

Un piano credibile per il trasporto pubblico di Roma

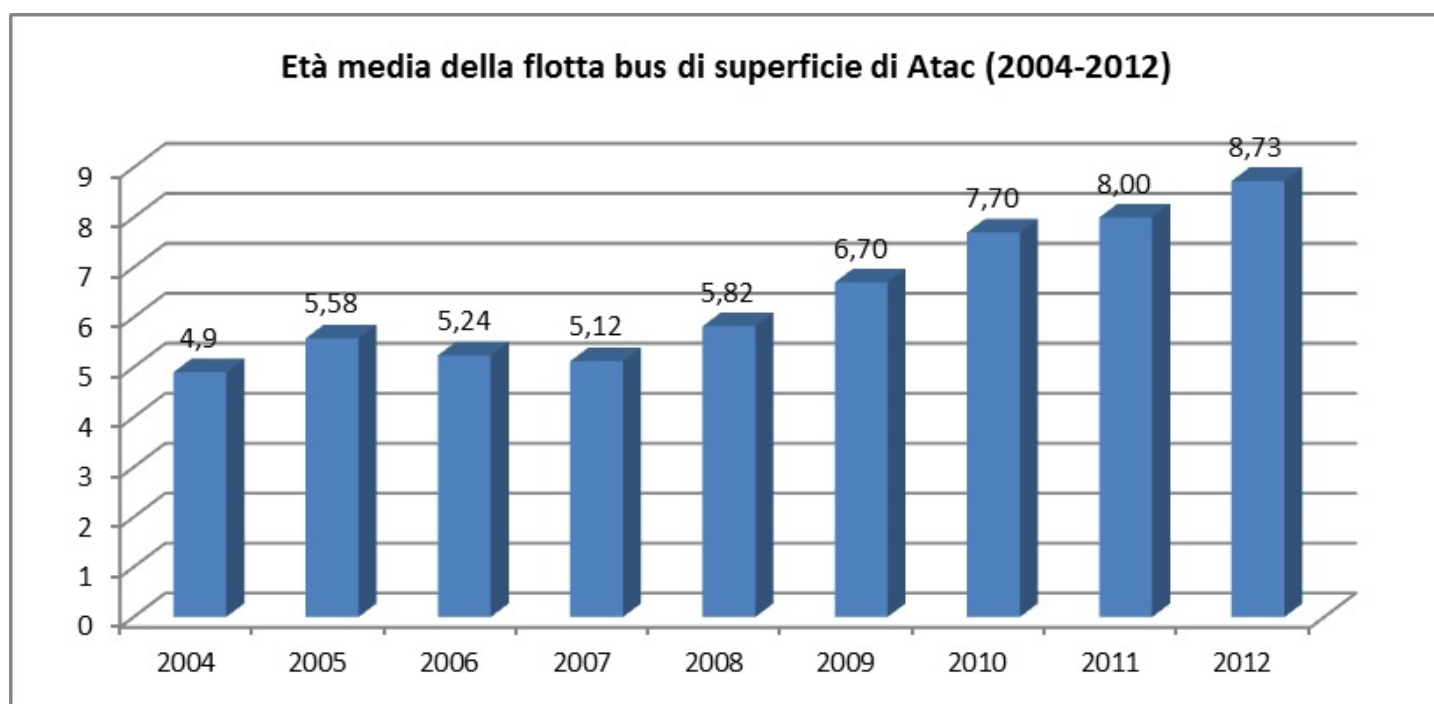
lavoce.info/un-piano-credibile-per-i-trasporti-di-roma/

A Roma mezzi e infrastrutture del trasporto pubblico sono vecchi e inadeguati, penalizzando la qualità del servizio. Poiché le risorse non sono ingenti, serve una programmazione complessiva e certa, che sincronizzi la realizzazione delle nuove linee della metropolitana con il rinnovo delle flotte.

AUTOBUS E TRENI VECCHI, MANUTENZIONE DELLE RETI SCARSA

A partire dalla seconda metà del decennio passato, nei **trasporti** si sono sostanzialmente interrotti i finanziamenti per rinnovi delle flotte (bus e treni), mentre tutta l'attenzione è stata indirizzata ai grandi investimenti nelle **reti**, soprattutto metropolitane. A cavallo del secolo, il rinnovo del parco bus era stato consentito dal fatto che, per gli investimenti, gli enti locali potevano **indebitarsi**. Quando, poi, l'indebitamento è divenuto impossibile per le nuove e più stringenti maglie del patto di stabilità, gli autobus hanno ripreso a invecchiare. L'effetto per i cittadini è stato un deterioramento nella qualità del servizio erogato. A **Roma**, l'età media della flotta bus esercita da Atac per il trasporto urbano è passata dai 4,9 anni del 2004 agli 8,73 del 2012, molti più dello standard europeo, secondo cui un autobus viene considerato obsoleto dopo sette anni di esercizio. (grafico 1).

