

L'INTERVENTO

Metropolitana,
è ora il momento
di decideredi **Marco Causi***

R accogliendo la sollecitazione di Paolo Fallai nel suo fondo del 26 settembre sul Corriere, il trasporto pubblico locale vive a Roma una fase di ordinaria emergenza: il Giubileo diventa una lente d'ingrandimento su decisioni che andrebbero comunque prese.

continua a pagina 3

L'intervento

Metropolitana,
è ora il momento
di decidere

SEGUE DALLA PRIMA

Poca o nulla manutenzione da sette anni almeno sulle reti e sui veicoli significa che il sistema sopporta con fatica il carico ordinario e rischia di non essere pronto per il suo raddoppio. Sì, raddoppio: in alcune settimane di punta degli eventi giubilari gli esperti stimano un'affluenza di 2-3 milioni di visitatori. È per questo che sui primi 50 milioni già finalizzati per il Giubileo la giunta capitolina, d'accordo con il governo, ha ricavato uno spazio di 9,4 milioni per le manutenzioni metro-ferro: 3,5 per le linee metro, 2,9 per le linee tram, 3 per la revisione generale di alcuni convogli CAF (quelli della linea A), che si aggiungono a stanziamenti già deliberati nell'assestamento di bilancio del Comune di fine luglio. Ne servirebbero, però, altri 30: 15 per fare l'intera revisione dei convogli CAF, 13 per la manutenzione della flotta su gomma, il resto per rimettere su strada tram e filobus che restano oggi fermi nei parcheggi. Accanto al fabbisogno di manutenzione emerge il fabbisogno di completamento della rete metro-ferro, con decisioni di programmazione che hanno effetto da oggi al 2024: prolungamento delle reti metropolitane oltre il GRA, ristrutturazione e trasformazione delle ferrovie metropolitane, interconnessione di Fiumicino con l'alta velocità, nuove linee tramviarie e corridoi della mobilità. È quello che ho chiamato «piano a medio termine». La battaglia che la città sta combattendo contro l'emergenza mostra i primi segnali positivi, come l'aggancio alla ripresa economica, il miglioramento del rating del Comune e il pieno dispiegamento del piano anti-

corruzione, con le prime gare del Giubileo – e non solo quelle – sotto il controllo dell'Autorità anti-corruzione. A questi segnali deve affiancarsi la concreta costruzione di un progetto per il futuro, con decisioni pubbliche da assumere in modo informato e trasparente fin da oggi, anche per candidare velocemente i progetti infrastrutturali per Roma alla procedura di assegnazione dei fondi CIPE in corso. Il futuro della linea C va sciolto in questo contesto. Valutando con saggezza e trasparenza i pro e i contro delle varie scelte. Ruggero Martines propone, nella sua intervista di oggi sul *Corriere*, una soluzione suggestiva per la stazione di Piazza Venezia. Una soluzione che, se tecnicamente fattibile, mi sembra non solo compatibile ma anzi interessante per la natura simbolica del Vittoriano: un monumento dedicato alla Nazione è tanto più riconosciuto quanto più è frequentato. Altri propongono soluzioni arqueo-compatibili sulla stazione di Chiesa Nuova, spostandola vicino al lungotevere. Io dico: si apra velocemente una valutazione tecnica, le diverse opinioni si confrontino e si misurino con onestà e deontologia, si costruiscano gli scenari alternativi e i loro costi - perché anche fermarsi ai Fori ha un costo - e si chieda su questa base alla politica, locale e nazionale, di decidere. La cosa peggiore sarebbe quella di non decidere



Peso: 1-3%,3-17%

nulla, preoccupati del garbuglio amministrativo nato intorno alla realizzazione della linea C. Un paese incapace di decidere non ha futuro.

Marco Causi

*Vice sindaco di Roma



Peso: 1-3%,3-17%