



CESIA

Centro Studi e Iniziative per l'Ambiente



Italia Nostra
Sezione di Roma

Roma, 10 aprile 2013

Al Dott. Angelo Raffaele De Dominicis
Procuratore Generale
della Corte dei Conti - Sezione Lazio
Via Antonio Baiamonti, 25
00195 ROMA

e p.c.

Al Dott. Paolo Jelo
Sostituto Procuratore della Procura della
Repubblica presso il Tribunale di Roma
Piazzale Clodio (Via Golametto, 12)
00195 ROMA

Oggetto: Linea C della Metropolitana di Roma.

Egregio Signor Procuratore,

riteniamo che la prossima apertura dei cantieri della tratta T3
della Metro C comporterà danni gravissimi ed irreversibili per il pubblico erario
e per l'economia di tutta la città, nonché rischi assolutamente inaccettabili per
la stabilità del Colosseo.

Il progetto della metro C fu concepito ben 20 anni fa e doveva costituire il perno centrale della cosiddetta "cura del ferro", ovvero della rivoluzione della mobilità romana. Da subito il consenso fu unanime. Doveva prosciugare la marea automobilistica, rendere centrale la mobilità pubblica su ferro, spezzare l'isolamento delle periferie, e permettere la pedonalizzazione dell'intero Centro Storico. Infine, doveva rendere possibile recuperare l'incomparabile patrimonio archeologico e facilitarne l'accesso. Questi ultimi obiettivi erano talmente ambiziosi che la nuova metropolitana venne chiamata anche la "metro archeologica". Fondendo insieme storia, cultura, efficienza e modernità, la metro C doveva predisporre il futuro di Roma Capitale.

Anche le nostre associazioni si dichiararono incondizionatamente favorevoli. Tuttavia esse espressero subito, in tutte le sedi istituzionali, fortissime perplessità sulle modalità di realizzazione. Risultava di estrema evidenza che la tecnologia prescelta, quella della "metropolitana pesante", comportava interventi ciclopici nel sottosuolo romano, interventi che si sarebbero dimostrati incompatibili con la conservazione di un patrimonio archeologico che l'Unesco ha dichiarato patrimonio dell'umanità. Con conseguenti esplosione dei costi e infinite dilatazioni dei tempi. Esistevano e tuttora esistono altre soluzioni, come quella autorevolmente e dettagliatamente proposta fin dall'inizio dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri. (1995-Governo Dini)

La Soprintendenza Archeologica Speciale per Roma, nel suo parere preliminare espresso nel 2003, allertava nella maniera più autorevole su questi rischi, paventando esplicitamente l'insorgere di conflitti irrisolvibili fra le esigenze dell'infrastruttura e la conservazione del patrimonio archeologico. In tal caso, concludeva la Soprintendenza, la Costituzione imponeva la priorità dei beni archeologici.

In parole esplicite, c'era un altissimo rischio che la Metro C risultasse costosissima, richiedesse tempi lunghissimi e, infine, rimanesse incompiuta.

Ma, nonostante tutti questi avvertimenti, il Comune decise di andare avanti imperterrita sulla sua strada. L'aggiunta dell'automazione, che è stata praticamente imposta dall'azione delle nostre associazioni sulla Regione Lazio e che, nelle nostre intenzioni, doveva essere la chiave di volta per ridimensionare drasticamente tutte le volumetrie degli scavi e delle stazioni, non ha portato a cambiare il progetto iniziale neppure di una virgola.

Nel 2005 sono stati appaltati i lavori, con la normativa della "legge-obiettivo". Si tratta del cosiddetto contratto "chiavi in mano", per cui le imprese vincitrici, dietro adeguato compenso, si obbligano inderogabilmente a rispettare i tempi e i costi e a garantire la completa funzionalità dell'opera.

Dopo 8 anni di lavori, qual è oggi la situazione?

La risposta è fornita da due delle massime istituzioni che hanno competenza sull'opera, la Sezione Centrale di Controllo di questa Corte dei Conti (Delibere n. 21/2011/G e n. 18/2012/G) e la Soprintendenza Archeologica Speciale di Roma (Parere espresso sulla tratta T3 nel 2009).

In estrema sintesi, la situazione è disastrosa e il peggio deve ancora venire. Incompetenze, negligenze, errori, illegittimità dettagliatamente denunciate, si sono fuse in maniera inestricabile ed hanno vanificato ogni aspettativa.

