

STORIE



GIORGIO SANTILLI

La scelta bipartisan: a ogni città il suo metrò

Soppresso il ministero delle aree urbane, all'inizio degli anni 90, fallita nell'indifferenza generale ogni politica antinquinamento, in attesa di capire se decollino o meno gli interventi di housing sociale, restano le metropolitane l'unica politica nazionale per le nostre città, assolutamente bipartisan e sostenuta pure dai Verdi.

Negli ultimi 15 anni sono state progettate e avviate con una certa continuità una ventina di linee per un totale di 35 lotti e un costo di 17 miliardi, di cui 12,5 coperti finanziariamente con risorse statali (11,2 miliardi) elocali (1,3 miliardi).

Anche gli strumenti di finanziamento statali più recenti hanno fatto la loro parte: 2.165 milioni sono arrivati dalla legge obiettivo, mentre altri 240 milioni arrivano dal recentissimo fondo infrastrutture finanziato con il Fas.

Mancano ancora all'appello 3,7 miliardi per completare il quadro finanziario attuale più circa un miliardo di vecchie pendenze, ma Roma ha incassato più di 3 miliardi per i metrò, Napoli ha preso 1,1 miliardi solo per la linea 1 e quasi due miliardi per il resto, Milano e l'area circostante hanno incassato più di tre miliardi, Torino più di uno.

I comuni studiano nuove soluzioni per completare il quadro finanziario, ma un italiano che fosse partito dall'Italia negli anni 70 e vi facesse ritorno ora troverebbe nelle nostre città più sporche e insicure l'unica nota positiva di qualche metropolitana in più.

Servizi ➤ pagina 6



GRANDI OPERE Un business bipartisan

Attività senza sosta. Negli ultimi 15 anni avviate una ventina di linee. **Costi.** La spesa totale è di 17 miliardi: due terzi coperti con risorse statali

In città si trovano intese sotterranee

Realizzare metropolitane mette d'accordo governo, amministratori locali e ambientalisti

di Massimo Frontera
e Giorgio Santilli

L'unica politica nazionale per le città rimasta in Italia è la costruzione di metropolitane. Soppresso il ministero delle aree urbane all'inizio degli anni 90 e fallita nell'indifferenza generale ogni politica

STRUMENTO DI SUCCESSO

Soppresso il ministero delle aree urbane all'inizio degli anni 90 e fallita ogni strategia anti-inquinamento i «trasporti rapidi di massa» conquistano metropoli e centri minori

anti-inquinamento, il dato sull'entità dei cantieri aperti spiega da solo il successo assolutamente bipartisan di queste operazioni sui «trasporti rapidi di massa», come recitava la legge 211/1982: negli ultimi 15 anni sono state progettate e avviate con assoluta continuità una ventina di linee per un totale di 35 lotti e un costo di 17 miliardi, di cui 12,5 coperti finanziariamente con risorse statali (11,2 miliardi) e locali (1,3 miliardi).

I dati si ricavano dai resoconti del Cipe, che ha fatto il punto sui finanziamenti alle metropolitane. Anche gli strumenti di finanziamento statali più recenti hanno fatto la loro parte: 2.165 milioni sono arrivati dalla legge obiettivo, mentre altri 240 milioni arrivano dal recentissimo fondo infrastrutture finanziato con il Fas. Stralciate o riviste o recuperate alcune delle opere più vecchie rimaste momentaneamente congelate (si pensi alla linea C di Roma proposta per il Giubileo, poi fermata e infine rilanciata), oggi mancano ancora all'appello 3,7 miliardi per completare il quadro finanziario attuale, più circa un miliardo

di vecchie pendenze della 211. Quattro miliardi e 700 milioni in tutto che non impediscono in nessun caso l'avanzamento dei cantieri, semmai la loro prosecuzione quando le risorse di cassa inizieranno a scarseggiare. Un'altra relazione del Cipe di qualche mese fa dimostrava come proprio le metropolitane avessero i più alti tassi di utilizzo delle risorse di cassa e di tiraggio dei mutui concessi in attuazione della legge obiettivo.

Opere condivise da governi, regioni, sindaci e persino dagli ambientalisti, le metropolitane hanno avuto gli unici avversari negli scavi archeologici (come il metro C a Roma), nelle difficoltà di finanziamento nella seconda metà degli anni 90 e nelle lunghezze progettuali. Tutte difficoltà che oggi appaiono in larga parte superate.

