

costruttori romani

costruttori
romani

costruttori
romani

Tariffa R.O.C. - Poste Italiane S.p.A.
Spedizione in Abbonamento Postale
D.L. 35/2003 (conv. In L. 27/02/2004 n. 46)
art. 1, comma 1, DCB Roma

n. 10 ottobre 2009 - Mensile dell'ACER - Nuova serie - Anno XXIII

**Traffico, mobilità,
infrastrutture**





DOVE UN LEGAME PUÒ DURARE CENTO ANNI C'È LA NOSTRA ENERGIA.

DAL 1909 ACEA E LA CITTÀ DI ROMA FANNO PARTE DI UN'UNICA STORIA. UNA STORIA FATTA DI PASSIONE, INNOVAZIONE E RISPETTO PER L'AMBIENTE E LE PERSONE. UNA STORIA DI ENERGIE CONDIVISE INSIEME A TUTTI I ROMANI PER VIVERE AL MEGLIO LO SPLENORE DELLA NOSTRA CITTÀ.



Costruttori Romani
mensile dell'ACER
Associazione Costruttori Edili
di Roma e Provincia
n. 10 ottobre 2009
Nuova serie - Anno XXIII

Direttore responsabile
Eugenio Batelli

Direttore editoriale
Angelo Provera

**Responsabile
della comunicazione**
Pierguido Cavallina

Redazione
Fabio Cauli

**Progetto grafico
impaginazione ed editing**
ATON srl

Fotografie
Archivio ACER,
Archivio ATON

Stampa
Web Color srl
Località Le Campora, Oricola (AQ)

Direzione, redazione
00161 Roma Via di Villa Patrizi, 11
Tel. 06 440751 Fax 06 44075510
Ufficiostampa@acerweb.it

Pubblicità
David Ottaviano
Ottaviano.gestedil@acerweb.it

Una copia 2,58 euro
Abbonamento annuo: 20,65 euro

Editrice Gestedil srl
00161 Roma Via di Villa Patrizi, 11

ACER
Direttore generale
Alfredo Pecorella
Vicedirettore generale
Benedetto Campofranco

costruttori romani

costruttori
romani Mensile dell'ACER

- 4 La mobilità? È il vero problema di Roma**
di Eugenio Batelli
- 8 La mia sfida? Trasformare Roma in 10 anni**
intervista al Sindaco Gianni Alemanno
di Fabio Cauli
- 10 Trasporti, serve una visione d'insieme**
di Sergio Marchi
- 14 Mobilità, il Comune presenta il Piano**
di Fabio Cauli
- 22 Muoversi nel Lazio**
di Roberto Baldassari
- 28 Il tram dei ricordi**
di Massimo Bianchini
- 32 Infrastrutture, Italia fanalino di coda**
di Luca Carrano
- 37 Ecco i progetti Anas per Roma e regione**
di Anna Maria Greco
- 41 Cent'anni di trasporti**
di Fabiana Manuelli
- 46 La Roma del futuro**

ACERNEWS

- 54 In un anno perduti 10 milioni di ore di lavoro**
di Stefano Petrucci
- 56 Il museo "Kolumba" di Colonia dell'architetto Peter Zumthor**
di Marta Laudani
- 57 A passeggio nella città fantasma**
di Charis Goretti
- 58 Il coraggio degli aquilani, esempio per tutta l'Italia**
di Francesca De Sanctis
- 59 Costruttori, enti paritetici e Comune per il restauro della Madonnina di Monte Mario**
- 60 Crisi, Batelli: servono risposte immediate**
- 60 Il Piano Casa della Regione Lazio. Il commento di ACER e ANCE Lazio-URCEL**
- 61 Un Corso di Project Management promosso dalla Fondazione Almagià.**
di Massimo Morganti
- 62 Appalti pubblici. Le ultime indicazioni dell'Autorità di Vigilanza di Gianluca Celata**
- 63 Il Comune avvia la riqualificazione degli immobili agricoli di Pierluigi Cipollone**
- 66 Inserimenti sul portale ACER di (settembre 2009)**



