

anno II - n. 7 - giugno 2009

mm

# pontemilvio

La rivista di Roma e Provincia



Federico Bortoli  
Amministratore Delegato  
di Roma Metropolitane



# 45 km di binari per il futuro di Roma

di Giuseppe Costantini

Federico Bortoli, Amministratore Delegato di Roma Metropolitane, racconta progetti ed attività della società deputata a svolgere per conto del Comune di Roma la realizzazione, l'ampliamento, il prolungamento e l'ammodernamento della rete metropolitana.



Il Cantiere della stazione Mirti, Si trova proprio in piazza dei Mirti. Il cuore del quartiere Centocelle.



# 25

chilometri per la metro C, che collegherà i quartieri di Roma Nord ai maggiori snodi

della attuale rete prima di estendersi verso Roma ovest; circa 20 km per la metro D, che si integrerà nel trasporto pubblico attraverso la corrispondenza con le altre linee e con i servizi ferroviari regionali; sembra passare anche da questi importantissimi progetti il futuro del trasporto pubblico romano. Federico Bortoli, Amministratore Delegato di Roma Metropolitane, è convinto che tali opere concorreranno non solo a rendere più agevole la viabilità, ma anche a migliorare la qualità della vita di cittadini e turisti.

**Avv. Bortoli, quando è nata Roma Metropolitane e con quali obiettivi?**

La società è nata poco più di quattro anni fa. Nel 2004 il Comune di Roma, intenzionato a migliorare la viabilità ed il trasporto pubblico sviluppando la propria rete metropolitana, si ritrovò ad un bivio: bisognava infatti decidere se affidare la realizzazione dei primi progetti già approvati agli uffici del Comune di Roma oppure costituire una società che fosse in grado di gestire con maggiore velocità e determinazione l'operatività. Si preferì la seconda via e così partì la costituzione di una società che avrebbe avuto l'obiettivo primario di progettare, realizzare, ampliare e ammodernare la rete metropolitana.

**Che tipo di impostazione è stata data alla società?**

Abbiamo puntato subito sulla valorizzazione delle professionalità interne al Comune ed alle aziende pubbliche ed abbiamo scelto merito e professionalità quali valori chiave della società. Una linea che sembra dare i suoi frutti, visto che sino ad ora abbiamo chiuso tutti i bilanci in attivo e non abbiamo mai avuto ritardi sulla realizzazione delle opere. Oggi la società è composta da 180 persone, in gran parte ingegneri e tecnici, ed il nostro nuovo Presidente, Ascarelli, che di recente ha sostituito Testa, ha spostato in pieno la linea già tracciata.

**Come funziona, da un punto di vista pratico, operativo, la vostra attività?**

In maniera molto semplificata si può dire che l'Amministrazione Pubblica decide le opere da fare; dopo di che tutte le fasi della realizzazione spettano a Roma Metropolitane: gestione del bando di gara, progettazione, realizzazione, controllo, amministrazione ... insomma, prepariamo per il Comune l'opera "chiavi in mano".

**Ovviamente anche la società da lei rappresentata ha come passaggio obbligato la gara per la concessione degli appalti. Spesso tale procedura è vista come "fumo negli occhi" da chi deve realizzare opere in tempi ben definiti...**

Trovo tale passaggio non solo necessario, dal momento che si parla di opere che costano svariati miliardi di



euro, ma anche opportuno, proprio per garantire la massima trasparenza da parte di tutti. Noi, del resto, siamo riusciti a mantenere tempi sempre ragionevoli per ciascuna gara e possiamo anche vantarci di non aver mai subito alcun ricorso da parte delle aziende partecipanti.

**Tra i progetti attualmente in fase attuativa, la realizzazione della linea C della metropolitana sembra essere quello di maggiore rilievo...**

La linea C è un'opera vitale per Roma! Abbiamo già 37 canteri in fase di avanzamento lavori e 4 "talpe" (così si chiamano i macchinari atti a scavare i tunnel delle metropolitane, ndr) che stanno procedendo speditamente. La linea C contribuirà in maniera importante a decongestionare il traffico della Cassia e, più in generale, di buona parte di Roma nord da un lato e quello di Torre Spaccata, della Borghesiana, di Fontana Candida, dall'altro: chi abita in quartieri tra i più trafficati di Roma Ovest, si ritroverà a poter scegliere un mezzo alternativo alla macchina per raggiungere il centro della città. Consegneremo la prima tratta (Pantano – Centocelle) nel 2011; nel 2012 dovremmo essere in grado di arrivare a p.zza Lodi.