Per gli interventi della prima fase degli anni 90 con la legge 211 lo stato d'avanzamento è ormai tra il 70 e il 100%, con grandi successi a Napoli (linea 1), Milano (M2 e M3) e Roma (prolungamenti della linea B). Per quelli della seconda fase, avviate o rilanciate nel 2002 proprio con la legge obiettivo, molti cantieri sono ormai già in stato avanzato, come la linea C di Roma e la fitta rete del ferro campano voluta dall'assessore Ennio Cascetta (fiore all'occhiello della giunta regio-



nale di cui quasi nessuno parla). Per altri lotti, come quelli dell'Expo milanese, tutto è ormai pronto per partire.

In attesa di un vero decollo dell'housing sociale, alle città italiane resta dunque solo il metrò. Roma ha incassato più di 3 miliardi, Napoli ha preso 1,1 miliardi solo per la linea 1 e quasi due miliardi per il resto, Milano e l'area circostante hanno incassato più di 3 miliardi. Restano quei 4,7 miliardi ancora da coprire su cui anche i comuni si ingegnano con nuove soluzioni.

Roma, per esempio, ha imboccato con decisione una strada innovativa per realizzare nuovi tratti di metropolitana con i pochi fondi pubblici a disposizione. In cambio dell'infrastruttura, il general contractor verrà robustamente remunerato con i programmi immobiliari da sviluppare sulle aree vicino alle tratte. Per ora si stanno considerando solo le aree comunali vicino alla linea, da rendere appositamente edificabili; ma non si esclude di allargare il campo ad aree dei concorrenti, e non necessariamente vicino a binari o stazioni.

Il primo bando in questo senso, in scadenza a dicembre, è stato prorogato al prossimo 8 marzo proprio per dettagliare gli aspetti fondamentali della valorizzazione delle sei aree comunali individuate (perimetro, proprietà, quadro urbanistico e vincolistico). La gara riguarda il prolungamento della linea B oltre l'attuale capolinea di Rebibbia (3,8 chilometri per tre stazioni); metà circa dei 500 milioni necessari dovrà venire dagli immobili.

Ma non finisce qui. Come anticipato da «Edilizia e Territorio», il prossimo anno Roma Metropolitane, la Spa che Alemanno ha impegnato su questo fronte, lancerà almeno tre nuovi bandi con valorizzazioni immobiliari: due prolungamenti della linea A e un tratto della linea B1 verso l'esterno della città (in tutto 11 chilometri per 14 stazioni). Secondo le prime stime, il costo di questi tre prolungamenti è di 1,32 miliardi, di cui 570 milioni attesi proprio dalle valorizzazioni immobiliari. E se sarà necessario, si farà un "iniezione" immobiliare anche sulla linea D (di cui si sta selezionando il general contractor), per coprire almeno 700 milioni dei 4 miliardi necessari.

Lo scambio binari-mattoni è «una vera rivoluzione copernicana», commenta Gianni Ascarella, presidente di Roma Metropolitane, che suggerisce ai concorrenti «di coinvolgere urbanisti di alto livello perché il buon inquadramento del masterplan è fondamentale per la fattibilità».

Per le valorizzazioni è stato ipotizzato il seguente mix: 30% residenziale, 40% non residenziale (uffici, negozi, alberghi, servizi) e 40% flessibile (cioè residenziale o non residenziale). L'indice edificatorio massimo è stato indicato in 0,6 metri quadrati su metro quadrato.

Ma questi elementi sono in divenire, anche perché non sono scritti nei documenti gara. La procedura di valorizzazione segue infatti un iter parallelo, ma separato dall'appalto. Iter che punta dritto verso una variante urbanistica, che eventualmente il sindaco può anche approvare avvalendosi dei poteri speciali in qualità di commissario delegato contro l'emergenza traffico.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Stazioni di pregio: Brescia fa spazio al design e all'architettura

Paola Pierotti

Con le metropolitane il design contemporaneo entra nel tessuto urbano consolidato. Città come Londra e Stoccolma hanno investito con ottimi risultati nella realizzazione di stazioni di pregio, opere ingegneristiche e architettoniche pensate anche come volano di riqualificazione urbana. Da New York a Mosca, da Tokio a Dubai, da Lisbona a Monaco le stazioni non sono solo nodi della mobilità, ma nuovi spazi urbani.