Traffico, mobilità, infrastrutture

Trasporti e sviluppo



La mobilità? È il vero problema di Roma

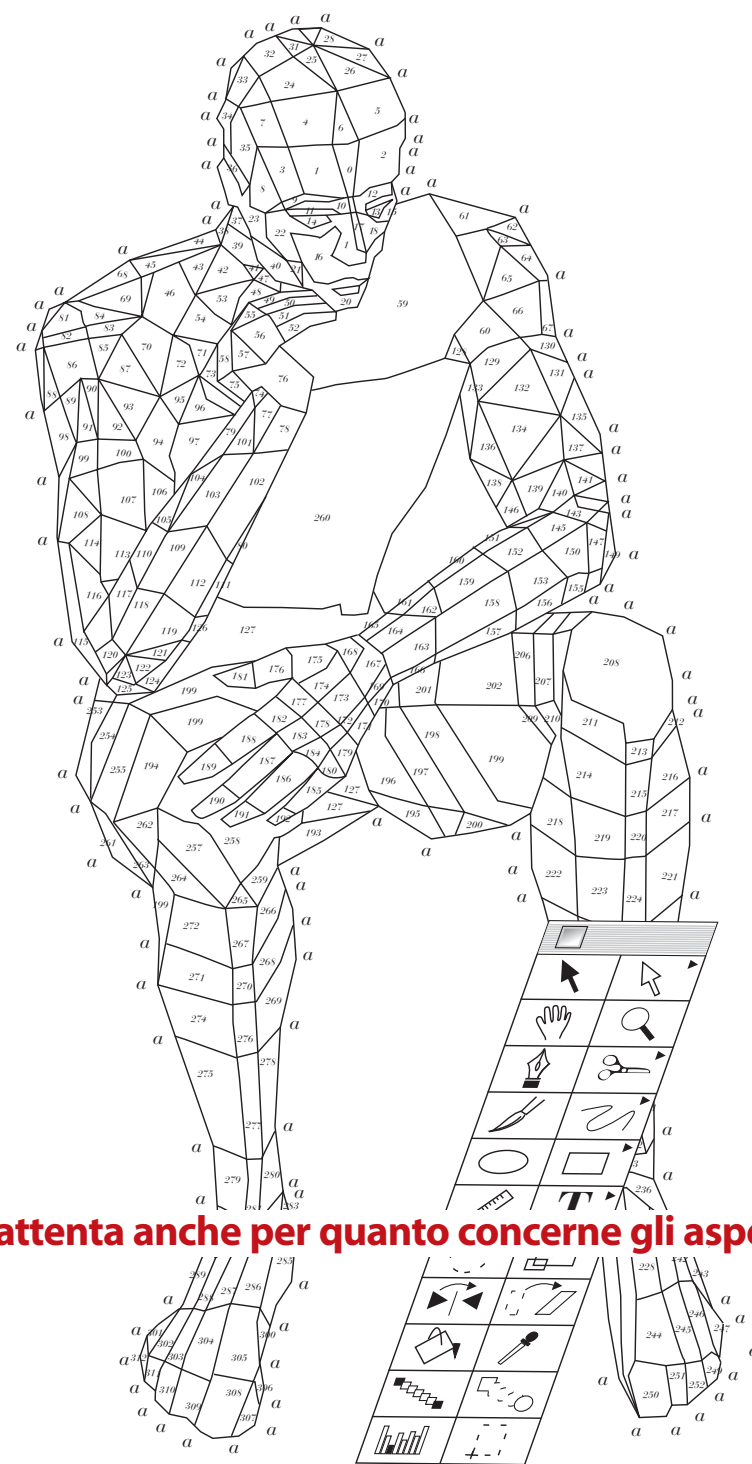
Il Piano strategico presentato dal Comune è un atto d'indirizzo che va fortemente apprezzato.

Ma serve un maggiore ricorso ai capitali privati anche in considerazione delle difficoltà delle finanze pubbliche per portare a termine tutti gli investimenti infrastrutturali

di **Eugenio Batelli** Presidente ACER

Sui temi della mobilità la nostra Associazione è stata particolarmente

■ La mobilità, la libertà di muoversi sul territorio, è una componente essenziale della qualità della vita di ogni città, in particolare di Roma che presenta livelli di criticità altissimi. Siamo tutti consapevoli della rilevanza che sotto molteplici aspetti, a partire da quelli relativi alla tutela della salute, questi temi rivestono in una società moderna. La loro centralità è stata sottolineata nell'introduzione al rapporto finale della "Commissione per il futuro di Roma Capitale", presieduta da Antonio Marzano, laddove viene evidenziato come "il problema dei problemi" per la città di Roma sia il traffico.



attenta anche per quanto concerne gli aspetti operativi

In questo senso il Piano strategico per la mobilità sostenibile, presentato dal Comune di Roma, rappresenta un atto di indirizzo che va fortemente apprezzato, anche per il suo sforzo di pervenire a un approccio organico oltre che per avere colto la carenza di un'adeguata considerazione delle tematiche relative alla mobilità all'interno dell'ultimo PRG.

