

Appunti relazione su MOBILITA'

a cura di Francesco Mingiardi

"Roma viaggia (via dal – verso il) futuro" – Sceneggiatura in parte scritta e in parte da scrivere.

1. È morta la metro C. Cronaca di una morte annunciata.

La Metro C si ferma a Piazza Venezia. Le scavatrici saranno "tombate" sotto il Campidoglio. La notizia fa scalpore e, invece, è solo il finale scontato di una storia scritta male. Una storia che si dipana lungo il corso degli anni passando tra le sale di progettazione delle più note imprese di costruzione italiane, le qualificatissime stanze della struttura tecnica di missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, i temuti (non da tutti) uffici della Procura della Repubblica e della Corte dei Conti e la spinosissima e mai pungente ANAC. La storia, nella sua parte più recente, vede alternarsi destini diversi per la stazione di Piazza Venezia. La stazione, nel progetto originario, avrebbe dovuto seguire quella Colosseo/Fori Imperiali e precedere quella di Piazza Argentina e una serie di altre stazioni che avrebbero dovuto seguire fino a quella di Clodio/Mazzini. Nel 2010 viene accertata l'impossibilità tecnica di procedere oltre Piazza Venezia e si propone di trasformare una delle piazze più delicate di Roma nella stazione di testa della Metro C. Nei mesi successivi, l'idea di dare per morto il grandioso progetto induce gli autori di questo fantasy a trasformare nuovamente Piazza Venezia in una stazione di passaggio. Negli anni a seguire, ad esito di una surreale partita, tanto politica e poco tecnica, giocata a colpi di una continua alternanza tra carta e sto, prenderà corpo l'idea inudibile di realizzare un passante ferroviario tra Piazza Venezia e San Pietro. Due chilometri e mezzo sotto il centro di Roma e senza stazioni. In questo nuovo schema Piazza Venezia diventa definitivamente stazione di passaggio. L'ultima stazione prima del passante.

A chiosa di questa frettolosa ricostruzione diacronica va precisato che l'idea progettuale si consolida, quanto a Piazza Venezia, in un progetto definitivo nel dicembre 2014 a pochissimi giorni dalla scadenza per accedere ad un finanziamento stanziato con la legge di stabilità. Il resto del passante prende forma in un non meglio precisato "*Studio preliminare per il contenimento dei costi*".

Ecco, a distanza di altri cinque anni il progetto definitivo della stazione di Piazza Venezia ha dimostrato che tale era solo nel nome. Nei contenuti il documento era ben lontano dal livello di dettaglio che dovrebbe caratterizzarlo per garantire la fattibilità dell'opera.

Per questo, Piazza Venezia torna ad essere semplicemente una piazza, senza stazione. Per questo, il Presidente della Commissione Mobilità di Roma Capitale, Stefano, ci racconta oggi che le talpe saranno "tombate".

2. È risorta Metro C!

Ironia della sorte, la loro sepoltura avviene sotto il Campidoglio, il palazzo che aveva immaginato in origine la Metro C bella e pronta per il 2013 e che, solo qualche mese fa, continuava a prevederne la realizzazione nel PUMS. Ma siccome la politica ormai è praticamente tutto un profluvio colpi di scena, veniamo informati anche che si potrà riprendere lo scavo dei tunnel da Piazzale Clodio verso il centro. Come dire: "di qua non si passa ... proviamo un po' da quest'altro lato ...". Apprendiamo così che la "tombatura" non è mica un funerale. È una nuova vita, un nuovo rilancio. Il tutto senza che qualcuno renda conto di cosa comporti l'esistenza di una simile alea sul tanto celebrato e già impraticabile PUMS.

Questa, che ci piaccia o no, per ora è la nostra storia.

3. Il futuro è (per ora – per sempre) altrove.

Nel frattempo altri scrivono storie diverse. Copenaghen festeggia l'apertura della metro automatizzata ad altissima velocità e frequenza targata Ansaldo & Salini. Oslo chiude alle auto nel centro storico riuscendo a servire tutti con mezzi efficienti, ecologici e a crescente automazione. Altrove, anche in Italia, vengono inaugurate nuove metropolitane o alternativi sistemi di trasporto.

In un'ottica comparativa, l'impressione che se ne deriva è che la politica che amministra Roma non è in grado di trovare alcuna soluzione ai problemi che la stanno facendo scivolare fuori dal futuro. E in effetti, girano le amministrazioni, ma non si muove nulla tranne gli slogan, che viaggiano, loro sì, con puntualità svizzera, tra lo scoramento dei cittadini appesi sotto le paline in attesa di un servizio che, di questo passo non ci sarà mai.

4. Invertiamo la rotta e usciamo dalla parentesi!

Sul trasporto romano è urgente invertire la rotta e diventare finalmente responsabili

rispetto a fatti che, appunto, sono noti a tutti e che continuano ad essere più o meno irresponsabilmente scansati da tutti.