Una volta tanto anche l'Italia gioca un ruolo attivo in questa competizione ed è Napoli la prima città che ha iniziato a lavorare in questo senso, chiamando a raccolta architetti e artisti, italiani e non, per valorizzare in modo originale ogni operazione. Via innovativa, intrapresa da oltre dieci anni, rimasta però senza seguito in altre città. Roma, per esempio, solo poche settimane dopo aver annunciato un concorso per la nuova stazione dei Fori Imperiali ha fatto un passo indietro, preferendo procedure più veloci.

A Napoli dal 2001 a oggi sono stati aperti 20 cantieri nelle zone nevralgiche della città: nel 2010 la linea sarà in funzione fino alla fermata Università, con la stazione firmata dal designer Karim Rashid, mentre tra il 2012 e il 2013 sarà pronto un altro tratto che collegherà le due piazze del Municipio e Garibaldi, dove è in costruzione il progetto del francese Dominique Perrault.

Anche una città media come Brescia, in vista dell'Expo del 2015, ha avviato i cantieri del progetto Metrobus, che oggi conta 17 stazioni su una linea di 13,7 chilometri e che sarà pronta per la fine del 2012. I lavori vengono realizzati da una cordata guidata da Astaldi e l'architettura e le strutture sono del team guidato da Cremonesi Workshop. Se Napoli ha scelto di creare una rete di progetti d'autore, anche con firme del calibro di Massimiliano Fuksas per la stazione Duomo dove si potranno vedere anche i reperti archeologici di un tempio, o di Richard Rogers per le nuove fermate in prossimità dell'aeroporto, Brescia si è affidata a un solo team che coordina l'intera operazione.

La metropolitana, insomma, come laboratorio del contemporaneo, che integra ingegneria, architettura e design. Tra le novità italiane, per una città particolare come Perugia è stata recentemente realizzata la linea per la metropolitana leggera e il progetto delle stazioni è stato firmato dall'atelier francese di Jean Nouvel.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Roma

Nel centro della capitale l'archeologia frena gli scavi

di Giuseppe Latour

La linea C entra nel centro storico di Roma e si prepara ad affrontare il suo momento più critico. A tre anni e mezzo dai primi cantieri, i lavori sulle sezioni che non coinvolgono zone antiche sono arrivati al 40 per cento. E non soffrono difficoltà. Sulla parte dell'opera che attraversa il centro, invece, pende qualche incognita. Oltre al quadro dei finanziamenti Cipe, ancora incompleto, preoccupano gli scavi archeologici e l'ostruzionismo della soprintendenza. Ostacoli che hanno rallentato la progettazione definitiva della tratta Colosseo-Clodio: in netto ritardo rispetto alla tabella di marcia, non arriverà

DOPPIO OSTACOLO

La linea C si prepara ad affrontare il suo momento più critico, in bilico tra finanziamenti Cipe ancora incompleti e l'ostruzionismo della soprintendenza

prima della fine del 2010. E, a quel punto, sarà difficile centrare la consegna, prevista per il 2015.

Le 30 stazioni della metro C (costo: circa 3 miliardi) si snodano su un tracciato di 25,5 chilometri. L'opera, che collega il centro con i quartieri est della città, è stata divisa in sei sezioni (da T₂ a T₇). Le prime due (T_{6A} e T₇), con l'aggiunta della stazione Parco di Centocelle, sono le più lontane dal centro e saranno consegnate entro il 2011. Al momento la T₇, considerando lo stato di avanzamento, è appena al 25 per cento.

Filippo Stinellis, a.d. del general contractor MetroC spa e direttore centrale di Astaldi, spiega il ritardo: «Nella T₇ stiamo procedendo all'ammodernamento delle stazioni, che pesa poco sul quadro

economico». Migliore la situazione della T_{6A}, arrivata a metà, e comunque fuori dal "rischio archeologico".

È nel centro storico che si giocherà la partita più difficile. Perché nemmeno il secondo blocco (T₄ e T₅, previsto nel 2012) preoccupa: attualmente è completo al 42 per cento. La tratta arriva fino a piazza Lodi, ai confini con la parte più antica. Oltre quella stazione inizia l'ultimo segmento (San Giovanni-Clodio, data di consegna: 2015), che si annuncia molto problematico. Per la prima parte dell'ultimo tratto (San Giovanni-Colosseo, T₃) è stata appena completata la progettazione definitiva e si attende il via del Cipe. Più complicata la situazione della T₂ (Colosseo-Clodio), ancora in progettazione, che arriverà al Cipe per inizio 2011. Aggiunge Stinellis: «Su queste due tratte si sono verificati problemi legati ai sondaggi archeologici. Ma contiamo di recuperare».