Sono, quelle contenute nel piano strategico, idee forti che ci convincono. Sottolineiamo tra le altre, la strategicità di quelle relative all'assetto del quadrante Roma Sud - Litorale - Fiumicino. Si tratta di esaltare le fortissime potenzialità di un settore nevralgico della città, in quanto ricomprende il Nuovo Centro Congressi, la Fiera di Roma, l'Aeroporto Internazionale di Fiumicino, il previsto Porto turistico di Fiumicino, l'importantissimo Porto di Civitavecchia. Questo settore della città può rappresentare una vera e propria porta di ingresso a Roma, offrendo nel contempo al visitatore la facile fruibilità di funzioni forti quali quelle espositivo-fieristica e congressuale, oltre a garantire un rapido accesso al centro storico.

Con soddisfazione abbiamo, altresì, rilevato che alcuni degli spunti del Piano riprendono, nei loro profili ispiratori, proposte che in passato erano state avanzate dall'Associazione. Mi riferisco all'idea del RAC (Raccordo Anulare Centrale), propugnato con forza, fin dal 2000, dall'amico Adriano Cerasi. Proposta che contempla sia un raccordo interno che un raccordo esterno al percorso dell'attuale GRA.

Non abbiamo trovato nel piano strategico un'idea progettuale del RAC che può essere forse recuperata: quella di una fascia orientale dell'anello esterno al GRA, in modo da ipotizzare una bretella autostradale che dalla Roma Civitavecchia si innesti sul nuovo raccordo esterno e da qui convogli il traffico verso Roma Nord e la Roma Firenze.

Sui temi della mobilità la nostra Associazione è stata particolarmente attenta anche per quanto concerne gli aspetti operativi. Mi riferisco, in particolare, alle proposte che sono state avanzate dalla nostra società operativa, l'ISVEUR. Gli interventi suggeriti riguardano gli



ambiti urbani di Ponte Mammolo, Marconi, Setteville, il piano parcheggi, interventi sulla rete di metropolitana. Si tratta di interventi da realizzarsi a carico totale del promotore privato. Aspetto che rappresenta, nel contesto complessivo, un elemento di sicuro interesse, anche in considerazione delle difficoltà delle finanze pubbliche.

Su di esse, e su altre che potranno essere definite in futuro, ritengo indispensabile concentrare l'attenzione per razionalizzare la rete infrastrutturale della città. Dotare Roma di una rete infrastrutturale moderna, razionale ed efficiente rappresenta, infatti, un presupposto fondamentale per competere nella "lotta" tra aree metropolitane che caratterizza la moderna economia e di conseguenza attrarre nuovi investitori sul territorio. Le infrastrutture sono, inoltre, fondamentali per dare sostanza e concretezza all'elemento di maggiore novità del PRG: le centralità. Oggi, purtroppo, questi interventi manifestano forti difficoltà di avvio, proprio in relazione al reperimento delle necessarie risorse per realizzare le infrastrutture.

Il Piano presentato dall'Assessore Marchi ci suggerisce, infatti, una condivisibile visione allargata del tema della mobilità, che si estende all'intera area metropolitana e coinvolge tutti i soggetti che a vario titolo (Ferrovie, Anas, Autostrade, Aeroporti di Roma, Autorità portuali, Cotral, Comune, Provincia, Regione ecc.) si occupano istituzionalmente dei temi della mobilità.

Il solo elenco dei soggetti potenzialmente coinvolti testimonia le difficoltà di un approccio organico e coordinato e rende ancora più apprezzabile lo sforzo di rilettura organica che viene compiuto dal Piano.

Altro elemento di forte positività che rilevo è quello della definizione di un quadro complessivo di riferimento al cui interno calare piani di intervento nel breve e nel medio periodo. Anche piccoli passi, purché funzionali a una strategia complessiva di riassetto che, inevitabilmente, deve contare su risorse finanziarie per tradursi in opere concrete. Risorse che, nel caso delle infrastrutture per la mobilità, sono particolarmente importanti, specie se pensiamo ai tratti interrati, so-

prattutto in un territorio sensibile quale quello romano, della metropolitana.