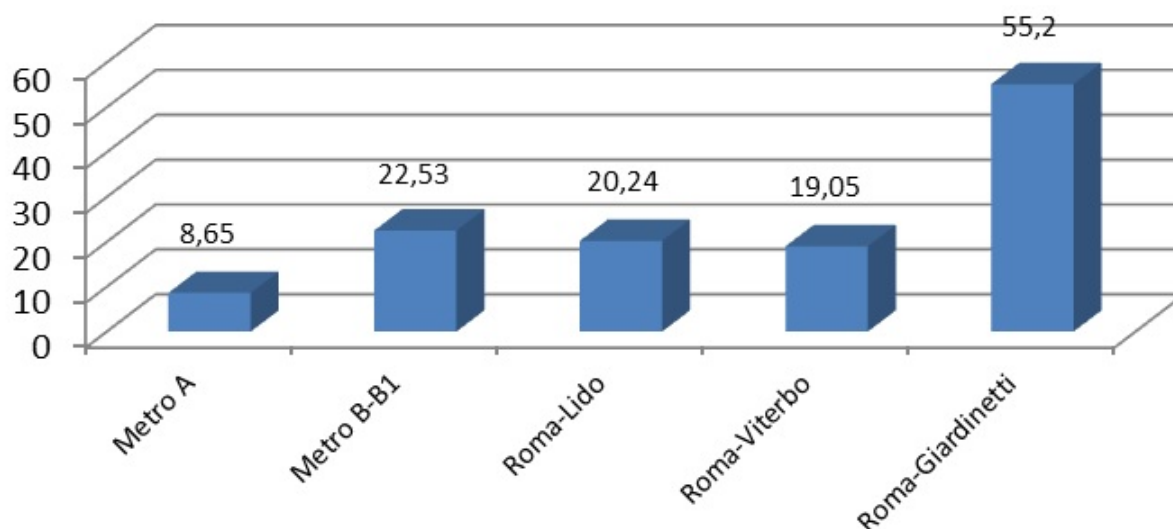
Grafico 1



Anche i **treni** del servizio metropolitano e ferroviario sono piuttosto vecchi: nel 2012 l'età media dei treni in circolazione è pari a 23,4 anni, con grande variabilità tra le diverse linee (grafico 2): mentre per i convogli della Metro A – rinnovati negli anni passati – l'età media è di 8,6 anni, per quelli della Metro B-B1 è di 22,5 anni, valore che calerà nel prossimo futuro poiché è in corso l'acquisto di quindici nuovi treni (che potranno diventare diciotto con i risparmi di gara, effettuata con risorse finanziarie di Roma Capitale). I rotabili della ferrovia Roma-Giardinetti hanno addirittura un'età media di 55,2 anni, pur non considerando i quattordici convogli più vecchi della flotta. All'età delle flotte si aggiunge un deficit di qualità nella **manutenzione** straordinaria delle reti: ormai le due linee della metro di Roma sono in esercizio da svariati decenni, e richiederebbero robusti programmi di adeguamento tecnologico per migliorarne l'affidabilità e per intensificare la frequenza delle corse; nei contratti di servizio non sono previsti impegni chiari e pluriennali da parte del comune di Roma, e la dipendenza da una programmazione annuale delle risorse rende difficile pianificare la manutenzione straordinaria in una logica meno tattica e più strategica. (1)

Grafico 2

Età media del materiale rotabile per il trasporto metro-ferroviario a Roma (dati 2012)



DALLA RETORICA AL REALISMO SUGLI INVESTIMENTI

Mentre le risorse finanziarie delle amministrazioni pubbliche per nuovi investimenti sono scarse, si tende invece, per motivi di retorica e di consenso politico, a mantenere una pianificazione di **infrastrutture** che era stata definita ormai qualche decennio fa, in tutt'altra situazione di finanza pubblica e di quadro economico. In estrema sintesi, a Roma era prevista la realizzazione di due nuove linee **metropolitane** (la C con 25,5 km di tracciato, e la D con una estensione di 20,4 km), la diramazione B1 della Metro B sino a Jonio, i prolungamenti delle linee A, B-B1 e C, due corridoi per la mobilità (Anagnina Tor Vergata e Eur-Tor de' Cenci). Sinora, è stato aperto all'esercizio il primo tratto della diramazione B1 (da piazza Bologna a Conca d'oro), sono in fase di ultimazione le opere per l'apertura di Jonio, sempre sul tratto della B1, e per il primo tratto della Metro C (da Pantano a Parco di Centocelle), con quindici stazioni operative. Va sottolineato che la Metro C è la prima linea metropolitana automatica (senza macchinisti alla guida dei convogli) di Roma: i costi programmati per la sua realizzazione sono passati da 1,9 a 3,5 miliardi di euro.

