



**Data:** 20/11/2009

**Testata giornalistica:** Il Sole 24ore Trasporti

**Roma studia il piano traffico: investimenti per 12 miliardi. Il sindaco Alemanno chiede aiuto a Provincia, Regione e Governo Il ministro Matteoli: «Opere con il project financing» Parole d'ordine: centro storico senza auto, tecnologia, ferrovie locali e consegna merci**

Roma studia come uscire dall'incubo del traffico. A più di un anno dal suo insediamento in Campidoglio, Gianni Alemanno ha presentato nei giorni scorsi con una conferenza cittadina di due giorni un imponente «Piano strategico della mobilità» da 12 miliardi di euro. Parola d'ordine: tecnologia, potenziamento delle ferrovie e pedonalizzazione del centro storico,.. ma a partire dal 2013, ammesso che il sindaco abbia il coraggio di chiudere il Tridente in piena campagna elettorale per la scelta del nuovo inquilino del Campidoglio. Il piano verrà sottoposto al parere dei cittadini prima di andare in Giunta. In tutti i municipi dal 6 novembre fino all'inizio di dicembre verranno predisposti dei gazebo dove i romani potranno esprimere le loro preferenze e indicazioni. «Roma non ha colto la seconda rivoluzione della mobilità - ha detto Alemanno - . Ora occorre incrociare le nuove tecnologie per portarla tra 10 anni al livello delle altre città europee». Il sindaco conta molto sulla collaborazione delle altre amministrazioni . (Provincia e Regione), ma soprattutto sul Governo centrale al quale ha chiesto 12 miliardi per la realizzazione del piano del traffico. «Se ci mettiamo a lavorare subito, in 4-5 mesi possiamo trovare 12 miliardi di risorse, e in 4 anni possiamo realizzare le opere», ha risposto Altero Matteoli, ministro delle Infrastrutture indicando la strada del project financing per la realizzazione delle opere. Invito colto al volo dall'associazione dei costruttori romani (Acer). Il piano, messo a punto da un comitato tecnico coordinato da Antonio Tamburino, prevede anche azioni a breve termine. Tra queste, la revisione della Ztl e della rete degli autobus urbani, l'incremento dei servizi ferroviari, più piazzole e tariffe flessibili per il trasporto delle merci in centro, il permesso elettronico per i pullman turistici, più attenzione alla mobilità sostenibile e alla sicurezza stradale. «L'attualizzazione del piano - ha spiegato Alessandro D'Armini, direttore del dipartimento Trasporti del Comune - passa attraverso l'immediato rilancio del sistema ferroviario metropolitano. Per questo avvieremo un tavolo con le Ferrovie dello Stato per definire un contratto di servizio per l'area di Roma». Ma la capitale guarda anche all'introduzione, oltre al pagamento della Ztl, dei «tradable permits» nella zona a traffico limitato, un sistema che permette la circolazione in aree predefinite con un plafond contingentato di chilometri o un numero di accessi per ciascun veicolo che può essere anche scambiato. Inoltre, punta sulla telematica per risolvere il problema della consegna delle merci e dei pullman turistici in centro. Per entrambi il piano parla di «permesso elettronico» che per le merci conterrà un sistema di «tradable pennits» e tariffe selettive (veicoli ecologici, orari con meno traffico e vantaggi per il conto terzo). Anche per i pullman verrà rivisto il sistema attuale, introducendo il permesso elettronico che consentirà un maggiore controllo sugli ingressi. Infine, verrà riorganizzata la rete del Tpl in funzione intermodale con la ferrovia, con maggiore spazio ai servizi a chiamata per le periferie. Nel medio periodo, dal 2013 in poi, invece, il documento promette una vera e propria rivoluzione nella mobilità dei romani, oggi penalizzata rispetto a quella dei cittadini di altre città europee: nella capitale sono due gli spostamenti medi al giorno, contro i 4 delle capitali del Nord Europa. Roma ha il più alto tasso di motorizzazione: a Londra circola il 22% delle auto in funzione a Roma, mentre il tasso di mortalità per incidenti stradali nella capitale raggiunge i 74 decessi su un milione di abitanti (Parigi ne registra un quarto, Berlino un terzo). Il piano di lungo periodo si muove in un'ottica di area vasta. Nei progetti rientrano il potenziamento delle linee delle ferrovie exconcesse, il completamento delle linee metropolitane C e D, ma anche l'automazione delle attuali A e B, la definizione di altri tre corridoi della mobilità (Eur-Fiera di Roma-Fiumicino, RebibbiaTivoli e Romanina-Tor Vergata-Ciampino) , la costruzione del corridoio Tirrenico verso nord e della CisternaValmontone a sud, la pedemontana dei Castelli romani e l'allungamento delle tangenziali

interne al Grande raccordo anulare. Previsto, infine, anche lo sfruttamento del mare per una metropolitana in grado di collegare le città del litorale e di penetrare a Roma attraverso il Tevere. CENTRO SENZA AUTO DAL 2013 Le linee guida del piano strategico della mobilità della capitale • Z t 1 . Introduzione dei «tradable permits», un sistema per la circolazione contingentata dei veicoli in centro • Centro storico. Pedonalizzazione a partire dal 2013 • Ferrovie. Potenziamento delle linee interne alla città e dei collegamenti nel territorio provinciale in un'ottica di area vasta • Tpl. Riorganizzazione della rete in funzione dell'intermodalità con il treno locale. Automazione linee A e B della metropolitana • Mobilità sostenibile. Più impulso al bike-car sharing, servizi a chiamata e V incentivi per i veicoli a basso impatto ambientale • Pullman turistici. Verrà introdotto il permesso elettronico • Merci in centro. Introduzione dei «tradable permits» e tariffe flessibili • Sicurezza stradale. L'obiettivo è di tagliare del 50% i morti in 4 anni • Corridoi della mobilità. Sono tre i nuovi collegamenti previsti per ottenere un effetto rete nella mobilità su gomma: Eur-Fiera di Roma- Fiumicino, Rebibbia-Tivoli e Romanina-Tor Vergata-Ciampino • Metropolitana del mare. Da Ostia per il collegamento con il litorale e attraverso il Tevere per l'ingresso in città