Dove rinvenire i finanziamenti necessari? Certamente attraverso stanziamenti pubblici, che, oltre che sulle risorse certe di Roma Capitale, dovrebbero giovare dei positivi riflessi del futuro federalismo fiscale. Comunque sono risorse che sarebbero nel complesso largamente insufficienti rispetto agli obiettivi del programma. Di qui la necessità di ricorrere a stanziamenti privati. Tra l'altro, l'attivazione degli strumenti urbanistici già previsti dal PRG, e oggi pronti per l'avvio, porterà con sé anche la realizzazione di infrastrutture per la mobilità. Infatti l'attivazione dei programmi privati (in particolare compensazioni e artt. 11), oltre a consentire la realizzazione delle ovvie infrastrutture interne, consente, attraverso una contribuzione straordinaria del privato, la costruzione di importanti opere infrastrutturali a servizio dell'intero quadrante urbano.

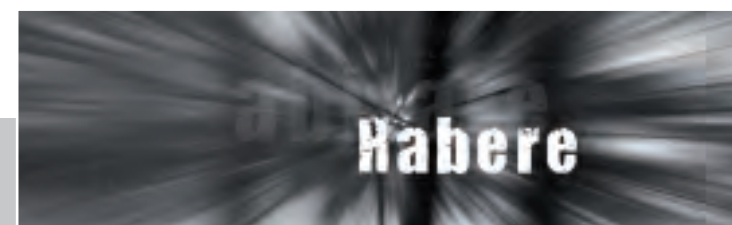
Altri finanziamenti privati potrebbero rinvenirsi dall'attivazione, così come previsto dal PRG, della SUL pubblica dei nodi di scambio. È un meccanismo già previsto, ad esempio, dai bandi del Comune per la realizzazione delle tratte della metropolitana B2 e D. Ulteriori risorse private possono ricavarsi dalle centralità, attraverso la cessione ai privati della SUL in mano all'Amministrazione.

Quello che serve alla nostra città è la definizione di un quadro programmatico che sia condiviso da tutti i soggetti che sono preposti al governo della mobilità. Da questo quadro complessivo, che dovrà essere declinato nel medio periodo, andranno individuate le priorità di intervento e intervenute le corrispondenti risorse finanziarie, pubbliche o private che siano, ovvero loro mix funzionali.

Fondamentale risulterà, peraltro, un'attenta, metodica, programmata azione di manutenzione, sia ordinaria che straordinaria laddove necessaria, per tenere in efficienza i manufatti esistenti ed evitare situazioni di pericolosità. Investire in nuove infrastrutture rischia, infatti, di avere poco senso se non si mantengono efficienti e funzionali le infrastrutture esistenti. ■



Insieme.
Per contare di più.
Per crescere nello sviluppo.



Da oltre sessant'anni l'ACER associa le piccole, medie e grandi imprese edili di Roma e provincia per la tutela della categoria dei costruttori e per una politica dell'edilizia adeguata allo sviluppo della società. Gli uffici dell'ACER offrono assistenza e informazioni agli associati in ogni settore di attività:

- > problemi del lavoro e sindacali
- > prevenzione infortuni
- > lavori pubblici
- > edilizia privata
- > urbanistica
- > problemi tributari, civilistici e amministrativi
- > osservatorio economico e dati statistici

ANCE ROMA

ACER

Associazione Costruttori Edili
di Roma e Provincia



La mia sfida? Trasformare Roma in 10 anni

Il sindaco Gianni Alemanno spiega la strategia sulla mobilità. Prioritario sbloccare i programmi urbanistici previsti dal Piano regolatore, attivare il project financing per le metropolitane e adeguare le infrastrutture nelle 18 Centralità. "Così si porta la Capitale all'altezza dell'Europa"

di **Fabio Cauli**

■ Signor Sindaco, lei ha dichiarato che servono 12 miliardi di euro per realizzare le infrastrutture del piano della mobilità. Ma oltre ai finanziamenti pubblici quale potrà essere il ruolo del capitale privato? Stiamo lavorando con il ministero delle Infrastrutture e Trasporti per definire il piano finanziario per rendere la somma sostenibile e per chiarire l'apporto dei privati nell'ambito della concertazione più ampia possibile per reperire questi fondi. Ringrazio, inoltre, Eugenio Batelli per la disponibilità che ci ha sempre dimostrato e per la sue preziose proposte. Per realizzare tutte le infrastrutture necessarie teniamo in conto la necessità di sbloccare i programmi urbanistici previsti nel Piano regolatore e l'attivazione del project financing per le opere metropolitane per cui il commissario Ue Tajani ci ha assicurato la messa a disposizione di fondi europei. Altre risorse, infi-



ne, verranno dalla vendita di quote di municipalizzate da investire in nuovi interventi sulla città, come quelli sulla mobilità.

