

Oggetto: sulla realizzazione della Metro C

MOZIONE

Ex art. 58

L'ASSEMBLEA DI ROMA CAPITALE

PREMESSO CHE

- la mobilità è un diritto tutelato dalla Costituzione italiana, dalla CEDU, e dallo Statuto di Roma Capitale;
- è stata ulteriormente posticipata a Giugno 2014 l'apertura della prima tratta della linea C Pantano-Centocelle;
http://roma.repubblica.it/cronaca/2013/07/12/news/il_campidoglio_muova_linea_metro_c_l_apertura_slitta_a_giugno_2014-62867606/
- è stato accertato che la cd “TPM-Talpa” è ferma da circa due anni al cantiere di S. Giovanni
http://roma.corriere.it/roma/notizie/cronaca/13_luglio_14/metro-c-talpa-ferma-due-anni-san-giovanni-2222152599071.shtml
- il costo dell'opera sarebbe arrivato alla cifra record di quasi 5 miliardi di €, più che raddoppiando i costi dalla prima delibera del CIPE (Delibera 121/2001), con una media al km che arriverebbe ad oltre 230 milioni di €, superiore alla media della maggior parte delle città europee;
(*Il Fatto Quotidiano 30 agosto 2013 pg. 15*)
- sulla “*tormentata e lunghissima vicenda progettuale ed esecutiva della linea C*” la Corte dei Conti, con la delibera n. 21/2011/G, ha sottolineato le gravi inefficienze delle ultime amministrazioni capitoline, in particolare si sottolinea il seguente passaggio (pag. 3) “*L'affidamento all'esterno di Roma Metropolitane della direzione dei lavori e del collaudo mal si concilia con l'esistenza di una struttura specializzata, che trova nella costruzione delle metropolitane romane la sua ragion d'essere, anche in considerazione del fatto che si tratta di una società- che grava sul bilancio di Roma Capitale- costituita da ingegneri e tecnici. Né a compensare tale anomalia può bastare il coordinamento e l'alta sorveglianza sugli interventi. La direzione dei lavori è caratterizzata, a parere del soggetto aggiudicatore, da notevoli inefficienze, spesso rilevate dallo stesso nella sua funzione di alta sorveglianza. La dialettica accesa fra direzione dei lavori ed alta sorveglianza è sintomatica di una non sempre chiara distinzione dei ruoli e di frammentazione e sovrapposizione di competenze. In violazione della normativa comunitaria gli incarichi di collaudo sono stati affidati intuitu personae, senza alcuna forma di selezione o pubblicità, pur in presenza di compensi elevatissimi*”;
- la V.I.A. risalirebbe ad oltre 10 anni fa;
- sarà consegnata (forse) nel 2025, e per metà, un'opera pensata negli anni '90, quando le esigenze di mobilità erano completamente diverse;
- terminando l'opera a p.zza Venezia verrebbero meno le connessioni con la ferrovia Roma

Nord e con i tram 2 e 19, compromettendo così l'efficacia della stessa;
(*Il Tempo Roma 1 settembre 2013 pg. 15*)

- il Codacons ha presentato un esposto alla Corte dei Conti per l'ennesimo rinvio;
<http://www.paesesera.it/Cronaca/Metro-C-esposto-alla-Corte-dei-Conti-Codacons-Sperpero-di-risorse>
- una recente inchiesta di Repubblica getta più ombre che luci sull'intera storia della Metro C;
http://inchieste.repubblica.it/it/repubblica/rep-it/2013/06/24/news/inchiesta_su_roma_mafia_metro_c_autieri-61746709/
- a Madrid una linea simile è stata completata in circa 36 mesi;
http://roma.corriere.it/roma/notizie/politica/12_febbraio_2/20120202NAZ17_09-1903107531608.shtml

CONSIDERATO CHE

- il Sindaco di Roma Ignazio Marino, nelle linee programmatiche (delib. n. 59/2013) ha scritto “completamento della linea C della metropolitana studiando le condizioni finanziarie e normative insieme alla Regione e al Governo”;
- che ad oggi non è stato presentato il suddetto studio economico-finanziario da cui possa desumersi la vantaggiosità in termini di efficienza per i cittadini;
- oggi un autorevole membro della maggioranza, e presidente della Commissione Capitolina IV (Ambiente), Athos de Luca, ha affermato “*Metro C fino a S. Giovanni, sotto il Colosseo meglio il tram*”, in tal modo lasciando desumere il suo parere favorevole rispetto al contenuto della presente mozione;
(*Repubblica Roma 23 settembre 2013, pg. 3*)

TUTTO CIO' PREMESSO

L'ASSEMBLEA DI ROMA CAPITALE

IMPEGNA IL SINDACO E LA SUA GIUNTA

- a far terminare l'opera alla stazione di San Giovanni ed interrompere i lavori della tratta San Giovanni-Colosseo e Colosseo-p.zza Venezia, che rischierebbero di vedersi realizzati in tempi e costi non al momento definibili;
- a valutare alternative sostenibili, efficienti, ed economicamente accettabili per il proseguimento della linea oltre la stazione di S. Giovanni, quali ad esempio il prolungamento della linea 8, realizzabile in tempi ed a costi molto più contenuti.

I Consiglieri del Gruppo Capitolino "M5S"

Enrico Stefàno

Marcello De Vito

Daniele Frongia

Virginia Raggi