**E' possibile, secondo lei, fare un paragone tra Roma e le grandi capitali europee in merito alla rete metropolitana?**

I dati parlano chiaro: Parigi ha una rete metropolitana che è circa 10 volte quella di Roma; e se anche non volessimo paragonare Roma a città co-

me Londra o appunto Parigi, che vantano una tradizione fortissima in questo settore, basti pensare che Madrid ha quintuplicato la propria rete in soli cinque anni!

**Al di là del "ritardo strutturale", non crede che a Roma ci sia anche un "ritardo culturale"? Voglio dire, non crede che spesso la metropolitana sia percepita come un mezzo di bassa qualità e quindi di "basso livello"? La sensazione è che oggi il romano preferisca fare la fila in macchina piuttosto che prendere la metro...**

Esiste sicuramente un "problema culturale"! Ma credo derivi soprattutto dal sovraffollamento dei treni, dalla scarsità del numero di convogli, dalla non eccellente qualità del servizio che oggi le metropolitane forniscono. Proprio per questo stiamo realizzando linee interamente automatizzate, con treni senza macchinista ed altri servizi innovativi.

**Può spiegare meglio cosa intende per "servizi innovativi" e come questi potranno rendere più efficiente il servizio offerto?**

Innanzitutto il sistema sarà in grado di "leggere automaticamente" il numero di persone che sono in attesa del treno sulle singole pensiline delle stazioni. In funzione del numero di utenti, quindi sarà messo in circolazione il numero di treni necessario a soddisfare le esigenze. Ciò comporterà da un lato una migliore efficienza del servizio; dall'altro un enorme risparmio dovuto al ... minor numero di treni in circolazione nelle ore di bassa



frequenza. C'è poi un altro dato semplice da comprendere: la mancanza dell'autista determinerà, tra l'altro, l'automazione dell'accesso al treno e dell'uscita dallo stesso, riducendo ulteriormente i tempi. Con questi ed altri accorgimenti arriveremo a trasportare qualcosa come 24 mila persone/ora. Il personale oggi impegnato alla guida dei treni sarà inoltre disponibile per svolgere altre funzioni, magari utili per migliorare la qualità del servizio al cliente.

**Un servizio efficiente basterà per convincere i romani a cambiare abitudini?** Accanto ai servizi innovativi, volti a



non solo alla realizzazione di nuove tratte, ma anche al miglioramento dei servizi sulle linee già attive. Per questo è in fase di progettazione anche l'automazione delle linee A e B. Anche in questo caso, attraverso la razionalizzazione dei convogli messi in moto, riusciremo a migliorare sensibilmente il servizio. Entro 4 anni entrambe le linee saranno automatizzate.

**A proposito del trasporto biciclette in metropolitana, quello dell'integrazione del trasporto a Roma sembra essere un problema importante; problema che, se trovasse una soluzione, forse contribuirebbe in maniera importante alla diminuzione del traffico cittadino...**

Proprio l'Assessore Marchi ha voluto ed istituito una cabina di regia coinvolgendo tutti i soggetti. In sostanza, l'Assessore traccia le linee guida e noi mettiamo a fattor comune le nostre attività in merito. Può sembrare una cosa da poco, ma in realtà è un grande passo avanti, che va proprio nella direzione dell'integrazione dei servizi di mobilità.

**I progetti in corso di realizzazione sono molti ed importanti; i risultati sembrano dare ragione al vostro modo di condurre l'operatività: perché non raccontate e non spiegate più spesso quello che fate ai romani? Non crede che la vostra attività di comunicazione sia stata, almeno fino ad ora, un po' limitata?**

L'obiettivo della nostra società, estremamente operativo e concreto, probabilmente a volte ci ha fatto mettere in secondo piano questi aspetti. E' pur vero, però, che in effetti la percezione che il romano ha di noi è quella di "qualcuno che dà noia" attraverso i cantieri ed i lavori in corso, e non di "qualcuno che lavora per migliorare la qualità del trasporto e quindi della vita".

Vetture climatizzate, WIFI, automazione delle linee per rendere moderne le metropolitane di Roma.



migliorare l'efficienza, vi saranno anche servizi atti a migliorare la fruibilità e la godibilità del "viaggio": i vagoni saranno tutti climatizzati; saranno tutti dotati di WIFI, quindi ognuno potrà lavorare collegandosi attraverso il proprio computer; sono previsti spazi dedicati al trasporto delle biciclette; insomma, cercheremo di rendere la metropolitana una valida alternativa alla macchina, anche dandole una nuova immagine.

**Oltre alla linea C, quali sono oggi i progetti più avanzati?**

Il Sindaco Alemanno e l'Assessore Marchi si sono dimostrati molto sensibili