problema di fondo è che tutte le centralità urbane e metropolitane (18) previste dal piano regolatore, che è stato approvato dalla precedente amministra-



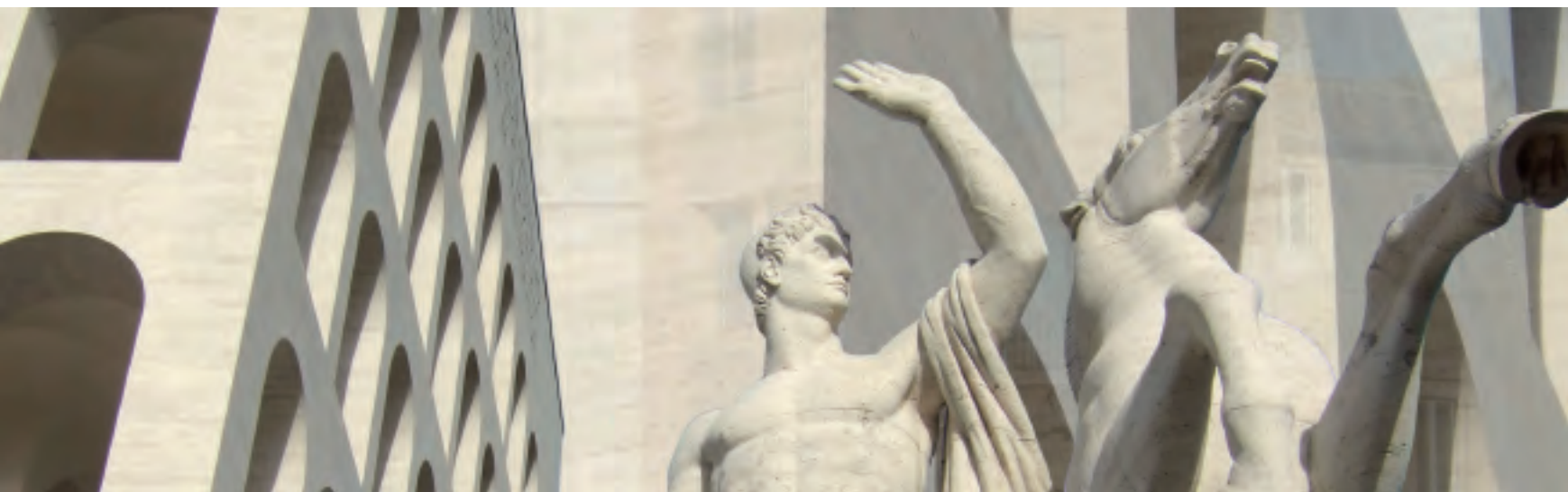
Il nuovo PRG stabilisce che le risorse derivanti dall'utilizzazione della SUL pubblica vengano destinate alla realizzazione di infrastrutture al servizio delle centralità. Questi interventi però oggi faticano a decollare bloccando importanti risorse. Cosa si può fare per accelerare questo processo?

Come noto, il PRG subordina l'attuazione delle centralità urbane e metropolitane alla preventiva o contestuale realizzazione delle infrastrutture ferroviarie (linee metropolitane e altri sistemi di trasporto in sede propria) previste dal PRG stesso. Tra le modalità di finanziamento del sistema infrastrutturale a servizio della centralità, le norme del piano regolatore prevedono anche l'utilizzo degli eventuali proventi derivanti dalla assegnazione della SUL pubblica, compresi gli oneri di urbanizzazione corrisposti dai soggetti assegnatari; si tratta quindi di risorse finanziarie che si aggiungono a quelle che normalmente scaturiscono dagli oneri che, in base a tutti gli strumenti urbanistici attuativi, sono a carico dei soggetti titolari dell'attuazione degli interventi edificatori. Il