Meno tranquillo Federico Bortoli, a.d. di Roma Metropolitane, ancora scottato dall'esperienza dei sondaggi archeologici di piazza Venezia. Programmati per una durata di sei mesi, si sono protratti per tre anni. «Speriamo di non ripeterci quando passeremo allo scavo. Molto dipende dal rapporto con la soprintendenza: finora hanno scelto di tutelare il patrimonio storico senza guardare ai tempi». Le indagini archeologiche hanno già fatto lievitare i costi di circa 40 milioni.

A completare il mosaico arriveranno altre due opere. La prima sarà la B₁ (costo: 733 milioni), che coinvolgerà il quadrante nord-est di Roma. Il progetto sarà realizzato da Salini. Il primo tratto (Bologna-Conca d'oro) ha raggiunto un avanzamento del 60%; l'opera dovrebbe essere consegnata entro il 2011. Il secondo (Conca d'oro-Jonio) non prima del 2012. Infine, la linea D (costo: circa 4 miliardi) è attualmente alla seconda fase di gara in project financing.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Milano

Una robusta cura di ferro in vista dell'Expo 2015

di Massimiliano Carbonaro

Nuove linee, prolungamenti delle tratte già esistenti, inaugurate di nuove fermate: dal 2010 parte una sostanziosa cura del ferro per la città di Milano in vista dell'Expo 2015. Le risorse messe a disposizione a novembre dal Cipe garantiscono la realizzazione della nuova tratta M4 (da 1,69 miliardi) e consentono il secondo lotto della linea M5 (da 781,8 milioni). Ma nei primi mesi del 2010 a partire sarà la gara per il prolungamento della Metro 1 da Sesto San Giovanni verso Monza (206 milioni tra lavori e materiale rotabile). Mentre sembra tramontata l'ipotesi di una sesta linea dalla stazione di Cadorna verso

LAVORI IN VISTA

Nuove tratte, prolungamento di quelle già esistenti, inaugurate di altre fermate: a novembre sono stati messi a disposizione i fondi per la M4 e il secondo lotto della M5

Baggio per mancanza delle risorse pubbliche necessarie (480 milioni) e nonostante fosse stata inserita nel dossier di candidatura per l'esposizione del 2015 è considerata tra le opere essenziali.

Il primo grosso lascito dell'Expo a Milano è rappresentato dalla nuova M4. È una linea che ha avuto una storia molto travagliata, perché per la sua realizzazione in project financing era già partita nel 2006 una gara di prequalification: era previsto un primo lotto da 910 milioni con una concessione trentennale, a cui risposero tre raggruppamenti, tra cui uno con Impregilo come capogruppo in cordata con Astaldi. Ma poi il procedimento si era arenato tra difficoltà di completare il piano economico, il desiderio del Comune di affidare la gestione a una società

pubblico-privata realizzata insieme all'operatore individuato con l'evidenza pubblica e la volontà di realizzare i due lotti in un'unica soluzione. Solo in vista dell'Expo è stato possibile superare questi ostacoli e ne novembre scorso il Cipe ha garantito le finanze statali (536,4 milioni) necessarie anche per il secondo lotto fino all'aeroporto. Adesso tocca al Comune far ripartire la procedura, inviando le lettere di invito ai partecipanti della gara per il primo lotto, ma per la realizzazione di tutta la metropolitana.

Più semplice la situazione della M5 di cui la realizzazione della prima parte da Garibaldi a Bignami (557 milioni) è già in corso e dovrebbe essere completata per i primi mesi del 2011. Mentre per la seconda tratta verso San Siro le nuove risorse del Cipe di novembre pari a 385 milioni completano il quadro finanziario. L'ultimo punto da risolvere rimane l'accordo con l'operatore privato e trovare la conferma del suo impegno economico (307,8 milioni) per la nuova tratta. Paradossalmente lanciare queste due linee ha affossato la mai nata M6 per cui gli stanziamenti pubblici da 480 milioni nel Cipe di novembre sono stati dirottati sulla M4, anche perché è una tratta che presenta problemi ingegneristici con un tracciato che in parte corre sottostante alla linea 1.