Per quanto riguarda i tempi, l'intera linea, da Pantano a P.le Clodio, doveva essere completamente funzionante nei primi mesi del 2013. Ma da subito si sono susseguiti continui annunci di slittamenti. Da quello che risulta ad oggi, solo sulla tratta più periferica, da Pantano a Giardinetti, i lavori risultano in fase di completamento. Ma Roma Metropolitane, che è la società del Comune per la realizzazione della Metro C, sostiene di non essere in grado di indicare la data di entrata in esercizio perché sono ancora da risolvere i problemi di sicurezza. Per la tratta successiva, fino a Piazza Lodi, bisognerà aspettare il 2014. E fin qui non ci sarà alcun beneficio per i viaggiatori, dato che la Metro C va solo a sostituire la tramvia Roma-Pantano che, peraltro, era stata

appena ammodernata. La prima stazione utile sarà S. Giovanni per la quale si dovrà aspettare il 2015. Poi per il Colosseo è stata indicata la data del 2020, ma questa data per ora ha solo un'attendibilità progettuale. Infine dal Colosseo a P.le Clodio non ci sono date, né previsioni di massima, dato che non c'è neppure un progetto.

Per quanto riguarda i costi, la Sezione Centrale di Controllo afferma che "il costo medio delle realizzazioni di metropolitane pesanti in galleria profonda di Europa oscilla fra i 120 e i 150 milioni di Euro per Km". Nel caso della Metro C, per quel poco che si è fatto e che ha interessato solo le tratte periferiche, siamo già ben oltre questi parametri, dato che stiamo marciando speditamente verso il doppio. Infatti la citata Sezione attesta che "L'onere finanziario risulta, nel corso degli anni, incrementato notevolmente, anche per le modifiche di percorso della linea. In effetti, secondo la delibera Cipe n. 121 del 21 gennaio 2001, questo fu stimato in 1.925 milioni di euro; già la delibera 1 agosto 2003 lo elevò a 2.899 milioni. La previsione del costo definita e cristallizzata dalle successive delibere Cipe in 3.047,424 milioni che, peraltro, ha assorbito completamente anche le notevoli economie di gara risulta, oggi, del tutto superata. Infatti, il quadro economico contrattuale prevedeva un onere, per l'intera tratta fondamentale, Pantano – Piazzale Clodio di 2.683.701.277,74 euro, comprensivo anche delle qualificanti opere integrative e compensative delle tratte centrali, che avrebbero dovuto caratterizzarne il tracciato come "metropolitana archeologica" Ad oggi, il costo dell'opera, è stato aggiornato a 3.379.686,560 euro, priva, tuttavia, delle predette opere complementari. Volendo, poi, tener conto anche degli esiti della seduta del Cipe del 20 gennaio 2012, il quadro economico del tracciato fondamentale salirebbe a 3.486,864 milioni di euro. Con la progettazione definitiva della tratta più complessa e più onerosa, in quanto riguarderebbe il centro storico, l'onere finale è destinato ad aumentare grandemente. In definitiva, al rilevante aumento dei costi ha fatto riscontro una riduzione della funzionalità dell'opera".

Questo è quanto è stato già accertato. Ma siamo solo agli inizi. Se poi volessimo sapere quanto costerà alla fine la Metro C, il che non è una curiosità ma è un obbligo per un'opera pubblica, incredibilmente non troviamo nessuna risposta. Tuttavia, rimarcando che questa mancanza dovrebbe essere pregiudizievole per decidere la prosecuzione di un'opera pubblica, intanto si possono fare alcune considerazioni, cercando di essere meno pessimistici possibile. Per prima cosa, sul "Sole 24 ore del 26/7/ 2010 l'allora amministratore di Roma Metropolitane, Federico Bortoli, scriveva che il costo della Metro C **"potrebbe passare a circa 4 miliardi di Euro"**. Solo sulla base di questa indicazione siamo già arrivati ad un raddoppio del costo iniziale.

Ma purtroppo la stima deve essere portata molto più in alto, spinta da almeno due fattori, le riserve delle imprese e l'attraversamento del Centro Storico, che è il cuore dell'opera.

Per quanto riguarda il primo fattore, codesta Corte avverte **"Gli importi richiesti dal Contraente Generale nelle domande proposte nel corso del giudizio arbitrale sono rilevantissimi"**. Per avere solo una pallida idea di che cosa infine potrà emergere da questo contenzioso si consideri quello che è stato solo un suo primo sbocco e la sua rilevanza sul bilancio comunale.

