



Docente di Economia dei trasporti,
Facoltà di Economia, Università Tor Vergata

AUTOMOBILI OVUNQUE. LA CAPITALE È IN CODA

A Roma ci sono 978 veicoli ogni mille abitanti. A Barcellona 621, a Parigi 415, a Londra 398. Ecco perché siamo sommersi di auto e cosa sta facendo (e non facendo) il sindaco Marino

Roma è una città soffocata da cemento e automobili. Per capire però come siamo finiti ad avere 978 auto ogni mille abitanti, è bene fare un rapido punto e stabilire un principio.

«La qualità della vita nelle città è legata in larga parte ai trasporti, che sono spesso causa di grandi sofferenze per gli abitanti. Nelle città circolano molte automobili utilizzate da una o due persone, per cui il traffico diventa intenso, si alza il livello d'inquinamento, si consumano enormi quantità di energia non rinnovabile e diventa necessaria la costruzione di più strade e parcheggi, che danneggiano il tessuto urbano. Molti specialisti concordano sulla necessità di dare priorità al trasporto pubblico. Tuttavia alcune misure necessarie difficilmente saranno accettate in modo pacifico dalla società senza un miglioramento sostanziale di tale trasporto, che in molte città comporta un trattamento indegno delle persone a causa dell'affollamento, della scomodità o della scarsa frequenza dei servizi e dell'insicurezza». Queste parole non sono state scritte da un accademico di politica dei trasporti, ma da Bergoglio, nella citatissima enciclica *Laudato si'*, paragrafo 153. Sono affermazioni che si adattano perfettamente a Roma,

una grande area metropolitana che soffre da decenni una condizione strutturale di mobilità disordinata. L'assetto della nostra città, però, non è nato ieri e affonda le sue radici in un dissennato sviluppo urbano delle periferie, cementificate dai grandi costruttori senza alcun disegno urbanistico (come ci spiega Paolo Berdini a pagina 30 di questo numero di *Left*) né trasportistico. Nel secondo dopoguerra è stata smantellata una poderosa rete tranviaria (erano 400 i chilometri di rotaie che innervavano Roma prima che Mussolini desse mandato al neo governatore di Roma Cremonesi di combattere «la stolta contaminazione tranviaria»), e il trasporto pubblico si è convertito alla gomma, con una netta dominanza dei servizi di superficie rispetto alle altre possibili modalità di trasporto collettivo.

Solo a partire dalla seconda metà degli anni Cinquanta si è cominciato a pensare a una rete metropolitana, con le linee A e B, costruite tra gli anni Cinquanta e gli anni Settanta del secolo passato: una dotazione assolutamente insufficiente rispetto ai bisogni di mobilità collettiva di una città che continuava a espandersi in assenza di una **pianificazione**

urbanistica, con ampie aree a bassa densità abitativa, che fanno lievitare i costi da sostenere per collegarle tra loro e con il centro, infrastrutturali e non solo.

Una svolta sarebbe potuta arrivare con la prima giunta Rutelli, a metà degli anni Novanta, quando è stata immaginata, sotto l'impulso di Walter Tocci, allora assessore ai trasporti e vicesindaco e oggi senatore del Pd, una "cura del ferro". Il progetto era molto ambizioso: integrare il sistema ferroviario nazionale con una rete di servizi metropolitani e sub-urbani, e sviluppare la rete metropolitana cittadina (allora nasce l'idea dei pro-

Funziona il carsharing, i cantieri della (costosissima) Metro procedono. Ma c'è molto da fare. Preferenziali, pedonalizzazioni e ciclabili resteranno solo buone intenzioni?

lungamenti delle linee A e B, oltre alle nuove linee C e D). Erano gli anni del Giubileo del 2000, e Roma viveva la sua stagione di rilancio. Ancora lontana la crisi del 2007, le risorse erano disponibili, il governo nazionale supportava gli investimenti necessari, e si determinò ad esempio l'ultimo grande rinnovo del parco autobus. Si

ragionava anche sulla concorrenza per il mercato tra operatori, e nasceva la gara per l'assegnazione delle linee periferiche. All'ambizione del disegno non è però seguita negli anni un'adeguata capacità di realizzazione. L'unitarietà del modello si è frammentata in mille rivoli, in pastoie amministrative, nei compromessi politici e sindacali, negli interessi di parte, che sono la matrice originaria della Terra di Mezzo che stiamo conoscendo dalle inchieste giudiziarie.

