

## Mobilità, rivoluzione incompiuta. I ritardi nella Capitale

Ancora sulla carta la chiusura del centro storico e l'anello ferroviario Francesco di Majo Sulla mobilità sostenibile il Comune di Roma, al contrario delle altre grandi città europee, non ha fatto che proseguire i lavori intrapresi dalla precedente amministrazione e presentare il Piano Strategico della mobilità sostenibile, approvato in giunta comunale il 29 settembre 2009, ma rimasto per gran parte solo sulla carta. I cardini del Piano sono: chiusura dell'anello ferroviario, incremento delle linee metropolitane, zone a traffico limitato con pedonalizzazione del centro storico a partire dal Tridente, costruzione dei corridoi della mobilità, incremento dei parcheggi di scambio e regolamentazione del carico-scarico merci. Tutti interventi volti a migliorare sia la fluidità del traffico di superficie, sia ad aumentare l'offerta di trasporto pubblico esistente. Dall'approvazione, però, tutto è rimasto sulla carta, escluso il piano bus, approvato e operante, che però di fatto ha creato un ulteriore congestionamento del traffico a causa dell'aumentata libertà di accesso dei pullman turistici all'interno del centro storico. «Negli ultimi anni Parigi ha puntato, ad esempio, sull'incremento delle corsie preferenziali - fa notare l'ingegnere Roberto Cavaliere, già presidente dell'Uitp (International Association of Public Transport) e direttore generale di Atac durante la giunta Veltroni - a Londra si è conclusa la chiusura del centro storico con il pedaggio in entrata per poi reinvestire l'introito nella mobilità sostenibile e a Bruxelles è in rapidissima crescita l'incremento della rete tramviaria. Finché non si completerà la metropolitana, a Roma non si potrà fare nulla per ridurre il traffico di superficie». La linea C e la B1 ancora non vedono la luce e, anzi, stanno subendo dei ritardi nella consegna. «Abbiamo ripensato il piano merci, il piano parcheggi e l'accelerazione della costruzione delle metropolitane. Per tutto il resto ci vogliono fra i 3 e i 5 anni», ha ricordato Sergio Marchi, ex assessore ai Trasporti del Comune di Roma, sostituito da Antonello Aurigemma, che spiega: «la linea della giunta non cambia, proseguiremo quello che è stato iniziato e all'inizio del 2013 consegneremo il prolungamento della metro B a Conca d'Oro, che farà risparmiare circa 2 milioni di km d'esercizio delle linee di superficie». Va detto che i cantieri aperti della metropolitana sono stati deliberati dalla precedente giunta. «Agli stati generali di Roma dell'Eur non si è praticamente parlato di mobilità, se non enunciando sogni e progetti che non si sa come finanziare», ha osservato Mauro Calamante, assessore ai trasporti nella giunta Veltroni, «non sono stati ancora messi i varchi a Testaccio che erano già finanziati, sono state tolte corsie preferenziali, come quelle di via dell'Amba Aradam, invece di incrementarle e sembra che si voglia incentivare la mobilità privata. Ad esempio, quando sono andato via ho lasciato una gara da 210 milioni (di cui 170 già finanziati) per il filobus sulla Laurentina di circa 40 km, e solo ora, dopo tre anni, forse iniziano a fare alcuni espropri di terreni. Mi sembra sia tutto fermo». Vero è che la fusione delle aziende del trasporto pubblico di Roma ha provocato dei ritardi, ma è altrettanto vero che la flotta dei bus, che nella precedente amministrazione aveva raggiunto una vita media di 5 anni, non è stata più rinnovata, diventando più vecchia di 3 anni, senza che siano stati scritti nuovi bandi per l'acquisto di nuove vetture.