Lo sviluppo della rete metropolitana è certo di grande importanza per una città come Roma, ma va realisticamente commisurata con la disponibilità effettiva di risorse finanziarie. Forse è necessario limitare per ora il progetto della Metro C a Colosseo, che consentirebbe un secondo incrocio (oltre Termini) con la linea A (a San Giovanni) e con la linea B. E si comincerebbe a intravedere una vera "rete" di metropolitane. Con risorse infinitamente minori di quelle necessarie a completare la linea C, si potrebbe realizzare un **anello tranviario**, collegando il capolinea di piazza Venezia – in corso di realizzazione – con via Labicana, ponendo quindi le condizioni anche per la pedonalizzazione dei Fori Imperiali, uno dei progetti di cui si discute da decenni a Roma. Se una rete è tanto migliore quanto più è interconnessa, una "circle line" – sia pure tranviaria – può fare di più di qualche chilometro aggiuntivo di una sola metropolitana. Anche la connessione della stazione Tiburtina alla rete tramviaria, realizzando il tratto sino alla via Prenestina, può determinare benefici per la rete del trasporto pubblico, dato che è prevedibile uno sviluppo di questo nodo di interscambio. In ogni caso, un'accurata valutazione delle alternative andrebbe studiata da parte di soggetti indipendenti sia dall'amministrazione che dalle aziende coinvolte.

RIVEDERE LA RETE CON UNA PIANIFICAZIONE INTEGRATA

Proprio perché non sono disponibili risorse ingenti per completare tutti gli investimenti di rete, va curata con particolare attenzione l'**integrazione dei servizi** e l'interscambio tra le diverse modalità di trasporto pubblico: bus, tram, metropolitane, ferrovie regionali. Il prossimo banco di prova è l'entrata in esercizio della prima tratta di Metro C (da Pantano a Parco di Centocelle) e la prosecuzione della Metro B1 a Jonio. Il tracciato della Metro C si sovrapporrà all'itinerario della rete della Roma Giardinetti e al percorso del bus 105: andrà dunque riorganizzato il modello di esercizio del trasporto pubblico in quel quadrante della città, soprattutto quando la Metro C, nella seconda fase del rilascio, giungerà prima alla stazione di Lodi e poi a quella di S. Giovanni.

Una manutenzione straordinaria del modello di rete dei servizi collettivi è assolutamente prioritaria per valorizzare gli investimenti che sono stati realizzati e per evitare duplicazioni di servizio che sono incompatibili con le risorse pubbliche disponibili per obblighi di servizio.

CONTRATTI SEPARATI

Per rendere più trasparente il flusso delle risorse pubbliche sarebbe opportuno distinguere tra **contratto di servizio**, che remunera i corrispettivi per obblighi di servizio pubblico, e **contratto di programma**, che definisce i piani di finanziamento per la manutenzione straordinaria e per gli investimenti nelle reti. Andrebbe ovviamente introdotto contestualmente un obbligo di contabilità regolatoria separata, per evitare che le risorse per gli investimenti siano utilizzate dalle aziende per la gestione corrente. Allo stesso tempo, i corrispettivi previsti dal contratto di servizio, dovrebbero includere il costo degli ammortamenti, in modo da rendere continuo e monitorabile il rinnovo del parco mezzi, senza dover aspettare la manna di qualche finanziamento pubblico straordinario. Si spenderebbe di più? Nel caso di Roma Tpl, per esempio, gli ammortamenti sono inclusi nel contratto e costano circa **1 euro a bus-km**. Non è però vietato, e anzi è perfettamente possibile, risparmiare sui costi di esercizio, che oggi presentano differenziali rilevanti [rispetto agli standard europei](#).

(1) La finanza pubblica comunale prevede una programmazione triennale delle risorse per investimenti, ma solo la prima annualità costituisce effettivamente impegno di spesa esigibile. Il meccanismo è difficilmente compatibile con una programmazione degli interventi per investimenti e per manutenzione straordinaria: nella riforma della finanza decentrata sarebbe opportuno affrontare questo snodo.