zione, necessitano di un adeguamento della rete infrastrutturale trasportistica tale da supportare il carico urbanistico della centralità stessa, e per il quale è necessario reperire ingenti risorse finanziarie. Il piano regolatore essenzialmente attribuisce alle centralità stesse la funzione di generare le risorse finanziarie per le infrastrutture generali, ma le prime esperienze di attuazione (vedi ad esempio la Bufalotta, o Massimina) in realtà dimostrano che i ritorni economici che scaturiscono dall'operazione non sono sufficienti a coprire totalmente i costi di cui, pertanto, dovrebbe assumersi l'onere il soggetto pubblico. Si tratta di una criticità che nasce senza dubbio dalla complessità nella composizione del quadro degli interventi programmati all'interno della centralità, ma dalla quale non si può prescindere se si vogliono attuare degli interventi urbanistici realisticamente sostenibili. Inoltre, l'orizzonte temporale entro il quale ciò deve realizzarsi non viene nemmeno chiarito dallo strumento di pianificazione generale, che risulta carente sotto il profilo della visione politica, poiché

"Grazie ai poteri speciali sto gestendo 390 interventi, dalle grandi metro ai parcheggi, per un totale di 1,6 miliardi"

Trasformare Roma in 10 anni



non risolve le difficoltà di avviare interventi di ampia coordinazione e concentrazione di energie, come invece è nella logica dei “projets urbains” francesi, che sono dei veri poli attrattori. Premesso tutto questo, occorre avviare uno studio serio e approfondito per ogni centralità, finalizzato a stabilirne le condizioni di fattibilità tecnico-economica in relazione agli alti costi del potenziamento del sistema infrastrutturale, sia esso viario che di trasporto pubblico locale. E ciò potrebbe portare a un ripensamento sul numero di centralità da portare in attuazione. Del resto, se vogliamo che le centralità siano degli efficaci poli attrattori e sedi di funzioni di alto rango, non possiamo prescindere da un adeguato sistema infrastrutturale che deve essere realizzato preventivamente o contestualmente all’attuazione della centralità stessa.

Il discorso della mobilità deve estendersi all’intera area metropolitana coinvolgendo tutti i soggetti che a vario titolo si occupano di questo tema?

La concertazione è la formula vincente per arrivare a realizzare le linee strategiche del Piano sulla mobilità sostenibile. Il ministro Matteoli ci ha indicato altri attori economici da coinvolgere intorno al tavolo per

sbloccare ulteriori fondi per le infrastrutture viarie. Oltre agli enti locali e alle aziende della mobilità capitolina, pensiamo all’Agi, associazione grandi imprese, all’Ance, naturalmente ad Acer, Anas e Ferrovie dello Stato, le principali associazioni imprenditoriali romane tra cui Confcommercio, Federlazio e Uir. Ineludibile sarà il ruolo degli enti rappresentativi della società civile per raccogliere i bisogni dei cittadini e le osservazioni migliorative ai piani fin qui elaborati. Raccoglieremo le prime proposte e le prime analisi in occasione degli Stati Generali dell’Economia romana che si svolgeranno nel 2010.

Cosa manca a Roma per essere all’altezza delle altre capitali europee?

La sfida nei trasporti è di portare Roma all’altezza dell’Europa entro i prossimi 10 anni. Ma per farlo serve puntare sulle nuove tecnologie, automatizzare il trasporto pubblico e le metropolitane, creare nella Capitale un laboratorio della sperimentazione avanzata. Grazie ai poteri speciali di Commissario straordinario della Mobilità sto gestendo 390 interventi, dalle grandi metro ai parcheggi, per un totale di 1,6 miliardi. La sfida è consentire ai romani quattro spostamenti al giorno, contro i due scarsi di oggi. ■



Therma V di LG: la soluzione completa per la climatizzazione



Therma V è la soluzione ideale per fornire il riscaldamento, la produzione di acqua calda sanitaria e il raffrescamento estivo utilizzando **un unico impianto** con costi di esercizio estremamente bassi, grazie a coefficienti di prestazione fra i più alti sul mercato (COP fino a 4,5).

Il nuovo sistema LG può essere abbinato a **impianti di riscaldamento a pavimento** che offrono un duplice vantaggio: il riscaldamento ottimale degli ambienti con conseguente effetto benefico sulla salute e la possibilità di eliminare la necessità di radiatori e fan coil, che permette una maggiore libertà nella gestione dello spazio interno delle abitazioni. Therma V è inoltre predisposto per essere integrato con sistemi solari termici o con dispositivi per la produzione di acqua calda sanitaria.

