

Non a caso la prima linea realizzata fu la Linea B, indizio chiaro di dissociazione cronica

Metro di Roma, una vera tragedia

Appalti fatti, poi bloccati o non realizzati. Una babele

DI SERENA GANA CAVALLO

Virginia Raggi, che molto si è turbata dopo che il regista Sorrentino ha espresso «un urletto di dolore (sic)» per come vede Roma maltenuta e guastata, ha prontamente espressa la sua consonanza di sensi ed emozioni, mostrando finalmente che quando un normale cittadino, solo per caso regista notissimo, parla, lei subito prende nota e provvede. D'altronde ha provveduto anche quando, con fiero cipiglio, ha deciso di fermare la tregenda della linea C della metropolitana di Roma. Pensava forse di dare un esempio di stellare decisionismo, ma, in realtà, è solo l'ennesimo replay di un sistema reiterato nei decenni, anche se con meno clamore, nelle progettazioni, realizzazioni, interruzioni, dirottamenti all'oblio, della fantastica (nel senso di non reale) rete metropolitana della Capitale.

Probabilmente il destino è stato segnato dal fatto che, in perfetta contraddizione alfabetica, la prima linea realizzata fu quella della Linea B, progettata e iniziata nella seconda metà degli anni '30 in vista dell'esposizione universale programmata per il 1942. Lavori interrotti, con già realizzate le gallerie da Termini a Piramide. Ripresi nel 1948, inaugurazione 1955. In pratica, sette anni per realizzare il tratto scoperto fino a Magliana (che ricalcava esattamente quello della Roma-Ostia Lido) e il tratto sotterraneo da Magliana al capolinea Laurentina. Nel 1990 prolungamento da Termini a Rebibbia (il carcere di Roma), ma rispettivamente 1995 e nel 2003 si realizzano due stazioni intermedie che evidentemente si erano dimenticate. Il previsto prolungamento fino a oltre il Gra (Grande Raccordo Anulare), con tanto di gara d'appalto vinta da Vianini (Caltagirone), Salini, Ansaldo: 3,8 km, valore 560 milioni, comprendente due stazioni intermedie, parcheggi per 2.500 vetture, gestione successiva di impianti di stazione e di interscambio flusso passeggeri con inizio lavori previsto a inizio 2011, da completare a inizio 2012, da completare in 4 anni, inciampa in un ricorso al Tar di Acer e Cmb, respinto a novembre 2011. Nuova data prevista (da Alemanno a fine corsa) per apertura cantieri: fine 2013. Del progetto, appalto, lavoro si perdono le tracce. Delle somme stanziare non si sa.

Nel 2005 iniziano i lavori di una diramazione, la linea B1, che dalla stazione Bologna porterà, anch'essa ipoteticamente, oltre al Gra. Destinata a servire i territori della zona nord est di Roma, prevede inizialmente 4 stazioni, ma una viene eliminata, a scavo già iniziato, per problemi legati alla stabilità di alcuni edifici. Al suo

posto si decide un prolungamento di 700 metri del percorso inizialmente previsto con la costruzione di un'altra stazione che dovrebbe costituire il nodo di scambio con la futura linea D. La tratta viene inaugurata dopo 7 anni, nel dicembre 2012. Lunghezza 3,9 Km, costo 520 mln (per il 47% contributo statale). Poiché nel febbraio 2008 la Commissione europea aveva aperto una procedura d'infrazione sui criteri di assegnazione delle gare di appalto, la realizzazione dell'ultimo tratto e della stazione aggiuntiva (distanza 1,5 km, costo 220 milioni, durata lavori da dicembre 2009 a marzo 2015) subisce un ritardo. L'entrata in funzione avviene il 21 aprile 2015.

L'opera è stata realizzata in regime di appalto integrato dall'Associazione Temporanea di Imprese tra Salini Impregilo, Tecnimont Civil Construction, Icop. Le stazioni della linea sono progettate da illustri architetti ed hanno un solo difetto: l'audace design comprende volte forate, per cui appena entrata in funzione, la linea, di cui peraltro si lamenta una rarefatta frequenza di corse, se piove si allarga, imponendo ulteriori lavori. Roma Metropolitana ha già progettato il prolungamento



Le condizioni del parcheggio di scambio della stazione della Metro linea B S. Agnese/Annibaliano

Mentre girano sulle pagine dei giornali le munificenze retributive del rinnovato Campidoglio modello M5s, sta nascendo il prossimo movimento che si candiderà a risolvere i problemi di Roma: si chiama «Tntp», ovvero «Torna, Nerone, Tutto Perdonato»



Materassi abbandonati accanto ai cassonetti

fino alla Bufalotta (estrema periferia). L'appalto ha compreso la realizzazione di due parcheggi di scambio presso le stazioni S. Agnese/Annibaliano e Conca d'Oro e relativa sistemazione di superficie, ormai allegramente devastata, mentre il parcheggio di scambio è tutt'ora chiuso, ma funge da rifugio senzatetto e discarica rifiuti. Qui, più che le parole servono le immagini.

