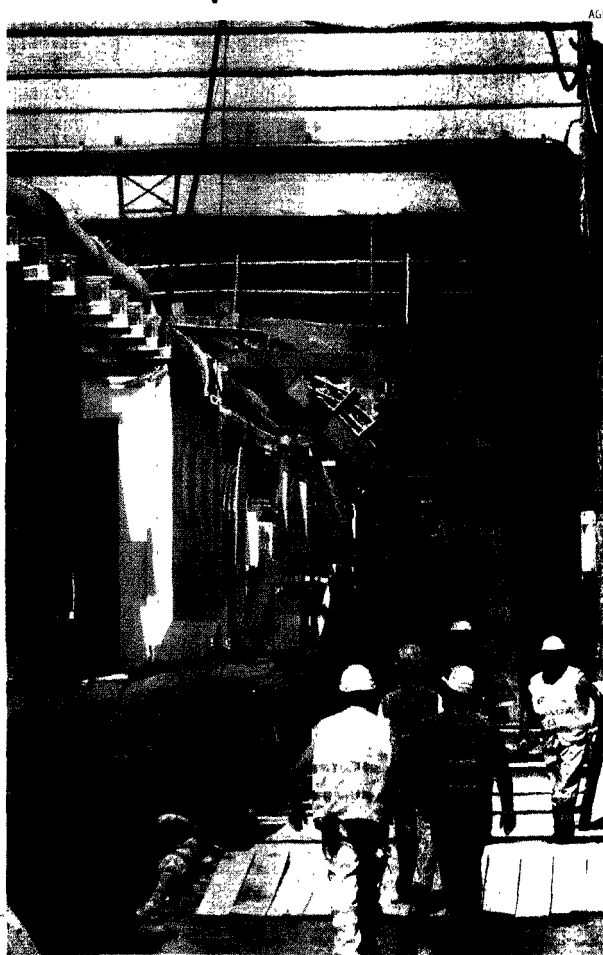


## La terza metropolitana



## Indotto da 7.500 addetti per Metro C

Un indotto di almeno 7.500 lavoratori, da aggiungere a 1.700 addetti diretti. Un esercito che salirà a quot 2.500 quando entreranno in funzione altre due talpe meccaniche previste per scavare le gallerie (nella foto, i lavori di perforazione a Cardinetti sulla Casilina). Il primo tratto della metro C sarà percorribile tra un paio di anni, ma la terza linea è già un'importante fonte di occupazione.

# La Metro C fa crescere l'indotto

Sono oltre 7.500 gli addetti che lavorano alla realizzazione dell'opera

PAGINA A CURA DI  
**Andrea Gagliardi**

■ Un indotto di almeno 7.500 lavoratori, con circa 1.500 fornitori coinvolti. Da aggiungere a 1.700 addetti diretti, tra tecnici, operai e ingegneri. Un plotone che salirà a quota 2500 non appena entreranno in funzione le altre due talpe meccaniche previste per scavare 3 km di galleria da Malatesta a Centocelle, in direzione opposta alle due talpe già in funzione (da Giardinetti a Centocelle). Il primo tratto della

metro C sarà percorribile solo tra un paio di anni. Ma la linea ferroviaria rappresenta già un'occasione di lavoro dentro e fuori al cantiere.

A parte una decina di addetti agli impianti per il calcestruzzo, solo operai e tecnici alle talpe scavatrici (circa 220 per ogni coppia di macchine) sono assunti direttamente da Metro C scpa, la società consortile per azioni (Astaldi, Vianini Lavori, Consorzio Cooperative Costruttori, Cmb e Ansaldo Trasporti Sistemi Fer-

roviari) che ha vinto l'appalto per la costruzione chiavi in mano della linea. Con uno stipendio da 2500 euro netti in busta paga per un operaio specializzato di quarto livello.

Per il resto, la manodopera fa riferimento a un'ottantina di imprese affidatarie. Un numero destinato a crescere a settembre, con l'inizio dell'adeguamento tecnologico e strutturale della tratta in superficie da Pantano a Giardinetti. I lavori entro fine anno interesseranno tutte e 10 le stazioni della

tratta, coinvolgendo altre 7 imprese impiantistiche, quattro romane e tre provenienti da fuori regione, con almeno 100 addetti occupati entro fine 2009. E un'attività di coordinamento lavori da affidare a una squadra di 7-8 ingegneri per la quale Metro C scpa ha avviato l'attività di reclutamento.

Ampio, infine, il fronte dei fornitori. Che non si limitano alla sola capitale. L'acciaio grezzo per il cemento armato delle stazioni proviene, solo per fare

un esempio, dalle Ferriere di Brescia. È americana una parte della componentistica degli innovativi treni "driveless" (senza conducente). I vagoni sono in costruzione a Reggio Calabria presso lo stabilimento AnsaldoBreda. Mentre a Napoli sono assemblati i motori dei treni.

