

Trasporti L'unione degli industriali firma un accordo col Campidoglio

Marcello Viaggio pagina 42

La linea D della metro si farà. Ma in periferia

Alemanno: «Un secondo percorso che attraversi il centro storico è inutile. Meglio uno circolare parallelo al Gra Regina, presidente dell'Uir: «Sarà realizzata in project financing almeno per il 50 per cento. Ma dovrà rendere»

Marcello Viaggio

La Metro D si farà, ma su un tracciato diverso. Presto partiranno le lettere d'invito al bando. Lo ha annunciato ieri in Campidoglio il sindaco Alemanno, a margine della firma al protocollo d'intesa fra Comune e Unione Industriale di Roma «per migliorare mobilità e trasporti nel territorio metropolitano». Ma a tenere banco è stata la **Metro D. L'attuale** tracciato a base di gara risale al 2007. Ma la città è cambiata, c'è una nuova amministrazione, nel 2020 Roma potrebbe ospitare le Olimpiadi.

«Una seconda linea di metropolitana che passi per il centro storico, non solo è sconsigliabile, ma potrebbe essere inutile», afferma Alemanno: «Meglio una linea circolare che colleghi le periferie». Meglio, insomma, un tracciato parallelo al Raccordo anulare. Al sindaco fa eco Aurelio Regina, presidente dell'Uir: «La Metro D sarà realizzata in *project financing* almeno al 50 per cento, forse anche al 60». Ma occorre venire incontro alle esigenze del mercato, aggiunge il presidente degli industriali, «visto che le imprese rientrano dell'investimento solo se la linea è frequentata». Tradotto in volgare, se collega quartieri popolosi, con un occhio ai nuovi centri direzionali previsti dal Prg di qui al 2020. Resta appeso a un filo sottilissimo, dunque, il vecchio progetto del percorso fra il Tuscolano (viale Giulio Agricola) e Talenti (via Ugo Ojetti), con stazioni in centro a piazza Venezia, piazza San Silvestro, piazza di Spagna, piazza Fiume.

Dietro le quinte, la scelta di un nuovo tracciato è dettata da motivi ben precisi. In primo luogo economici. La linea D, costo 3,4 miliardi, non è stata inserita dal Cipe fra le opere finanziabili dalla Legge Obiettivo. Niente soldi dallo Stato. Restano i privati. Senza il loro apporto, il Comune non va da nessuna parte. Ma il centro sarà servito dalla **Metro C**, la D

rischia di essere un doppione inutile. Pochi passeggeri, basso ritorno economico, i privati non hanno interesse. L'equazione è presto fatta. Poi ci sono i problemi del sottosuolo. Le difficoltà inaspettate emerse per la linea C con i ritrovamenti archeologici, vedi a piazza Venezia, si ripeteranno inevitabilmente per la D. Si rischiano tempi biblici, con costi extra alle stelle. Altro fattore decisivo, l'esigenza di collegare le nuove realtà periferiche del Prg con un sistema di trasporto di massa. E la necessità di garantire spostamenti veloci all'atto della candidatura alle Olimpiadi 2020. Di qui l'idea di un tracciato circolare, senza rischi di réperiti, che colleghi ad esempio l'Appia con i nuovi centri direzionali di Nomentana e Bufalotta. L'unico vero problema, la gara in corso. «Andremo avanti secondo le procedure già previste - spiega però Alemanno - si parte dal progetto presentato dal privato (Condotte, ndr), al quale resta il diritto di prelazione su eventuali nuove offerte presentate in fase di gara». «La gara consentirà di prendere in considerazione anche tracciati diversi», aggiunge il sindaco: «È tutto pronto, presto saranno spedite le lettere d'invito a partecipare alla gara». Per il momento la procedura avviata, cui hanno risposto Impregilo e la cordata Salini-Todini, resta quindi congelata.

In Campidoglio ieri anche il presidente del comitato scientifico dell'Unione Industriale, Giuliano Amato. «L'obiettivo del Protocollo d'intesa - spiega - è avviare un rapporto di collaborazione fra pubblico e privato, per individuare interventi in grado di promuovere sinergie e valorizzare il *know how* dell'imprenditoria locale». Fra i presenti il presidente di Roma Servizi per la Mobilità, Massimo Tabacchiera: «Stiamo rianalizzando tutta la rete tramviaria, quella funzionante, quella dismessa e quella ricoperta dall'asfalto. Il no-

stro sogno è ritirare fuori i vecchi tram e togliere dalla strada molti bus inquinanti e rumorosi». «A breve avremo anche un nuovo piano merci - aggiunge Tabacchiera - con norme che modificheranno gli orari di accesso al centro, introducendo premi per i veicoli ecologici e nuove regole per quelli inquinanti».