Ma la solerte amministrazione capitolina non demorde, per cui il 24 settembre 2010, viene approvato, dalla Conferenza dei Servizi, un prolungamento per un tracciato di 3,850 km con 3 nuove stazioni, prolungamento silenziosamente accantonato poco tempo dopo

ha mercato, ma dovrebbe, in incognito o con la scorta (forse è meglio) fare un giro per visitare i passati sprechi, ad esempio al già citato parcheggio di scambio della stazione Annibaliano, realizzato e mai aperto, mentre la sovrastante area a verde è un immondezzaio, mai curato dal servizio giardini che non ha nemmeno messo targhe ricordo per tutte le essenze defunte, ripulito pochi giorni fa da un volenteroso (e non retribuito) extracomunitario che ha raccolto cocci, bottiglie, siringhe dichiarando di farlo perché «così era una brutta cosa». Ma la progettazione era veramente bella, anche se un po' stridente col precedente panorama: un

declivio al culmine del quale si ergono il Mausoleo di Santa Costanza e la Basilica di Santa Agnese. Particolarmente curati i percorsi per non vedenti, che sono in genere indirizzati a sbattere contro un muro.

Naturalmente tutte le lettere alfabetiche e relative reti, cancellate o incomplete, erano in realtà il minimo sindacale necessario per dare un po' di respiro alla mobilità cittadina romana. Basti dire che da una analisi comparata realizzata dalla Camera di Commercio di Roma, l'istituto di ricerca trasporti pubblici Hermes e l'Astra (associazione trasporti), si evidenzia che Roma si fregia del più alto tasso di motorizzazione: 670 auto ogni mille abitanti, seguita da Madrid (25% in meno) e, a scendere, Londra (-45%), Berlino (-50%), e via piangendo fino a Copenhagen. E sempre Roma ha il tasso miserevole di 1,48 Km di metropolitana ogni 100 mila abitanti. Ma forse anche questo Raggi non lo sa, tutta presa come è a controllare (e orientare) gli sprechi. Di Roma possiamo aggiungere che, avendo speso nel 2015 circa un miliardo, a fronte dei 600 mln di Milano, risulta che il costo pro capite della burocrazia capitolina è di 42.490 euro annui. E mentre girano sulle pagine dei giornali le munificenze retributive del rinnovato Campidoglio, sta nascendo il prossimo movimento che si candiderà a risolvere i problemi di Roma: si chiama «Tntp», ovvero «Torna, Nerone, Tutto Perdonato».

Post scriptum: Si avvisa la sindachessa che dopo il sabotaggio con frigoriferi è iniziato quello con i materassi.

—© Riproduzione riservata—

DAL 1997 A OGGI: DISOCCUPAZIONE AUMENTATA DELL'11%, PIL CALATO DEL 10

L'Italia insegue ogni giorno tante cifre occasionali Non risolve invece i pur chiari problemi strutturali

DI MARCELLO GUALTIERI

L'abbondanza e la frequenza di misurazioni e stime sull'andamento dell'economia (oltre al Pil, disoccupazione ed inflazione, anche ordinativi, produzione, indici di fiducia ecc.) sono sicuramente di straordinaria importanza per la comprensione del fenomeno economico, aiutano ad interpretare e forse anche prevenire l'andamento del ciclo economico. Tuttavia, questa abbondanza di dati spesso finisce per parcellizzare il ragionamento facendo perdere di vista il quadro di insieme. Capita dunque che il Ministero dell'economia si dia da solo una pacca sulla spalla perché la crescita del pil potrebbe essere nel 2016 dello 0,8% invece che dello 0,7%; e così via, si dibatte animatamente sui minimi variazioni dei moltissimi indicatori economici.

Ma non bisognerebbe dimenticare

che le uniche cose che contano nell'economia reale sono la disoccupazione e la ricchezza dei cittadini, e questi valori per l'Italia sono pesantemente negativi: dal 2007 ad oggi la disoccupazione è passata dal 6% all'11%; il Pil è sceso del 10% (i decimali li lasciamo a chi si appassiona sul punto). L'area euro, sta, in media, meglio di noi su entrambi i fronti; gli Usa, ed anche altri paesi all'interno della stessa area euro, stanno meglio oggi del 2008.

Bisogna dunque prendere atto che in Italia, oramai da anni, si sovrappongono due crisi: una strutturale e una congiunturale; se si continua a rincorrere solo la crisi congiunturale con le leggi (ne) di stabilità e si ignora la crisi strutturale non usciremo dall'angolo. È certamente utile discutere di leggi di bilancio orientate alla crescita e soprattutto di revisione dei trattati, ma questo non deve far dimenticare la necessità di affrontare prioritariamente i problemi strutturali

della nostra economia.

Invece il dibattito sulla crisi strutturale latita, ma l'elenco dei problemi è già sul tavolo da tempo:

1) la lunga lista delle banche in crisi certifica il definitivo superamento del modello di banca uscito dalla riforma Amato degli anni 80 e senza un sistema bancario moderno non può esserci nessuna ripresa;

2) la Pa deve essere efficiente e non può essere avvertita come un nemico in perenne agguato;

3) infine, ma non per ultimo, bisogna riformare le Authorities, in primis Antitrust e Consob, veri e propri vulnus all'efficienza del mercato. Chi non ha notato che con una Autorità Anticorruzione credibile ed efficiente l'aria nella gestione della cosa pubblica è cambiata?

Allora si sa già dove partire: manca solo lungimiranza della classe politica (ma anche degli economisti).