



in Primo Piano

intervista di Arianna Monti



Avv. Federico Bortoli
Amministratore Delegato di
Roma Metropolitane

L'Avvocato Bortoli risponde volentieri alle nostre domande dando ampi chiarimenti

La Linea C di Roma è una delle più grandi infrastrutture in costruzione nel Paese. A che punto sono i lavori?

Si lavora con un grande impegno di maestranze e di mezzi tecnologici, e soprattutto su molti fronti contemporaneamente: sono in attività ben 39 cantieri per stazioni e pozzi intermedi lungo la tratta che va dal capolinea di Monte Compatri/Pantano, sul confine orientale del Comune di Roma, fino alla stazione San Giovanni; inoltre le quattro "talpe meccaniche" hanno ormai realizzato in profondità oltre 13 km di gallerie nella parte sotterranea di questa tratta, ovvero da Giardinetti verso il centro, mentre per quella in superficie, da capolinea a Giardinetti, si procede all'adattamento della esistente ferrovia Roma-Pantano. La tratta da Monte Compatri/Pantano a San Giovanni l'abbiamo denominata "Prima Fase Strategica" della Linea C ed è quella con un programma di realizzazione ormai consolidato, basato su un finanziamento già interamente stanziato e su una progettazione completa. Alla fine del 2011 i treni viaggeranno dal capolinea esterno a Centocelle, alla fine del 2012 arriveranno a Lodi e alla fine del 2013 a San Giovanni.

Per quanto riguarda le tratte successive ci saranno cambiamenti?

La parte del tracciato oltre San Giovanni è la più delicata sotto l'aspetto archeologico. Il progetto definitivo della linea fino al Colosseo è già completato ed è in approvazione presso il C.I.P.E., il comitato interministeriale che approva i finanziamenti alle infrastrutture strategiche in base alla "Legge Obiettivo"; il progetto della tratta ulteriore fino a Prati è in via di completamento. Nel complesso siamo alla prese con un compito difficilissimo ma lo stiamo portando avanti con la certezza che si arriverà al risultato finale, anche se dovremo superare ancora molti ostacoli oltre a quelli già incontrati. Forse sarà necessario qualche aggiustamento del progetto, ma sempre confermandone gli elementi essenziali, quindi gli enormi vantaggi che questa opera darà ai cittadini romani e ai tanti turisti che visitano la Capitale. Le modifiche potranno essere anche migliorative, come nel caso del prolungamento verso nord della Linea, che dopo avere toccato la zona dello stadio e l'Auditorium si svilupperà lungo la Cassia, e di cui stiamo studiando l'estensione fino all'ospedale Sant'Andrea.

Per quanto riguarda il versante nord di Roma?

È ormai in fase avanzata la Linea B1 da Bologna a Jonio. Nella tratta Bologna-Conca d'Oro sono stati scavati già oltre 3.500 m di gallerie, e proprio nei giorni scorsi è stata inoltre avviata la realizzazione della galleria in direzione Jonio. Prevediamo di completare lo scavo delle gallerie della tratta Bologna-Conca d'Oro dopo l'estate e di aprire l'esercizio alla fine del prossimo anno, poi l'anno successivo sarà avviato anche l'esercizio della tratta Conca d'Oro-Jonio.

Il mese scorso l'Assessorato all'Ambiente del Comune di Roma ha presentato un progetto per la "ciclabilità di Roma". Nell'ambito del progetto parte importante dovrebbe avere l'integrazione bicicletta-mezzo pubblico. Cosa sta facendo Roma Metropolitane?

Per quanto riguarda le attività di competenza della nostra Società, i treni della Linea C che abbiamo commissionato all'impresa fornitrice sono progettati in modo da accogliere anche le biciclette dei viaggiatori.

La Linea D è un'opera altrettanto importante, ma il suo destino sembra oggi molto più incerto. Qual è la situazione?

Si parte dal Progetto Preliminare, approvato nel 2007, di una metropolitana sotterranea di 20 km e mezzo, dall'Eur a Monte Sacro Alto. Il Sindaco ha garantito anche recentemente che la linea si farà. Le lettere d'invito a partecipare alla gara infatti partiranno nei prossimi giorni. I concorrenti potranno presentare soluzioni migliorative volte a semplificare e ridurre i costi di costruzione, di funzionamento e di gestione della linea, che potrebbero prevedere anche la riduzione del numero di stazioni.

Ma dove trovare le risorse finanziarie?

In questo caso siamo in regime di "project financing", cioè la linea dovrebbe essere realizzata con il concorso di capitali privati. Per quanto riguarda la parte pubblica del finanziamento, si farà ricorso alle valorizzazioni immobiliari ricadenti nell'ambito del territorio comunale e si attende inoltre l'inserimento dell'opera da parte del C.I.P.E. nel programma della "Legge Obiettivo".

Linea A e Linea B: quali sono le attività di Roma Metropolitane volte al miglioramento del servizio su queste linee?

Al momento, come gli utenti ben sanno a causa di qualche inevitabile disagio patito in fase iniziale, abbiamo avviato una fondamentale ristrutturazione del nodo di scambio tra le due linee a Termini. Si tratta di un lavoro di grande importanza, perché consentirà di fluidificare il servizio e aumentare la qualità e la sicurezza della struttura, superando gli attuali intralci e congestioni nei percorsi dei passeggeri, meccanizzando con scale mobili e tapis-roulant tutti i percorsi tra i vari livelli del nodo, migliorando la qualità architettonica degli ambienti, rinnovando tutta l'impiantistica e adeguando la struttura alle norme antincendio più aggiornate.

Nel comune di Roma si contano 70 macchine ogni 100 abitanti, neonati ed anziani compresi. Si tratta dell'indice più alto d'Italia e probabilmente d'Europa. Cosa si può fare per ridurlo? Come si può influire su quello che è anche un aspetto "socio-culturale"?

Non c'è dubbio che l'educazione e l'informazione possano giocare un ruolo importante. Roma Metropolitane fa la sua parte in primo luogo lavorando con le scuole dell'infanzia elementari e medie situate nei municipi interessati dai lavori delle nuove linee metropolitane. Abbiamo coinvolto finora circa 7.000 ragazzi nel progetto didattico "La Talpa Salva Traffico", che prevede visite dei cantieri, incontri con esperti e tutoraggio nella produzione di progetti da parte degli alunni sul tema delle metropolitane. Inoltre abbiamo periodicamente aperto i cantieri alle visite dei cittadini: è un modo per comunicare che le nuove infrastrutture per il trasporto rapido di massa si possono fare anche a Roma, anzi si stanno facendo concretamente, e contribuiranno presto a strutturare un modello di mobilità urbana più sostenibile e meno basato sul trasporto privato, proprio come in molte altri capitali europee.