Il Comune di Roma, il 30 novembre 2012, è alle prese con un assestamento di bilancio in cui sembra non esserci neppur gli spiccioli per i servizi sociali, per gli asili, per le buche. Ebbene, in quella stessa circostanza, solo a parziale riconoscimento delle pretese di maggiori compensi avanzate sulla tratta più periferica, Pantano-Giardinetti, il Comune accetta di versare alle imprese costruttrici, oltre le cifre contrattuali, un ulteriore onere di ben 253 milioni di euro! L'Avvocatura dello Stato, consultata dal CIPE, aveva ritenuto di non poter legittimare quest'accordo. E allora il Comune delibera di farvi fronte autonomamente con una prima quota e inserendo l'accordo nel citato assestamento di bilancio. Alla fine, per le spese di mera sussistenza della città si trovano 36,1 milioni mentre per i maggiori compensi alle imprese si stanziano 157,9 milioni. Questo accade per il bilancio dello scorso anno. Però si deve

tenere conto che i maggiori oneri riconosciuti alle imprese per le tratte iniziali si estendono automaticamente per tutte le altre tratte da realizzare.

Ma questi maggiori costi ancora non tengono alcun conto dell'incognita maggiore, quella che si dovrà affrontare per l'attraversamento del Centro Storico. Esso è diviso in due tratte, la T3, che va da S. Giovanni al Colosseo, e la T2, che va dal Colosseo a P.le Clodio passando per Piazza Venezia, Largo Argentina, Chiesa Nuova, Lungotevere, San Pietro, Piazza Risorgimento.

La tratta T2, che era la vera ragion d'essere della metro C perché doveva rendere possibile la pedonalizzazione dell'intero Centro Storico e dare così avvio alla vera e propria rivoluzione del traffico della Capitale, è semplicemente scomparsa da ogni programma.

Dopo numerosi ed infruttuosi tentativi, era stata constatata l'impossibilità di realizzare le stazioni del Centro Storico. Così, già nel marzo del 2010 per la tratta T2 era stata decretata la sospensione della progettazione. Già a questo punto riteniamo che ci sarebbe stato l'obbligo di fermarsi a chiedere se la Metro C avesse più senso. Invece questa sospensione non è mai stata resa pubblica perché sarebbe equivalsa ad una dichiarazione di fallimento dell'intero progetto e tutti gli attori, comprese le imprese, sarebbero stati chiamati a darne conto. Allora, facendo anche leva sul contemporaneo avvenuto prosciugamento dei fondi, si sono ribaltate le responsabilità in opportunità. Si è preparato un "project financing" dall'iperbolica cifra di 10 miliardi. Il Comune avrebbe dovuto ripagare il tutto in 15 anni e, per rendere ancora più attraente l'operazione, avrebbe dovuto concedere alle imprese 500.000 mc di preziosissime costruzioni da realizzare in ex caserme ed ex depositi Atac del Centro Storico. Senonché, all'ultimo momento, proprio grazie alle indagini della già citata Sezione, che ne aveva ravvisato la totale illegittimità, il progetto era stato sventato.

Per la verità il sindaco Alemanno continua a ripetere che la tratta T2 si farà, anzi arriverà sino alla Farnesina. Però non spiega a cosa

servirà una metro senza stazioni, né come si potrà montare un project financing quando la gestione è fortemente passiva. Di fatto per la tratta T2 non c'è più né un'ipotesi né un centesimo. Di conseguenza, realisticamente, dal punto di vista trasportistico, non si può più ragionare di una vera e propria metro da realizzare ma dobbiamo solo discutere di un qualche troncone di metro, più o meno lungo, da rabberciare.

Al totale sforamento di tempi e costi e al fallimento dei fondamentali obiettivi di modernizzazione del trasporto pubblico e di rigenerazione del tessuto storico ed urbanistico, si aggiunge la totale evaporazione degli obiettivi della "metro archeologica". Infatti, nel già citato parere espresso nel 2009, la Soprintendenza prende sconsolatamente atto che: **"Al progetto, nonostante le intese iniziali, risulta totalmente estraneo qualunque intento di riqualificazione e valorizzazione del tessuto storico urbano"**. Ma, oltre i mancati benefici, ci sono anche i danni. Infatti la Soprintendenza denuncia apertamente che **"sovvertendo i benefici in costi, la costruzione della metro finora ha comportato solo il sacrificio, benché contenuto e parziale, di contesti antichi, sepolti in assenza di interventi di riqualificazione dei contesti monumentali emergenti"**.

