

Roma Metropolitana, società al 100% di proprietà del Comune di Roma, accorpa in un unico soggetto la gestione del procedimento, la progettazione e il controllo della realizzazione delle nuove metropolitane e di altri sistemi di trasporto pubblico nella Capitale. Svolge quindi, grazie a un originale modello operativo e alle competenze specialistiche del suo personale, un lavoro molto difficile, che presenta risvolti talvolta persino esasperanti data la complessità del contesto in cui si opera, ovvero un territorio con tessuto edilizio consolidato e denso, in cui è difficile - per ragioni tecniche - inserire nuove infrastrutture e su cui insiste una molteplicità di bisogni, valori, soggetti portatori di interessi, livelli politico-amministrativi, tale da costituire un'intricata matassa da dipanare con pazienza giorno per giorno.

Roma è agli ultimi posti tra le grandi città europee per rete metropolitana in esercizio (appena 36 km e mezzo), ma è al primo posto nel mondo per densità, estensione e stratificazione di testimonianze della storia. Nel passato questo secondo primato, positivo, ha purtroppo contribuito a confermare il primo, che è negativo. Oggi la nostra ricchezza di cultura e storia può cessare di essere un vincolo alla modernizzazione della città e costituirne, al contrario, lo stimolo e la caratteristica peculiare. Purché ognuno faccia la sua parte.

Da un paio d'anni stiamo sperimentando questa sfida soprattutto nella costruzione della Linea C, oltre 25 chilometri di linea con 30 stazioni (per restare al solo "tracciato fondamentale"): una vera e propria "spina dorsale" dell'area me-

La sfida delle metropolitane a Roma

tropolitana, realizzata con la moderna tecnologia driverless, che attraverserà la città fino a spingersi all'estremo confine orientale. Roma Metropolitana ha affidato l'opera a un Contraente Generale ai sensi della "Legge Obiettivo", avendo effettuato negli anni scorsi tutti gli studi preliminari e parte della progettazione. Poiché la linea sottopassa l'ampio centro storico della Capitale - ma i problemi non si limitano strettamente al centro - costruirla con le cautele che la legge di tutela del patrimonio culturale impone è veramente qualcosa di mai tentato prima d'ora al mondo, nonostante la tecnologia costruttiva adottata sia tale da minimizzare l'impatto dei lavori. Le indagini archeologiche propedeutiche alla progettazione sono state ampie e approfondite, ma le verifiche proseguono ad appalto in corso e talvolta si impone lo stop di costose e complesse lavorazioni e la conseguente revisione dei progetti. Un tale andamento a singhiozzo può risultare incompatibile con la costruzione di una grande opera pubblica.

È il momento di definire con chiarezza una strategia coerente e praticabile per affrontare queste incognite, in modo da evitare che i costi e i tempi di costruzione lievitino in maniera incontrollata e imprevedibile. Occorre cioè concordare tra le varie amministrazioni coinvolte un compromesso sostenibile tra la realizzazione dell'opera, che è indispensabile per dare ossigeno alla vita urbana, e la tutela del patrimonio archeologico, che alla nostra comunità conferisce senso, spessore, radici ma solo se portato alla luce e valorizzato. Si tratta di una necessità ormai urgente che chiama in causa anche il Governo, che del resto è co-finanziatore della Linea C in quanto "infrastruttura strategica". Forti dell'esperienza maturata con la Linea B1, che è in fase avanzata di costruzione, e soprattutto con la Linea C, vorremmo giungere con nuove regole alla cantierizzazione della Linea D - opera analoga alla Linea C per dimensioni - e dei prolungamenti delle linee esistenti. L'obiettivo dei 100 chilometri di rete metropolitana previsto dal Piano Regolatore dipende da questo in misura rilevante.

Chicco Testa
Presidente Roma Metropolitana Srl

