

# Il Comune: «Sbagliato spostare Tibus». Poi lo sposta

## I pullman alla stazione Tiburtina Nelle carte dubbi e punti critici

### «L'Anagnina ha una valenza trasportistica inferiore ed è più periferica»

**Alessio Buzzelli**

■ Continua il serrato dibattito sulla possibile «delocalizzazione» del terminal dei bus di Tiburtina, l'unico hub della Capitale attualmente autorizzato ad accogliere gli arrivi e le partenze delle linee regionali, interregionali e internazionali su gomma.

Da una parte c'è il Campidoglio, che con una delibera dell'ottobre scorso ha espresso la volontà di spostare il terminal da Tiburtina ad Anagnina, creando così un'area alternativa ex-novo, per costruire la quale il comune dovrebbe sborsare circa 624mila euro; dall'altra parte, invece, c'è Tibus - società detentrica della concessione del terminal dal 1999 proprio per volere dell'allora amministrazione capitolina - e, soprattutto, ci sono migliaia di pendolari, decine di sindacati delle regioni limitrofe e numerosi comitati di quartiere che di uno spostamento non vogliono nemmeno sentirne parlare. Al netto delle motivazioni e delle ragioni che l'uno e l'altro «schieramento» possono far valere per spuntarla in questo braccio di ferro, ci sono però degli elementi oggettivi che andrebbero presi in considerazione per farsi un'idea più precisa sulla questione. Elementi presenti, ad esempio, in una relazione tecnica emessa nel novembre 2017 dal Dipartimento Mobilità e Trasporti, in cui il Campidoglio illustra i vantaggi che porterebbe con sé il trasferimento del terminal da Tiburtina ad Anagnina.

Usiamo qui il condizionale perché, leggendo con attenzione alcuni specifici passaggi del documento, ci siamo accorti che questi presunti vantaggi non risultino essere poi così evidenti come potrebbe sembrare.

Nel secondo paragrafo della relazione, riguardante la collocazione del nuovo terminal, i tecnici del Campidoglio sostengono di aver individuato come unico «nodo idoneo ad ospitare un'autostazione senza eccessivi disservizi per l'utenza» quello della Stazione Anagnina. Cosa significa, esattamente, «senza eccessivi disservizi»? Vuole forse dire che alcuni disservizi sarebbero inevitabili?

La risposta la si può trovare nelle righe successive, dove la relazione parla della stazione Anagnina come un'alternativa valida «seppur a valenza trasportistica complessivamente inferiore al nodo di Tiburtina (vista l'assenza del trasporto ferroviario) e seppur periferica», perché dotata di «capolinea della metropolitana linea A, capolinea delle linee regionali COTRAL, capolinea di varie linee del TPL urbano nonché numerosi stalli di sosta per il trasporto privato».

Soffermiamoci un attimo sulla prima affermazione e domandiamoci: se la Stazione Anagnina è inferiore a quella di Tiburtina per «valenza trasportistica», ed è pure più periferica - molto più periferica, aggiungiamo noi -, il vantaggio, di preciso, quale sarebbe? E poi, andando avanti, si potrebbe controbattere che i collegamenti di cui è provvista la stazione Anagnina ce li ha anche quella di Tiburtina (metro B, autobus vari e taxi) e che, anzi, ne ha di più, considerando che a due passi c'è la stazione dei treni e che lo snodo di Termini tra linea A e linea B dista appena tre fermate (non 17, come sarebbe da Anagnina se si volesse cambiare linea metropolitana).

Insomma, leggendo passaggi come questi, sembra proprio che i benefici logistici/pratici portati dall'eventuale trasferimento dell'hub siano ben pochi, tanto è vero che la premessa da cui la relazione muove è di natura più amministrativa che «concreta».

Nel paragrafo d'apertura, intitolato «scenario di riferimento», infatti, i tecnici del Campidoglio spiegano che la ricerca di «possibili alternative sul territorio comunale» per una nuova autostazione è dovuta ad alcune criticità, una su tutte quella per cui «in data 31 marzo 2016 è scaduto il regime di proroga della convenzione di concessione con Tibus» (cosa anche questa da approfondire, visto che da quella data il Comune ha avuto circa due anni per bandire una nuova gara e, a quanto sappiamo, non lo ha fatto). Nel documento ci sono poi altre affermazioni quantomeno discutibili, come quella secondo cui «la vicinanza al Gra (della Stazione Anagnina, ndr) ne rende comunque agevole la raggiungibilità da parte dei vettori, senza peggioramenti nei tempi di viaggio da tutte le direttrici di provenienza». Siamo davvero sicuri che per arrivare, ad esempio, dall'A24 alla stazione Tiburtina, ci voglia lo stesso tempo che per arrivare ad Anagnina percorrendo un quarto di Grande Raccordo Anulare? E ancora, siamo sicuri che la linea A della metro sarebbe in grado di sostenere un incremento dei passeggeri nell'ordine di 20mila unità al giorno, cioè circa 1.000/1.200 passeggeri in più ogni ora, come affermato più avanti nella relazione? Nel documento si possono leggere dei calcoli abbastanza precisi a sostegno di quest'ultima affermazione, ma visto lo stato del trasporto pubblico capitolino

è lecito avanzare qualche dubbio.

Dubbi che migliaia di viaggiatori sperano vengano risolti presto e in modo adeguato.