Come mai si è prodotto questo ribaltamento? E' noto che la nostra Costituzione pone la difesa del patrimonio archeologico in posizione prioritaria rispetto a qualsiasi altra esigenza pubblica. Più in particolare, il Codice dei lavori pubblici impone "l'archeologia preventiva", nel senso che i lavori possono iniziare solo dopo il "nulla osta" della Soprintendenza Archeologica (artt. 95-96d del Decreto Legislativo n. 163/2006). Ci sono dunque degli stretti vincoli costituzionali e legislativi a favore della conservazione del patrimonio archeologico. Allora perché, nel caso della Metro C, questi vincoli non sono stati rispettati?

La Deliberazione n. 18/2012/G della Corte dei Conti riporta una dichiarazione della Soprintendenza Archeologica che ci illumina su come sono andate le cose, ammettendo anche le proprie responsabilità. E' andata semplicemente che il Comune ha elaborato il progetto senza tenere conto dell'

"archeologia preventiva". A questo punto la Soprintendenza, anziché negare il "nulla osta" ai lavori, si è sentita in dovere di derogare dai propri obblighi per sedicenti "interessi pubblici superiori". Così "si è definita la scelta obbligata di scavare e costruire contestualmente, il che ha portato e porta ad analizzare, di volta in volta, i contesti parzialmente rinvenuti, individuando soluzioni tecniche anche di dettaglio, nonché a valutare smontaggi/rimontaggi o, in maggioranza, demolizioni vere e proprie".

Resta ora in piedi la questione cruciale della tratta T3, S.Giovanni - Colosseo. Stante questo disastro, il Comune, anziché cominciare a ripensare alle sue scelte per salvare il salvabile, adottando ragionevoli soluzioni alternative e cercando almeno di mettere in funzione il modesto moncone terminale, Pantano-Giardinetti, ha deciso, di andare comunque avanti con il suo progetto, costi quel che costi dando il via ai nuovi cantieri.

E così a giorni verrà recintata un'immensa area su via dei Fori Imperiali. Partendo dai piedi del Colosseo L'occupazione si estenderà fino a metà dei Fori, altezza Largo Corrado Ricci. Progressivamente, si ridurrà lo spazio residuo per il traffico che verrà totalmente addossato al Colosseo. Per i turisti rimarrà solo uno strettissimo corridoio di 2,85 mt che si snoderà in mezzo ai cantieri. Questa recinzione serve perché tutta l'area al suo interno verrà scavata e svuotata fino ad una profondità di 50 mt. Nello spazio così ricavato verrà costruita la gigantesca stazione della Metro C.

Dal punto di vista formale, la Soprintendenza non ha concesso il "nulla osta" ai lavori, ma ha dato solo l'"autorizzazione alle indagini archeologiche". In realtà, sapendo in dettaglio come è stata elaborata la progettazione, siamo certi che la Soprintendenza conosca l'impossibilità nel separare i ruoli. E quindi, di fatto, andrà ancora in scena la commedia degli equivoci e si procederà col "scavare e costruire contemporaneamente".

Però questa volta riteniamo che i rischi siano assolutamente inaccettabili. La Soprintendenza se ne rende conto e, almeno formalmente,

prende tutte le cautele del caso, dato che questa volta è in gioco il Colosseo. I rischi dettagliatamente denunciati dalla Soprintendenza sono tre.

Il primo riguarda lo sgretolamento delle pareti del monumento. Esse sono già in stato estremamente precario, a causa della fortissima erosione causata dallo smog generato del traffico. Per mettere sotto controllo questo rischio, esplicitamente si "chiede che sia avviato il processo di integrale pedonalizzazione di Via dei Fori Imperiali", dato che "questa Soprintendenza ritiene, ai fini della tutela dell'Anfiteatro Flavio, e della frequentazione anche in sicurezza dell'area monumentale, incompatibile la compresenza del traffico veicolare pubblico e privato e del transito dei mezzi funzionali alle attività di cantiere". Infatti, prosegue la Soprintendenza, "occorre considerare gli effetti, in termini di inevitabile accrescimento delle emissioni inquinanti dovute a un traffico prevedibilmente interrotto, sulla conservazione e la tutela delle superfici dell'anfiteatro; già nella situazione attuale, inoltre, il traffico automobilistico costituisce elemento di intralcio e fattore di rischio per il transito pedonale". E così si conclude che "la risoluzione della problematica è ostativa dell'avvio dei lavori".