Noi ci occupiamo di trasporti a Roma in maniera ormai continuativa da molti anni. Lo facciamo criticando l'idea assurda che si possa realizzare un'opera monumentale senza nemmeno averla progettata. Critichiamo l'atteggiamento remissivo con cui si accettano recriminazioni economiche dal Consorzio Metro C che avrebbe dovuto fornirci "chiavi in mano" la linea C entro il 2013 ad un prezzo prestabilito e non lo ha fatto. Non ci convincono nemmeno le lacrime piante da molti sul futuro di Roma Metropolitane S.p.A. che avrebbe dovuto seguire l'appalto per i cittadini con i suoi plotoni di tecnici e che ha dato un sostanziale contributo a questo nulla di fatto. Non ci convincono Procura della Repubblica, Corte dei Conti e ANAC che, denunce e segnalazioni alla mano, si limitano ad emettere qualche provvedimento di tanto in tanto, senza assumersi la responsabilità di un atto finale che ci dica se malversazioni, reati e scempi del codice dei contratti pubblici sono endemiche ad una stortura inemendabile o sono solo il frutto occasionale dell'iniziativa di pochi delinquenti.

Secondo noi Roma Capitale dovrebbe dare per chiusa la vicenda contrattuale con il consorzio affidatario.

Dovrebbe farlo semplicemente perché del contratto originario ormai c'è davvero molto poco.

Dovrebbe promuovere procedure competitive volte ad aprire una nuova fase di studio progettuale con l'obiettivo di valorizzare al massimo quanto già realizzato e garantire un nuovo inizio nel rapporto tra Roma e il trasporto pubblico. Inutile continuare a spingere il vagone verso il burrone. Meglio fermarsi. In cinque anni potrebbero ottenersi risultati scandinavi, a condizione che anche l'approccio amministrativo e progettuale sia scandinavo. Chi amministra ha la responsabilità di guidare questo processo e raccoglierne i frutti. Roma Capitale, in sintesi, dovrebbe invertire la rotta e mettersi davvero in ascolto e dovrebbe farlo con procedure serie e con l'unico obiettivo di materializzare soluzioni con caratteristiche ben precise ispirate a: 1) praticità, 2) modernità, 3) sostenibilità economica, 4) sostenibilità sociale, 5) sostenibilità ambientale, 6) definizione preventiva di ogni incognita progettuale conoscibile e conseguente cantierabilità.

Sembra banale dirlo, ma non lo è dal momento che la linea C, tolte l'automazione, che peraltro non è sfruttata, e qualche ghirlanda, è una roba vecchia di un secolo e mezzo infilata dentro Roma con un progetto che presentava e presenta ancora mille incognite

irrisolte.

5. Crederci davvero. Volere per Roma, finalmente, l'esercizio della "funzione pubblica".

Il problema, oggi come in passato, è che sollecitazione del dibattito, ascolto, e buona amministrazione non sono proprio il forte di che si alterna in Capidoglio. Da ultimo i 5S capitolini hanno dimostrato di non fare eccezione, dimostrando anche loro un'attitudine al governo della barra dritta con gli occhi bendati piuttosto che un'attitudine ad esercitare la funzione pubblica guidata dall'ascolto.

Come Radicali abbiamo proposto e portato avanti una consultazione referendaria che si proponeva di sollevare un vero dibattito sul rapporto tra i concetti di pubblico e privato e che proponeva l'idea di un servizio connotato da una pianificazione e da un controllo pubblici e da una erogazione anche (ma non necessariamente e non solo) privata.

Lo abbiamo fatto perché convinti che il pubblico a Roma utilizzi mezzi privati con lo scopo prevalente di inseguire dividendi politici. Lo abbiamo fatto, in buona sostanza, perché noi vorremmo che fosse pubblico il servizio non la proprietà di una impresa commerciale, quale è ATAC, che da decenni funge da bancomat della politica.

Quel referendum è stato fatto fallire con il metodo del silenzio. L'amministrazione non ha fatto informazione e non è mai nato un vero dibattito. Poco importa che il fronte favorevole alla messa a gara del servizio abbia stravinto.

Ora ci troviamo ancora noi e una metropolitana fantasma, bellissima solo nella voce degli strilloni. Non facciamoci imbrigliare da chi dice che a Roma è difficile. Se lo dicono alludendo alle insidie del sottosuolo, noi rispondiamo che l'uomo è andato sulla luna il secolo passato. È ridicolo pensare che esistono problemi insormontabili che non possano essere superate con un progetto cucito sulla capitale.

Se lo dicono alludendo alle insidie amministrative, noi rispondiamo che l'amministrazione bendata, dato il piano inclinato su cui scivola Roma, non può avere lunga vita.

Per questo oggi ci dobbiamo tenere una società che gioisce per aver fatto ben 839.558 euro. Nessuno evidentemente coglie che quell'utile costituisce l'ennesima tassa sulle spalle dei romani. A noi invece pare evidente che se una società pubblica fortemente sussidiata da Stato, Regione e Comune, fa utili vuol dire che ha percepito troppo in termine di tasse. A nessuno interessa nemmeno che per fare quell'utile ATAC ha dovuto tagliare ancora i

costi e, quindi, la quantità e la qualità del servizio.

Si accetta supinamente l'utile e il fatto che siano i romani a pagare per la mala gestione della politica.

Noi invece vediamo in tutto questo la causa del progressivo scivolamento della nostra città.

Tutto quello che da anni viene fatto non ha nulla a che vedere con il bene dei cittadini. Loro vorrebbero un trasporto pubblico che gli consentisse di muoversi. La politica che governa vuole un "sistema" che alimenta un'economia parallela fatta di appalti, subappalti, lavoro improduttivo e mille altre amenità e che finanzia la politica e la sua mala gestione con il trucco dei lavori eterni e dell'impresa pubblica.