La "cura del ferro" implicava una quantità di risorse molto ingenti, parte delle quali gravavano sul bilancio delle Ferrovie Italiane, che però avevano trovato una loro contropartita nelle valorizzazioni urbanistiche e nella generosità dei corrispettivi per gli obblighi di servizio pubblico da parte delle Regioni. Quello che non era stato messo nel conto, nella costruzione della linea strategica della "cura del ferro", semmai, era il costo degli investimenti per la finanza pubblica (statale, regionale e comunale) negli anni successivi, non solo per la costruzione, ma anche per la gestione dei nuovi servizi metropolitani. I progetti hanno spesso seguito logiche di gigantismo infrastrutturale, con stazioni che spesso somigliano più a cattedrali di cemento che non a nodi di scambio funzionali, con enormi costi di gestione per le pulizie, la sorveglianza o la manutenzione. È il caso della stazione Tiburtina, ancora largamente sottoutilizzata. E i costi sono lievitati. Sino ad oggi, ad esempio, la diramazione B1 (dalla stazione di Bologna a Jonio) e la linea C della Metro, questa sino a Lodi, sono costate circa 4 miliardi di euro. Molto ci sarebbe da dire su questo tema, e non mancherà occasione. Senza una seria analisi costi benefici, non è dimostrato cosa si sarebbe potuto realizzare in alternativa per il trasporto collettivo, di-

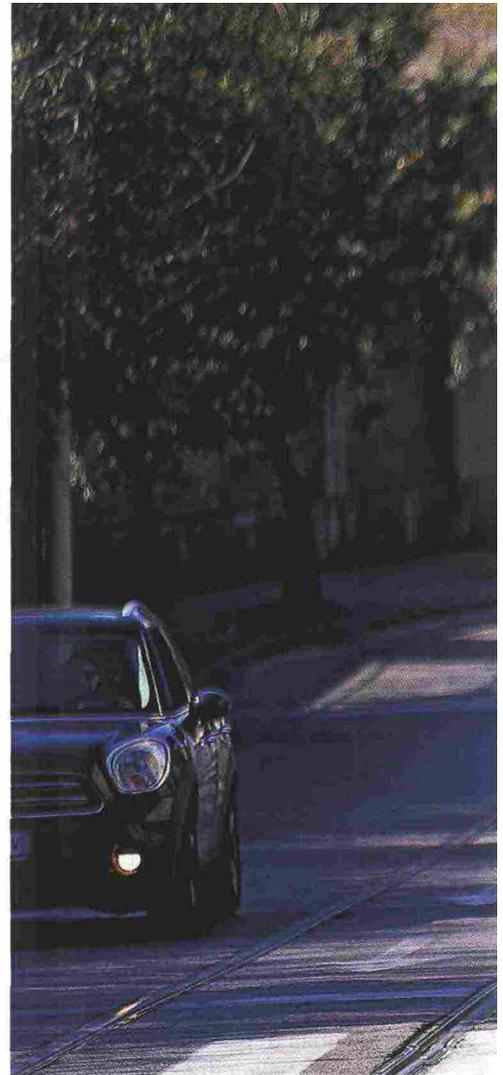
ponendo di una massa così rilevante di risorse finanziarie. I cantieri sono andati avanti («Quando sono arrivato io», è la rivendicazione di Marino, «la talpa era smontata. Ora il 29 giugno apriremo nuove fermate»), ma con continue lievitazioni di costi e con ritardi costanti.

La giunta Marino si insedia dunque in un contesto di scelte trasportistiche già profondamente segnate, e con forti vincoli di finanza comunale, rese ancora più stringenti dalla pessima gestione amministrativa e contabile della giunta precedente. E andava forse evidenziata di più, all'inizio della nuova esperienza amministrativa, la condizione catastrofica in cui versavano le finanze comunali e le aziende municipalizzate, frutto di un patto scellerato per la sistematica distruzione dell'interesse collettivo a vantaggio di una visione privatistica, non in senso liberista, ma individualista. La visione è stata applicata anche nel campo dei trasporti. La fusione tra le tre aziende del trasporto pubblico, formalizzata nel 2010, ad esempio, è servita solo a renderne maggiormente opaca la gestione.

