

Introduzione al Seminario INU Lazio e AIIT
“RILANCIARE IL TRASPORTO PUBBLICO A ROMA: COMPLETARE LA LINEA C E
REALIZZARE NUOVI TRAM”
del 14 dicembre 2016

Il sopraggiungere della scadenza prevista dagli accordi tra Comune e Metro C, secondo i quali ciascuna delle due parti può recedere dal contratto per la tratta Venezia – Clodio/Mazzini della linea C che non fosse ancora finanziata entro il 31/12/16, ed ancor più alcune dichiarazioni pubbliche di esponenti dell’attuale Giunta comunale sulle possibili alternative di tracciato per le tratte T2/T3 (da S.Giovanni in poi), rendono indispensabile riaprire un confronto serio e documentato sulle prospettive del trasporto pubblico di massa a Roma città metropolitana.

Di certo non vanno nella direzione delle indispensabili verifiche di fattibilità tecnica ed economica, dell’urgenza di completare l’intero percorso della linea C, le dichiarazioni secondo le quali essa dovrebbe deviare da S. Giovanni verso Piramide e poi Corviale. Ipotesi che, se può prefiggersi di ottenere qualche *scoop* giornalistico non aiuta davvero a superare le difficoltà, i ritardi e i sovra costi finora incontrati nella realizzazione dei primi 18 chilometri della nuova linea metropolitana¹. Dichiarazioni di questo genere possono solo ottenere uno spostamento del dibattito pubblico verso inutili se non pericolose sabbie mobili di ideologiche genericità.

Per evitare questi rischi ed offrire un contributo culturalmente e tecnicamente fondato, INU Lazio e AIIT Sezione Lazio hanno organizzato questo seminario: vuole essere l’avvio di approfondimenti indispensabili e di dibattiti volti a fare del completamento della linea C tappa essenziale di un vigoroso e lungimirante rilancio delle iniziative per migliorare drasticamente il trasporto pubblico di massa nella città e nell’area metropolitana. Voci determinanti di tale dibattito saranno l’intera cittadinanza, le Amministrazioni cittadine e metropolitane, la Regione Lazio, il Governo nazionale: la realizzazione di una efficiente rete di trasporto metropolitano nella Capitale è azione di preminente interesse nazionale.

Una linea metropolitana è molte cose insieme: un mezzo per andare più rapidamente e con minori costi ambientali e sociali da un punto all’altro della metropoli. Ed 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 ed 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 riteniamo tuttora valida². Di queste la rete del trasporto su ferro è parte fondamentale e irrinunciabile si pone il completamento della Linea C.

¹ Vedi Relazione ANAC del 24 giugno 2015

² Su questi temi si è costituito un gruppo di lavoro di INU Lazio

E' tempo di ritrovare una visione integrata della accessibilità metropolitana. Di riattivare una collaborazione vera tra le componenti dell'Amministrazione che intervengono nella pianificazione delle reti, nella loro realizzazione e gestione. Di integrare i diversi punti di vista e le diverse dimensioni proprie del sistema di accessibilità: da quella trasportistica a quella urbanistica, da quella sociale a quella ambientale, da quella architettonica a quella archeologica. L'impresa di ricostruire, o meglio costruire per la prima volta un efficace sistema di accessibilità metropolitana non è materia di un Ufficio o di un Dipartimento, o di una Società. E' una impresa di tutti, cui tutti siamo tenuti.

E' tempo di ritrovare una articolazione temporale di tale impresa, che sfugga alle sirene di una informazione nevrotica e troppo spesso priva di memoria. Di ritrovare l'indispensabile scansione dei tempi e dei modi che le diverse fasi richiedono. La soluzione del Contraente Generale, figlia di una ideologia che mette in un angolo la Pubblica Amministrazione per affidare tutto, progettazione definitiva, esecutiva, sondaggi archeologici, esecuzione e così via, ad un unico soggetto imprenditoriale ha mostrato i suoi limiti proprio nella vicenda della Linea C. Piani, programmi e progetti devono ritrovare i loro tempi specifici, di breve, medio e lungo periodo e i loro appropriati titolari.

E' tempo di ritrovare una integrazione e articolazione tra i diversi modi di trasporto pubblico, tram e metro anzitutto, ma anche bus in corsie riservate e tutte le forme che utilizzano pienamente nuove tecnologie, si pensi al successo del *car sharing*, o antiche riproposte per ritrovare una dimensione umana alla accessibilità, si pensi alla straordinaria diffusione delle biciclette.

Tra tutte le dimensioni della vita metropolitana di oggi e di domani, quella della accessibilità è senz'altro la più complessa e multiforme.

A questa complessità e multiformità vogliamo accostarci, nei limiti delle nostre possibilità, con il Seminario organizzato da INU Lazio e AIIT.

Domenico Cecchini
Presidente INU Lazio