

CAMERA DEI DEPUTATI N. 5749

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato FIORI

Disposizioni per favorire la mobilità nell'area metropolitana di Roma

Presentata il 31 marzo 2005

ONOREVOLI COLLEGHI! — In questi ultimi anni all'interno della facoltà di ingegneria dell'università degli studi di Roma « La Sapienza » ha preso corpo una proposta su una « Rete integrata di trasporto in sede separata per l'area metropolitana di Roma » e la provincia di Roma, particolarmente interessata ad un progetto che mirava a ripensare il sistema pubblico dei trasporti, ha ritenuto di prendere in considerazione l'iniziativa, finanziando la raccolta di alcuni nuovi contributi nell'ambito di un seminario sull'argomento.

Questa prima iniziativa mirava a mettere in luce tutte le problematiche connesse (ivi comprese quelle finanziarie e amministrative) e ad indicare le linee guida per passare ad una fase di studio di fattibilità e ad una progettazione di massima dell'intero sistema, tenuto conto anche delle più recenti esperienze nel settore.

Si è passati più recentemente ad una discussione tenutasi presso la Camera dei deputati per la messa a punto di uno

strumento legislativo che fosse idoneo all'inquadramento della materia e all'avviamento dei procedimenti necessari a impostare la sollecita soluzione del problema. A tale discussione hanno partecipato le principali parti interessate ossia il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la regione Lazio e il comune di Roma, oltre agli esperti messi a disposizione dall'università di Roma « La Sapienza ».

Perché una rete di metropolitana per l'area metropolitana? È ovvio, ma non per questo accettato da tutti, che quando la densità dei trasferimenti necessari per unità di superficie disponibile supera certi limiti diventa essenziale trasferire il trasporto su piani diversi da quelli già utilizzati. Il trasporto pubblico in sede separata (nel sottosuolo, in sopraelevata o in superficie), consentendo tra l'altro volumi di trasporto molto consistenti ed elevate velocità di trasferimento, migliora notevolmente le possibilità di mobilità e al contempo libera la superficie al trasporto

privato essenziale ed alle aree pedonali. Tuttavia tale politica, che comporta interventi di grande rilevanza economica e protratti per un notevole arco temporale, cede spesso il passo ad azioni tampone attuabili nel breve periodo sotto la spinta di una situazione di « emergenza traffico », che tende inevitabilmente ad aggravarsi progressivamente.

Il punto è proprio questo: quando il traffico pubblico e privato incominciano a confliggere tra loro a livello di superficie ed il trasporto pubblico non riesce a decollare e a smaltire in modo efficiente una consistente quota dell'esigenza totale di mobilità, si va inevitabilmente verso frequenti situazioni di blocco. Infatti, aumenta di conseguenza la domanda di sosta e di viabilità privata, ma ciò avviene in un sistema in cui si cerca tendenzialmente di privilegiare il trasporto pubblico riservando a esso ulteriori spazi in superficie ed aumentando le aree pedonali: il risultato è la situazione cui assistiamo da troppi anni a Roma ossia non funziona il trasporto pubblico e quello privato ha trovato soluzioni sempre più pericolose ed inquinanti.

Questa doppia inefficienza ha stretto i romani in una tenaglia, cui essi hanno potuto sottrarsi solo in parte attraverso l'uso crescente dei ciclomotori: i dati più recenti parlano di seicentomila « motorini » in circolazione a Roma.

Malgrado il perdurare di questa situazione — che da un certo punto di vista ci pone a metà strada tra le grandi città europee e le metropoli cinesi dove si fa uso di massa della bicicletta — si può rilevare come la città stia continuando a soffrire di un grave stato di crisi ambientale e sanitaria, determinato principalmente dal traffico: la presenza di sostanze pericolose nell'atmosfera, con il benzene in testa, il rumore, lo *stress* sono fonte di forti preoccupazioni per l'ambiente e per la salute, soprattutto per le categorie a rischio che operano sulla strada.