Si poteva segnare una discontinuità maggiore. Invece, per tenere assieme una coalizione dai precari equilibri, si è tentato di amministrare problemi straordinari con strumenti ordi-

Una svolta poteva arrivare con il primo Rutelli e la "cura del ferro". Non c'era ancora la crisi e c'erano i fondi del Giubileo. Si fece poco, però. Ebbero la meglio gli interessi di parte

nari. Lo sforzo espresso dalla giunta Marino è stato anche encomiabile, e nei trasporti ha condotto anche ad una serie di misure tendenzialmente positive, che porteranno i loro frutti negli prossimi anni, se sarà possibile



tracciare una linea di continuità con la strategia che è stata abbozzata. Intanto, con pazienza certosina, in uno slalom incomprensibile di pareri, si è giunti, sotto l'impulso dell'assessore Guido Improta, all'approvazione del nuovo Piano generale del traffico urbano, che mancava come strumento di programmazione addirittura dal 1999. Le linee di indirizzo sono in-

novative e condivisibili: priorità al trasporto pubblico, interventi sulla mobilità sostenibile e sulla ciclabilità, pedonalizzazioni progressive, non solo nel

centro storico (i Fori ed il Tridante) ma anche nelle periferie, aumento delle corsie preferenziali per i bus, revisione dei quadranti della mobilità, riorganizzazione della rete del trasporto pubblico, nuova disciplina per



l'accesso dei bus turistici in centro. Bisognerà ovviamente vigilare sulle realizzazioni. Si sono anche poste le basi per una riforma radicale del contratto di servizio per il trasporto pubblico, basando gli obblighi di servizio sui costi standard, primo esperimento in Italia, e su un rigido controllo delle prestazioni del gestore. Il nuovo contratto di servizio (che punta anche ai necessari recuperi di produttività, su cui Roma registra performance tra le peggiori d'Italia, in termini di organizzazione industriale del lavoro) non è stato però ancora stipulato, fermo ora all'esame del consiglio comunale, che non riesce ora a riunirsi per mancanza di numero legale. Anche in altri settori sono stati fatti passi in avanti. È partita prima la sperimentazione, e poi la industrializzazione, del car sharing, mediante accordi con i due principali operatori del

mercato. Molti romani cominciano ad avvicinarsi all'idea di passare, dalla proprietà, all'uso dell'automobile. Sul bikesharing si parte da errori grossolani del passato, e sono state messe in programma opere ardite di cucitura di una rete ciclabile, tutte da realizzare. Molto è stato fatto, dunque, ma molto resta da fare, come dicevano i leader democristiani. Tocca ancora governare la questione centrale della mobilità metropolitana, trovando un modo per condividere le linee di indirizzo con la Regione. E però non tutto dipende dal Comune: giace ad esempio nei cassetti ministeriali una riforma del tramonto pubblico locale che dovrà traghettare il sistema dai monopoli attuali alla liberalizzazione che l'Unione Europea ha deciso di varare entro il 2019. E dare ai cittadini migliori servizi per rendere più competitive le città. (L)

Attaccatevi al tram

Ogni giorno i romani compiono 7 milioni di spostamenti. Il 52 per cento di questi avviene in macchina e il 15 con la moto. Solo il 27 è smaltito dal trasporto pubblico. Nelle ore di punta sono 570 i chilometri di strada intasati e gli automobilisti percorrono in media 12,5 km in 45 minuti. L'urbanista Italo Insolera, tra gli altri, e l'ex assessore Walter Tocci (oggi senatore del Pd) avevano proposto una soluzione: bisogna evitare di continuare a costruire una città a bassa densità abitativa (e quindi costosa da raggiungere con le infrastrutture) e puntare sul tram, giusto compromesso tra economicità di costruzione, capienza e rapidità. Il piano (le cui tavole sono raccolte nel bel libro *Avanti c'è posto*), prevedeva anche un percorso sul lungotevere. Solo due linee (l'8 e il 2) vennero però realizzate, e la prima neanche completamente, senza quindi collegare Casaletto a Termini. E però ancora l'agenzia Roma per la mobilità a suggerire, in una più recente relazione, di raddoppiare la rete tranviaria, passando da 38 km a 73. «Un km di tram costa 1/10 di un km di metropolitana», scrivono i tecnici del Comune: «Gli interventi individuati ridurrebbero l'ingresso in città di un numero di veicoli privati tali da occupare una superficie pari a 20 volte il Circo Massimo».