

COMUNICATO STAMPA

Linea C: quale futuro?

Il dibattito pubblico cui stiamo assistendo sul progetto della terza linea metropolitana di Roma merita una presa di posizione delle Associazioni dei tecnici del settore per liberare il campo da ideologiche genericità

Il tema della linea C a Roma è sempre più d'attualità. Il perdurare dei lavori e l'incertezza sul futuro dell'infrastruttura hanno, infatti, ravvivato il dibattito delle ultime settimane. Meritano attenzione, tra le altre, alcune dichiarazioni di importanti esponenti dell'amministrazione capitolina:

- Il 4 novembre la Sindaca Virginia Raggi ha dichiarato che il Comune intende continuare la realizzazione della linea fino alla stazione Fori Imperiali per poi "ragionare su come proseguire".
- L'8 novembre Paolo Berdini, Assessore all'Urbanistica e alle Infrastrutture, ha proposto di deviare la metro da San Giovanni verso Piramide e farla proseguire fino a Corviale.
- Il 1 dicembre Enrico Stefàno, presidente della Commissione Mobilità, ha manifestato l'interesse a valutare un passaggio della linea sotto Via del Corso per poi connetterla alla linea A alla stazione Flaminio.
- Il 10 dicembre Linda Meleo, Assessora alla Città in Movimento, ha dichiarato che sicuramente la linea arriverà alla stazione Fori Imperiali, dopodiché le varie alternative possibili saranno presentate ai cittadini affinché questi possano esprimere la propria opinione.

L'impressione è quindi quella che si "navighi a vista", senza una visione strategica di lungo periodo che un'opera come questa necessiterebbe.

Sarebbe invece proprio questo il momento di raddrizzare la barra di un progetto complesso che stenta a vedere la sua piena realizzazione. E' da poco trascorsa infatti, la scadenza prevista dagli accordi tra Roma Capitale e il contraente generale secondo i quali ciascuna delle due parti può recedere dal contratto per la parte della residua tratta T2 da Venezia – Clodio/Mazzini che non fosse ancora finanziata entro il 31/12/16 (quindi tutta la T2, con l'esclusione della stazione Venezia).

L'Amministrazione ha oggi la possibilità di verificare e aggiornare il progetto, sia nelle sue componenti trasportistiche e urbanistiche, sia – e soprattutto – in quelle contrattuali. AIIT Lazio e INU Lazio ritengono, tuttavia, che solamente liberando il campo da ideologiche genericità tale occasione possa trasformarsi realmente in un'opportunità per la Città.

La scelta su come completare il tracciato della linea C avrà, infatti, un impatto decisivo sul futuro sviluppo urbanistico di Roma città capitale e metropolitana. Una linea metropolitana non è solo un mezzo per andare più rapidamente e con minori costi ambientali e sociali da un punto all'altro della metropoli; è anche lo spazio urbano quotidianamente più frequentato dalle persone, è fattore di identità, è lo strumento fondamentale della accessibilità urbana.

Una metropoli più accessibile è più libera, più giusta, più solidale. Traguardi da cui siamo lontani ma che devono tornare nel nostro orizzonte. Il sistema del trasporto pubblico è componente essenziale e irrinunciabile del welfare urbano. Da decenni il traffico e l'accessibilità sono per i romani il problema primario, ma le politiche volte ad affrontarlo sono state troppo discontinue e ancora poco efficaci. Esse richiedono solidità di impostazione, continuità di investimenti, rigore di controlli.

Nel Piano regolatore vigente la rete del trasporto pubblico in sede propria è priorità fondamentale. Assieme alla rete ecologica e al policentrismo è uno dei tre pilastri che sostengono l'idea di Città metropolitana espressa dal Piano stesso. E' evidente che dalla sua elaborazione e approvazione molte cose sono cambiate e nuove sfide si sono imposte: ciò implica la verifica e l'aggiornamento delle componenti operative del Piano e non minore attenzione alle componenti strutturali, la cui impostazione si ritiene tuttora valida. Di queste la rete del trasporto su ferro è parte fondamentale, e irrinunciabile si pone il completamento della linea C.

AIIT Lazio e INU Lazio non ritengono indiscutibile il mantenimento del tracciato previsto nell'ansa barocca e in Prati. Tuttavia le diverse e confliggenti alternative recentemente avanzate denunciano una grave carenza di dettagliate analisi in merito. E' certamente possibile che alla luce dello sviluppo urbanistico della Città nell'ultimo decennio altre esigenze siano sorte: ma solo un'approfondita analisi tecnico-economica, che fornisca risposte esaurienti all'attuale domanda di trasporto, potrà dare risposta a questi dubbi.