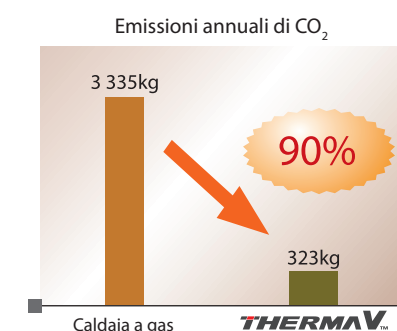
Il principio di funzionamento di Therma V è quello di una **pompa di calore aria-acqua** che in estate produce aria fresca, abbassando la temperatura e diffondendola nei locali attraverso il pavimento radiante, i fan coil o i radiatori, mentre in inverno riscalda gli ambienti, garantendo il massimo comfort termico. Infine, con l’aggiunta del bollitore, in ogni stagione Therma V fornisce acqua calda sanitaria per tutti gli usi domestici.



Therma V assicura un sensibile **risparmio anche dal punto di vista economico** rispetto alle caldaie a gas o a olii combustibili e ai radiatori elettrici. Infatti, a parità di consumo energetico, Therma V produce quattro volte più calore. Inoltre, il prezzo della corrente elettrica, essendo molto più stabile nel tempo rispetto a quello degli olii combustibili e del gas naturale, garantisce un **sensibile risparmio nel tempo sui costi di esercizio**. Infine, utilizzando Therma V come unico sistema in sostituzione di un impianto di riscaldamento tradizionale non è necessario investire altre risorse economiche per adottare anche un impianto di condizionamento. Therma V è **facile da installare e da usare**. Progettato per rispondere alle esigenze del mercato delle nuove costruzioni e delle ristrutturazioni, sia unifamiliari che pluri-

familiari, il sistema di LG non richiede particolari opere murarie e non serve alcun locale tecnico né una canna fumaria. Non sono inoltre necessari serbatoi di gas o di olii combustibili con il conseguente guadagno di spazio disponibile e una maggiore sicurezza. Per quanto riguarda il suo utilizzo, il comando LCD di Therma V visualizza le informazioni sullo stato di funzionamento in modo dettagliato e permette di regolare la temperatura dell’intero impianto, con la possibilità di programmare accensione e spegnimento secondo le esigenze degli utenti. La **funzione “Emergency Operation”**, infine, permette di utilizzare l’apparecchio anche in presenza di avarie all’impianto per la generazione di acqua calda e riscaldamento.

Per quanto riguarda il suo utilizzo, il comando LCD di Therma V visualizza le informazioni sullo stato di funzionamento in modo dettagliato e permette di regolare la temperatura dell’intero impianto, con la possibilità di programmare accensione e spegnimento secondo le esigenze degli utenti. La **funzione “Emergency Operation”**, infine, permette di utilizzare l’apparecchio anche in presenza di avarie all’impianto per la generazione di acqua calda e riscaldamento.



L'intervento



■ Roma manca a oggi di una visione di insieme che comprenda sia gli interventi di ampio respiro strategico sia quelli di breve e medio periodo indispensabili per dare risposte concrete alle nuove esigenze di mobilità della Capitale e della vasta area che la circonda. Azioni necessarie a risolvere l'annoso problema del traffico e a implementare la sicurezza sulle nostre strade.

Una scommessa che non comprende solo il rilancio delle grandi infrastrutture metropolitane e dei parcheggi di scambio, ma anche l'applicazione delle nuove tecnologie per la fluidificazione e il controllo del

Trasporti, serve una visione d'insieme

Il Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile del Comune permette di programmare in modo armonico lo sviluppo delle infrastrutture e l'urbanizzazione del territorio. Una condizione essenziale per rendere l'hinterland di Roma sempre più organico e interconnesso e per risolvere i problemi di congestione del traffico

traffico. Infrastrutture "immateriali" la cui applicazione, a un costo relativamente ridotto, consentirebbe alla Capitale un importante salto di qualità verso standard europei. Basti pensare al controllo satellitare applicato ai parcheggi e alla sosta, alla razionalizzazione nella distribuzione delle merci e nell'ingresso in città dei pullman turistici. Sfide concrete da vincere nel prossimo futuro.