Nel 2010 invece a partire sarà il prolungamento della M1 verso Monza. Il quadro economico era già stato definito a inizio anno, ma mancava l'accordo formale tra gli enti locali, raggiunto nei giorni scorsi. Adesso è prevista la gara tra gennaio e febbraio da parte di Metropolitana Milanese per quasi due chilometri e due stazioni. Sempre nel 2010, nel secondo semestre, è prevista la conclusione dei lavori per il prolungamento della M2 fino ad Assago (quasi 100 milioni), arenatisi per oltre un anno per il sopraggiungere di costi aggiuntivi da circa 20 milioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Napoli

Opere d'arte underground tra binari e scale mobili

di Morena Pivetti

L'ultima inaugurazione è di venerdì 11 dicembre, a Mugnano, sulla linea ferroviaria Napoli-Giugliano-Aversa. Come in occasioni precedenti in ballo non c'era solo la stazione della metropolitana regionale, abbellita dalle opere d'arte di Angelo Casciello, ma anche la nuova piazza, un nuovo centro commerciale e un nuovo parcheggio. Tutti firmati dall'architetto Riccardo Freda. Così la realizzazione della principale opera pubblica ferroviaria italiana dopo l'Alta velocità - il progetto di metrò della Campania vale 9 miliardi e per il 2015 aggiungerà alla dotazione

RICCA DOTE DI INFRASTRUTTURE

Il progetto regionale, che comprende anche 28 parcheggi e 21 nodi di scambi treno-bus, inciderà sulla mobilità e sulla qualità della vita di oltre tre milioni e mezzo di abitanti

infrastrutturale regionale 170 chilometri di binari, 83 stazioni, 28 parcheggi e 21 nodi di scambio treno-bus - incide e inciderà sulla mobilità di oltre tre milioni e mezzo di persone, garantendo al 60% dei napoletani una fermata a non più di 500 metri da casa, e sulla qualità della vita nei quartieri di Napoli e nella «periferia» disseminata tra il capoluogo, Salerno e Caserta.

Ennio Cascetta, che prima di gestirne l'attuazione come assessore regionale ai Trasporti da professore dell'Università Federico II di Napoli aveva coordinato la redazione del piano d'insieme, stima a regime una riduzione del traffico pari a 6 mila tonnellate l'anno in meno di emissioni di monossido di carbonio. Stime confermate dall'incremento dei passeggeri sulla rete

regionale (+40% dal 2000) e dalla quota di trasporto pubblico, a Napoli al 42,9% contro il 29,3% della media delle grandi città. Gli abbonamenti a bus e metrò sono saliti dagli 11 mila del 2003 a quasi 70 mila, a testimonianza che la sfida di convincere una parte dei cittadini a lasciare l'auto per i mezzi pubblici è stata vinta. Se torniamo a Mugnano e alla Napoli-Giugliano-Aversa il risultato non cambia: da aprile ha registrato un afflusso record di quasi un milione e mezzo di passeggeri.

Per le nove linee metropolitane di Napoli, le tre di Salerno, Caserta e Benevento e la tramvia urbana di Avellino - che costituiscono il sistema campano - a oggi sono stati completati 50 chilometri di binari e 37 stazioni. In costruzione ci sono altri 53 chilometri e 32 stazioni per un totale di oltre 40 cantieri, mentre restano da avviare 67 chilometri e 58 stazioni. Tra quelle previste ce n'è una anche all'interno dell'aeroporto di Capodichino, che sarà il primo ad avere una stazione del metrò.

La nuova rete della Campania non vive solo di binari e scale mobili, ma anche di belle architetture e opere d'arte. A cominciare dalla linea 1 di Napoli, il cosiddetto «metrò dell'arte», che vanta stazioni progettate da Atelier Mendini, Gae Aulenti e Lorenzo Capobianco e ospita lavori di Kosuth, Kounellis e Palladino. Per continuare con la Circumvesuviana e la Napoli-Aversa: sull'intero sistema sono stati coinvolti Foster e Rogers, Botta e Perrault, Siza, Eisenman e Fuksas. L'artista-sculptor Anish Kapoor sta realizzando la stazione di Monte Sant'Angelo e Zaha Hadid ha progettato la stazione dell'Av di Afragola.

Dalla Regione non nascondono, però, le criticità segnalate dai cittadini: i cantieri aperti hanno ripercussioni negative sul traffico e i frequenti ritrovamenti archeologici rallentano l'esecuzione delle opere.

© RIPRODUZIONE RISERVATA