Inoltre la città subisce costantemente danni economici alle cose ed alle persone per gli incidenti, per la congestione, per l'inquinamento atmosferico, che sono con-

frontabili con l'intero costo della mobilità e che si sono potuti stimare. La differenza annuale tra le diseconomie esterne derivanti dall'esercizio dei veicoli per il trasporto dei passeggeri nel solo comune di Roma, valutate con riferimento ad uno « scenario base », ossia la situazione nel 1997, e rispettivamente ad uno « scenario metro », ossia la stessa situazione in presenza di una adeguata rete completa di metropolitana, ammontava a danni per 3.546 miliardi di lire del 1997!

Infine non sono disponibili valutazioni sufficientemente esatte per definire il maggiore costo per la mobilità subito dai passeggeri nei due scenari, tenuto conto dei maggiori costi connessi con un sistema di trasporto frammentato e caotico, prescindendo dai diversi tempi di percorrenza.

Chi opera nel settore tecnico è solito applicare la stessa metodologia per risolvere problemi di tale impatto sociale ed economico: in sintesi, si rilevano i dati, si studiano le alternative e si progettano le soluzioni. Certamente va rimarcato con forza che o si porta la quota di trasporto pubblico in sede separata almeno ai livelli delle grandi città europee (circa il 30 per cento), sognando quelli delle città asiatiche (circa il 50 per cento), oppure il problema del traffico non si risolverà mai, se non si vuole deprimere la mobilità.

Infatti, affinché il trasporto pubblico diventi per tutti una reale alternativa al trasporto privato, più veloce e più economica, è necessario che la rete delle stazioni della metropolitana sia sufficientemente fitta da garantire agli utenti distanze da percorrere a piedi inferiori a determinati *standard* (ad esempio, 500 metri, che corrispondono ad una distanza tra le stazioni di circa un chilometro).

Considerando che l'area da servire all'interno del grande raccordo anulare è pari pressappoco a due terzi di quella totale (il resto è costituito fortunatamente da aree verdi), si può immaginare per la sola città di Roma un reticolo di nodi distanti un chilometro l'uno dall'altro: si ottiene così una rete che li unisce di circa

200 chilometri, ossia circa la misura della metropolitana di Parigi.

Qual è il costo complessivo dell'opera? Per avere degli ordini di grandezza, utilizzando alcune stime a consuntivo recentemente fornite dal comune di Roma, è possibile valutare il valore dell'intera opera in 25.000 milioni di euro.

Tuttavia esiste ancora un radicato convincimento: l'opera non si ripagherebbe e comunque, anche se si ripagasse, non sarebbe possibile raccogliere la necessaria disponibilità finanziaria.

È pertanto necessario valutare preliminarmente quale sia la soluzione ottimale da adottare e quale sia il bilancio economico che ne scaturisce. Tuttavia tenuto conto dell'attuale grado di utilizzazione delle linee esistenti e del valore aggiunto conferito al sistema, in quanto rete completa ed organica di trasporto pubblico, si può affermare che, in ragione anche della specifica densità di popolazione all'interno del GRA (grande raccordo anulare) e dell'esigenza di collegare adeguatamente l'intera area metropolitana, una rete di complessivi 200 chilometri possa costituire un investimento remunerativo, se gestito con criteri moderni e se incentivato in modo da sostituirsi agli attuali mezzi di trasporto inefficienti, pubblici e privati.

A sentire gli economisti sembrerebbe che il problema finanziario sia l'ultimo dei problemi. Gli esperti concordano invece nell'individuare nelle difficoltà del procedimento amministrativo attuale il maggiore ostacolo per la progettazione e la realizzazione di un'opera del genere.

Certamente è soprattutto in questa direzione che l'area metropolitana di Roma si dovrà riorganizzare ed attrezzare per affrontare e risolvere un problema di tale rilevanza strategica.