Il costo complessivo dell'opera è di 3 miliardi (70% a carico dello Stato, 18% del Comune e 12% della Regione), per un tracciato di 25,5 Km. «Ma la cifra salirà - dice Federico Bortoli, a.d. di Roma Metropolitane, committente della linea - se saranno accolti a livello ministeriale tutte le richieste della Soprintendenza per il tratto più critico, quello attraverso il centro storico».

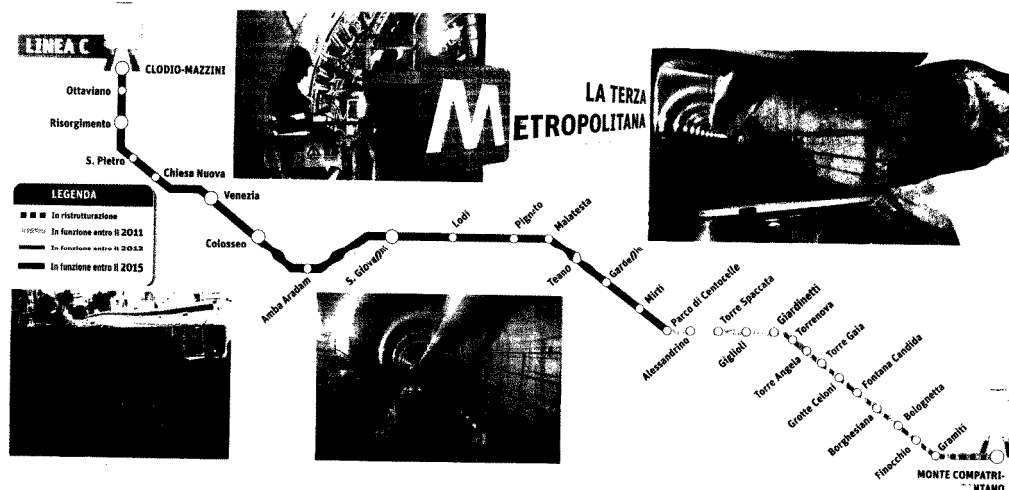
Il tracciato da Pantano a San Giovanni è interamente finanziato per 1,6 miliardi. «E ad oggi - aggiunge Filippo Stinellis, a.d. di Metro C scpa - sono stati già spesi 390 milioni di euro pari al 25% del costo previsto. E sono stati emessi ordini per un miliardo di euro». Resta-

no da trovare i finanziamenti (a carico dello Stato) per 355 milioni nel tratto San Giovanni-Clodio, il cui costo è stimato attualmente in circa 1,4 miliardi. Mentre sullo sfondo resta aperta la partita degli altri 9 km di prolungamento a nord fino a Grottarossa o all'ospedale Sant'Andrea.

«Dopo una prima fase un po' farragginosa - continua Bortoli - in cui si sono scontrati problemi organizzativi legati alla non chiara ripartizione di ruoli e competenze, Metro C sta recuperando il tempo perduto. Ormai paghiamo 100 milioni a bimestre come saldo avanzamento lavori. Una cifra che a regime, con l'attivazione di tutte le talpe, dovrebbe salire a quota 170-180 milioni».

Intanto a ottobre termineranno gli scavi archeologici a piazza Madonna Loreto per individuare la terza uscita della fermata piazza Venezia (le altre due sono all'altare della patria e a piazza dei SS. Apostoli). E proseguono i lavori del comitato tecnico scientifico

creato per minimizzare l'impatto delle gallerie sotterranee su edifici e monumenti storici. «Abbiamo concluso l'esame del tratto piazza Venezia-Colosseo - dice Michele Jamiolkowski, coordinatore del comitato e ordinario di ingegneria geotecnica al Politecnico di Torino - Tra le misure previste c'è un sistema di monitoraggio della Basilica di Massenzio, per intervenire con iniezioni di compensazione in caso di cedimenti».



## I NUMERI

**25,5 km**

### Il tracciato

È suddiviso in 30 fermate, da Pantano/Monte Compatri a Clodio/Mazzini. È previsto un ulteriore tratto in direzione Nord fino a Grottarossa

**2011**

### La prima consegna

Entro fine 2011 si aprirà il tratto da Pantano a Centocelle. Il secondo, con sei stazioni fino a piazza Lodi, entro ottobre 2102. Il tratto da Lodi fino a San Giovanni dovrebbe essere inaugurato a fine 2013. Si arriverà al capolinea Clodio/Mazzini nel 2015

**35 km/h**

### La velocità

È la velocità media dei treni, muniti di sistema driveless (senza guidatore). Ogni convoglio, composto da 6 vagoni, ha 204 posti a sedere

**40 milioni**

Il costo delle 4 talpe meccaniche. La cifra comprende spese per ricambi e assistenza

**Gli interventi di adeguamento.** Partono a settembre i lavori della tratta in superficie da Pantano a Giardinetti