In sostanza la Soprintendenza mette un paletto insormontabile: se non si pedonalizza prima tutta Via dei Fori Imperiali non si può nemmeno parlare di indagini archeologiche e, tanto meno, di inizio lavori. Ma la pedonalizzazione finora si è dimostrata irrealizzabile, perché essa creerebbe un caos inestricabile nel traffico di tutto il Centro Storico. Così per ora non si vede alcuna via di uscita che possa permettere l'inizio dei lavori, a meno che il Comune non si decida a dare seguito alle "Linee guida per un piano della mobilità", approvato dall'Assemblea Capitolina nel marzo 2010. Ma, evidentemente, gli interessi prioritari sono altri.

Il secondo rischio riguarda la stabilità delle fondamenta. A tale proposito la Soprintendenza detta delle prescrizioni precise: 1) "lungo l'intero fronte settentrionale del Colosseo si richiedono approfondimenti di modellazione in rapporto a potenziali cedimenti dei terreni di riporto". 2) "gli studi tecnici inerenti le pendici meridionali del Colle Oppio poste

PROGETTO
CITTADINA

10

direttamente sul tracciato della nuova linea dovranno, pertanto, riconfermare le valutazioni già espresse in merito al parametro di sicurezza del greenfield di rispetto dichiarato con doppia modellazione (in presenza e assenza del volume monumentale) e approfondire in fase esecutiva, i rapporti favorevoli all'integrità fisica del monumento”.

Quindi chiaramente non sembra esistere una garanzia assoluta che le fondazioni del Colosseo non vengano influenzate dai profondi rimaneggiamenti dei terreni che distano pochissime decine di metri dal monumento.

In realtà il Sindaco continua a sostenere che non ci sono pericoli di stabilità perché verranno usate le metodologie di scavo più moderne. Però Alemanno non fa mai alcuna distinzione fra la scavo dei tunnel e la costruzione delle stazioni. I rischi non sono tanto legati ai tunnel, che vengono perforati a notevole profondità, quanto alle stazioni, che vengono scavate dall'alto, per totale svuotamento del terreno. Prima di scavare si devono infiggere le paratie perimetrali che devono arrivare fino a 80-100 m, per ammorsarsi nelle argille plioceniche. Nel loro percorso di immersione le paratie possono provocare danni gravissimi ed irreversibili. Intanto distruggono qualsiasi reperto archeologico venga a trovarsi nel loro cammino, senza che neppure esso possa essere preventivamente individuato. E poi vanno sicuramente ad intercettare la potente falda idrica delle ghiaie del quaternario, falda che si sviluppa ininterrottamente nel sottosuolo romano. Conosciamo già i danni provocati del rigurgito della falda nella costruzione del prolungamento della metro A. Che cosa può succedere nell'area del Colosseo? Alemanno non vi ha mai fatto cenno. Insomma, la vastità e la profondità degli scavi, proprio in adiacenza al Colosseo, potranno provocare perturbazioni geognostiche ed idrodinamiche che è molto difficile modellizzare. Anche se si predisponesse un accurato sistema di monitoraggio è di tutta evidenza che una volta che si dovesse registrare una perturbazione essa potrebbe già essere del tutto irreversibile.

Il terzo motivo di preoccupazione riguarda la fruizione del monumento. La Soprintendenza ritiene che il percorso riservato ai turisti per raggiungere il Colosseo, ridotto a uno strettissimo corridoio di 2,85 metri, e snodantesi all'interno di un cantiere dove si svolgeranno lavorazioni molto pesanti, risulti del tutto scoraggiante al flusso dei visitatori. Con la conseguenza che non solo verrà a mancare la principale fonte finanziaria della Soprintendenza stessa, ma tutto il turismo romano ne soffrirà pesantemente, dato che la stragrande maggioranza dei visitatori viene per vedere il Colosseo.

