamenti, con tecniche tradizionali, che comporterebbero maggiori difficoltà geotecniche).



di pregio, ridurre l'inquinamento. Perché mai una Soprintendenza, che ha a cuore le bellezze ambientali della città, dovrebbe essere contro questi obiettivi? E' per questo che, sono sicuro, lavoreremo in piena sintonia anche con queste istituzioni. La metropolitana rappresenta, inoltre, una grande occasione per Roma per la valorizzazione dei suoi reperti antichi e ancora sconosciuti: nella fermata del Colosseo realizzeremo una grande area espositiva e museale dove esporremo tutti quei ritrovamenti che verranno alla luce durante i lavori per la metro.

Progetto&Pubblico: La campagna di scavi costerà intorno ai 60 milioni di euro, prevedete di avvalervi dello stanziamento del 3 per cento in Finanziaria destinato al recupero di beni artistici e archeologici scoperti nella fase di cantiere?

Testa: Questo è un aspetto che stiamo valutando. Comunque la possibilità di imbattersi in antichi resti è legata solamente ai lavori delle scale di uscita delle stazioni, quando si opera in quegli ultimi

10 metri di terreno prima della superficie dove c'è maggiore probabilità di incontrare reperti archeologici. Infatti per le stazioni del centro storico sono state previste lavorazioni con un impatto molto ridotto. Le opere principali delle stazioni e le gallerie di linea si sviluppano tutte a grande profondità, all'incirca 30 metri dal piano stradale, e quindi in strati sterili dal punto di vista archeologico. Anche i cunicoli di accesso vengono realizzati in galleria con la maggior parte dello sviluppo al di sotto degli strati archeologici.

Prospetti delle stazioni di Centocelle e Torrespaccato.