La via, quindi, non può essere certo quella di ricercare in maniera semplicistica soluzioni solo apparentemente meno complesse o meno costose. Ogni alternativa può essere in via teorica preferibile all'altra, ma solo dopo aver analizzato nel dettaglio gli scenari urbanistici e trasportistici di lungo periodo si potrà prendere una decisione.

La scelta non può essere, quindi, assolutamente delegata, per esempio, a un "sondaggio" cittadino. La linea metropolitana della Capitale d'Italia è l'asse portante del trasporto e dello sviluppo urbanistico: il potenziale beneficio alla collettività nel suo insieme non può essere compromesso da interessi di singoli o da una non conoscenza dello scenario complessivo. La cittadinanza va informata, "formata" e ascoltata, ma la scelta dovrà inevitabilmente rimanere in capo all'Amministrazione e ai suoi tecnici.

In tale contesto, inoltre, il cosiddetto "rischio archeologico" romano non va visto come un vincolo insuperabile. Il recente progetto della stazione "archeologica" Amba Aradam testimonia come la linea metropolitana sia una meravigliosa opportunità per valorizzare tesori fino a ora sconosciuti.

Va sottolineato, infine, che il sistema tranviario, talvolta proposto come soluzione alternativa per completare in tempi "rapidi" la rete principale del trasporto pubblico romano, non può essere considerato di per sé risolutivo. La capacità di trasporto di una tramvia è infatti di 3/4 volte inferiore a quella di una metropolitana. Le tranvie sono quindi complementari alla rete portante metropolitana, ma non si può ipotizzare alcuno scenario in cui, per esempio, la linea C si arresti ai Fori Imperiali e la domanda venga servita in maniera efficace con un sistema più leggero. Numerosi sono i corridoi che potrebbero essere serviti efficacemente da linee tramviarie, ma sempre nell'ambito di uno scenario in cui la rete portante è stata completata coerentemente agli obiettivi trasportistici e urbanistici.

AIIT Lazio e INU Lazio ritengono che questo sia il momento di ridare nuova linfa al progetto, non di prendere decisioni affrettate che rischiano di penalizzarne l'efficacia o, peggio, di affossarlo definitivamente, con conseguenze negative che pagherebbero le generazioni future. La possibilità di recedere dal contratto potrebbe, quindi, essere l'occasione giusta anche

considerando che la soluzione del Contraente Generale, figlia di una ideologia che metteva in un angolo la Pubblica Amministrazione per affidare tutto, progettazione definitiva, esecutiva, sondaggi archeologici, esecuzione e così via, a un unico soggetto imprenditoriale, ha mostrato i suoi limiti proprio nella vicenda della linea C.

AiIT (Associazione Italiana per l'Ingegneria del Traffico e dei Trasporti) da 60 anni si propone come punto di riferimento e di incontro tra gli esperti del settore e tra tutti coloro che sono interessati ai problemi di mobilità, traffico e trasporti. L'attività dell'AiIT è finalizzata a: servire e migliorare la mobilità delle persone e delle merci in termini di sicurezza, fluidità e confort, nel rispetto dell'ambiente; promuovere l'impiego delle tecnologie più appropriate all'ingegneria del traffico, delle infrastrutture e dei trasporti; costituirsi come punto di incontro tra gli esperti e tutti coloro che sono interessati ai problemi della mobilità; tutelare e promuovere l'immagine e l'attività degli ingegneri che si occupano di traffico, infrastrutture e trasporti. A tale scopo, l'AiIT promuove attività culturali, favorisce lo sviluppo di attività di ricerca, formazione ed informazione, individua strategie e piani di intervento per la soluzione dei problemi della mobilità. Inoltre, l'Associazione vigila sulle proposte formulate e sugli interventi effettuati nel settore da parte degli organismi competenti e promuove azioni a livello politico, legislativo e normativo per il corretto sviluppo della mobilità.

Per conoscere l'attività dell'Associazione visita <http://www.aiit.it>

L'INU (Istituto Nazionale di Urbanistica) è stato fondato nel 1930 per promuovere gli studi edilizi e urbanistici, e diffondere i principi della pianificazione. Lo Statuto definisce l'INU come Ente "di alta cultura e di coordinamento tecnico giuridicamente riconosciuto". L'INU è organizzato come libera associazione di Enti e persone fisiche, senza fini di lucro. In tale forma l'Istituto persegue con costanza nel tempo i propri scopi statutari, eminentemente culturali e scientifici: la ricerca nei diversi campi di interesse dell'urbanistica, l'aggiornamento continuo e il rinnovamento della cultura e delle tecniche urbanistiche, la diffusione di una cultura sociale sui temi della città, del territorio, dell'ambiente e dei beni culturali.

Per conoscere l'attività dell'Istituto visita <http://www.inu.it/> e <http://lazio.inu.it/>