Infine, la Soprintendenza prescrive che gli scavi vadano eseguiti con "metodologia archeologica" e cioè a mano con la presenza continua dell'archeologo. Tutto questo perché si dovrà ricorrere "**in presenza di strutture di interesse archeologico, alle autorizzazioni ex d.lgs. 42/04, art. 1, comma 1, lett. a, b**", si tratta del più alto livello di autorizzazione ministeriale. In parole semplici, ogni giorno si stabilisce dove e come procedere e ogni giorno si può decidere, nel caso di rinvenimenti non delocalizzabili, che tutto si debba fermare definitivamente. In sostanza c'è la prospettiva concreta che dopo anni di scavi che sconvolgeranno il Centro Storico e dopo aver eseguito indagini che possono costare centinaia e centinaia di milioni, la tratta T3 risulti non realizzabile.

Riassumiamo le ragioni che ci portano a inviarle la presente segnalazione.

La metro C rimarrà comunque un'incompiuta, perché ad oggi non si riusciti a formulare la benché minima idea su come portarla a termine. In queste condizioni portare il moncone della nuova linea al Colosseo non allevierebbe il disastro ma, molto verosimilmente, lo peggiorerebbe. Infatti si verrebbe a creare un nodo di scambio fra due metro che produrrebbe una situazione di caos simile a quella della Stazione Termini, con l'aggravante che per la metro C il Colosseo farebbe anche da capolinea. Insomma, si creerebbe il più grande attrattore di traffico della città.

Per quanto riguarda i costi, quel poco che si è fatto già ha lasciato un fardello pesantissimo sulle finanze del Comune. Ma ora bisogna dire con estrema chiarezza che la costruzione della tratta T3 costringerà il Comune ad altri ingentissimi esborsi per i quali ancora non c'è alcuna traccia nei bilanci. Il Sindaco afferma che basteranno i 792 milioni di Euro già stanziati. Invece non è così. Infatti le imprese, per i lavori già fatti, hanno iscritto una montagna di riserve per importi astronomici. Solo per oneri di progettazione e per adempimenti anti mafia chiedono una maggiorazione del ben 13%. Il Comune ha già riconosciuto una parte di queste riserve che, ovviamente, andranno automaticamente applicate anche alla tratta T3. Così, prima ancora di cominciare i lavori, già è sicuro che essi costeranno almeno 100 milioni in più. Ma c'è poi un'incognita molto più grossa. Poiché la Soprintendenza ha imposto che tutti gli scavi, configurandosi come scavi archeologici, devono essere eseguiti a mano e devono essere autorizzati giorno per giorno in funzione dei reperti che verranno rinvenuti, ne deriva che la loro durata resta indefinita. Come pure ci possono essere lunghi periodi di fermo cantiere. Tutte queste eventualità avranno un costo, che non è stato preventivato e che nessuno può preventivare. Se poi si trova un reperto che non è de-localizzabile, come è già successo a Piazza Venezia, cosa si dovrà fare, sacrificarlo o abbandonare la metro C? Nell'attesa, che può risultare lunghissima, bisognerà comunque pagare le imprese.

C'è inoltre una voce di costo che non graverà sulle finanze pubbliche ma che potrà risultare micidiale per l'economia della città. Per tutta la durata del Cantiere, che è stata indicata in 7 anni, ma che in realtà, per i motivi sopra esposti, è semplicemente imprevedibile, il turismo subirà una drastica riduzione che non durerà meno di un decennio. Nessuno ancora si è preso la briga di chiedersi di quanto calerà il PIL della Capitale.

C'è infine la questione che, al solo pensarci, fa venire i brividi. Qui non è più solo questione di soldi, ma è che stiamo mettendo a rischio il Colosseo.

In conclusione, Signor Procuratore, ci rivolgiamo a lei perché possa esaminare, finché si è ancora in tempo, se gli astronomici costi e gli

elevatissimi rischi di una stazione metro al Colosseo possono mai giustificarsi con benefici che per ora sono del tutto presunti.

Più in generale la preghiamo di sciogliere un dubbio di fondo, e cioè se una metro per la quale non esistano più previsioni di tempi, di costi e di funzionalità e che inoltre comporta rischi incalcolabili, possa essere ancora considerata un'opera pubblica.

I nostri più distinti saluti

CESIA

Il Presidente

Antonio Tamburrino

Antonio Tamburrino

ITALIA NOSTRA

Il Presidente

Carlo Ripa di Meana

Carlo Ripa di Meana