L'approccio sistemico, con l'indicazione dei tempi e dei metodi, e la partecipazione del pubblico dovranno essere le linee guida del procedimento, nel corso del quale il progetto sarà sottoposto a rigorose

verifiche economiche e di fattibilità finanziaria e amministrativa. Non può considerarsi né metodologicamente corretto né economicamente produttivo procedere nella realizzazione della metropolitana per tronchi successivi, senza avere come punto di riferimento la struttura e il costo dell'intero sistema dei trasporti, senza configurare preliminarmente una soluzione integrale per il problema della mobilità.

Tale iniziativa, estesa all'intera area metropolitana di Roma, dovrebbe essere avviata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, tenendo conto delle indicazioni fornite dall'ente territoriale di programmazione, la regione Lazio, con la collaborazione della provincia di Roma e con la partecipazione di tutti i comuni compresi nell'area, in particolare del comune di Roma.

La presente proposta di legge considera una vera rete metropolitana per Roma una grande opera e mira ad avviare il problema a soluzione mediante l'acquisizione di un'indagine completa in tutti gli aspetti rilevanti, che conduca quindi ad un progetto preliminare complessivo, senza il quale si continuerà a procedere in modo occasionale, dispersivo e certamente del tutto insoddisfacente.

È necessario che anche lo Stato intervenga perché Roma è la Capitale della Nazione.

Ora che tale sua condizione è stata riconosciuta anche dall'articolo 114 della Costituzione, è necessario che la collettività nazionale si faccia carico, almeno in parte, degli oneri che Roma, in quanto Capitale, è costretta a sopportare.

Da una grande intesa tra Stato, regione, comune, gli altri enti locali dell'area metropolitana e i gruppi finanziari ed economici più attenti alle esigenze di una moderna metropoli, potrà scaturire un progetto di trasporto pubblico che avvia definitivamente a soluzione i problemi della mobilità a Roma.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. La realizzazione di una rete di trasporto in sede propria a servizio dell'area metropolitana di Roma è dichiarata obiettivo di preminente interesse nazionale concorrente con l'interesse della regione Lazio.

2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti bandisce un concorso di idee per il dimensionamento, le caratteristiche e la fattibilità economica di una rete di trasporto che tenga conto degli strumenti urbanistici vigenti o adottati della regione Lazio, delle province e dei comuni che risultano interessati dalla stessa, nonché dei vincoli e delle prescrizioni relativi al territorio attraversato.

3. È autorizzato lo stanziamento di 500.000 euro per l'assegnazione dei premi del concorso di idee di cui al comma 2 e per il funzionamento della commissione giudicatrice, nonché di 2.000.000 di euro per l'elaborazione del progetto preliminare di cui al comma 5.

4. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di intesa con la regione Lazio e con il comune di Roma e sentite le province interessate, provvede alla nomina di una commissione che valuti il contributo di conoscenza, di analisi dei problemi e delle alternative nonché la congruità dei progetti presentati dai partecipanti al concorso di idee di cui al comma 2 rispetto alle previsioni pianificatorie ed ai vincoli esistenti, l'idoneità dei progetti a soddisfare le esigenze anche future della mobilità delle persone a livello regionale, la correttezza della stima dei costi della realizzazione e delle possibilità di autofinanziamento anche parziale.

5. Per l'affidamento dell'incarico della progettazione preliminare, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti applica le disposizioni del decreto legislativo 17

marzo 1995, n. 157, e successive modificazioni, tenendo conto delle valutazioni e delle indicazioni fornite dalla commissione di cui al comma 4. Per la predisposizione della legge speciale di gara il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si avvale della citata commissione che svolge anche la funzione di commissione giudicatrice dei progetti preliminari in sede di gara.

6. Il progetto preliminare è approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la regione Lazio, con il comune di Roma e con le province interessate, che si pronunciano sentiti i comuni nel cui territorio si realizza l'opera.

7. Ai fini dell'intesa si applicano gli articoli 14 e seguenti della legge 7 agosto 1990, n. 241, come da ultimo modificati dalla legge 11 febbraio 2005, n. 15.

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

€ 0,30



14PDL0075370