L'occasione si presenta quanto mai propizia per la

di **Sergio Marchi** Assessore alle Politiche della Mobilità del Comune di Roma

coincidenza di due fattori difficilmente ripetibili: la prossima attuazione del nuovo Piano Regolatore Generale e lo *status* di Roma Capitale della Repubblica. Il Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile si presenta, dunque, come lo strumento grazie al quale sarà possibile programmare congiuntamente infrastrutture e urbanizzazione del territorio, facendo sì che i servizi nascano contestualmente ai nuovi quartieri, non diversi anni dopo, e determinando un sensibile cambiamento rispetto alla congestione e alla scarsa qualità della vita che siamo stati abituati a conoscere negli ultimi decenni.



Un lavoro in sinergia con le altre istituzioni, che consentirà di attestare i prolungamenti delle metropolitane oltre il Grande Raccordo Anulare, dando risposte concrete anche a centinaia di migliaia di pendolari e rendendo l'hinterland di Roma sempre più organico e interconnesso con la nostra metropoli. L'obiettivo è quello di una città dinamica e competitiva, a livello mondiale, anche sul fronte del turismo. Condizione essenziale per il rilancio del territorio, nell'ottica dello

sviluppo del secondo Polo Turistico della città, sarà il collegamento tra il Centro Congressi dell'Eur, la Fiera di Roma, il polo aeroportuale e portuale di Fiumicino. Così come sarà indispensabile ammodernare e implementare la rete ferroviaria regionale e procedere al completamento del corridoio tirrenico nella direzione nord, allacciandolo all'Autostrada per Civitavecchia, e nelle direzione sud verso Latina.

Un traffico più fluido e ordinato significa anche riduzione dell'inquinamento. Per questo il Piano prevede un forte potenziamento delle piste ciclabili, da inserire nei nuovi corridoi della mobilità, e il rilancio dei servi-



Abbiamo la coincidenza di due fattori irripetibili: l'attuazione del nuovo Piano Regolatore Generale e lo *status* di Roma Capitale della Repubblica



La Roma di oggi e di domani

Mobilità, il Comune presenta il Piano

Le linee di indirizzo del Campidoglio cercano di dare un assetto ordinato ed efficace al sistema dei trasporti dell'area metropolitana. Con l'obiettivo di garantire un'adeguata tutela dei diritti dei cittadini e di far fronte alla crescita del pendolarismo e all'espandersi di nuovi insediamenti abitativi

di **Fabio Cauli**

■ La Roma attuale è abitata da oltre 2,7 milioni di persone ed è interessata nei giorni feriali da circa 7,1 milioni di spostamenti (di cui circa 6,15 milioni effettuati da residenti nel Comune di Roma). Mediamente ogni residente compie 2,4 (solo residenti maggiori di 14 anni) spostamenti giornalieri. Nell'ora di punta della mattina i romani effettuano 564mila spostamenti, pari al 9% del totale giornaliero e la percentuale di utenti che utilizza il sistema di trasporto pubblico è del 27%; il 67% effettua spostamenti con mezzi di trasporto individuali (autovettura 52% e motoveicoli/motocicli 15%) mentre il restante 6% è costituito da spostamenti pedonali. La componente pendolare extracomunale nell'ora di punta della mattina pesa per circa 115mila spostamenti di cui l'78% destinato all'interno del GRA. In termini di ripartizione modale risulta che il 48% degli spostamenti extracomunali è effettuato con l'autovettura

privata, il 10% in moto ed il 42% con mezzi pubblici. Prendendo in considerazione il solo territorio del Comune di Roma suddiviso nelle cinque corone concentriche delimitate da ZTL, Anello Ferroviario, sistema tangenziale intermedio (Togliatti ad est e Colli Portuensi-Pineta Sacchetti ad ovest), GRA e confine comunale, risultano quantitativamente e qualitativamente evidenti quali siano le questioni di carattere generale che devono essere affrontate nel futuro della città.

La zona che presenta in valore assoluto il numero maggiore di spostamenti è la terza (compresa tra l'anello ferroviario e il secondo sistema anulare). Aggregando i dati si osserva che l'87% degli spostamenti complessivi dell'ora di punta termina all'interno del GRA, mentre il 75% è generato dagli abitanti che vi risiedono. Ciò significa, in valore assoluto, che 386.000 spostamenti sono totalmente interni al GRA, mentre

I numeri della mobilità

Popolazione (ISTAT) 2.718.7701
 Area (km²) 1.285
 Lunghezza della rete stradale entro il GRA (km) 5.000
 Numero di veicoli a motore 2.660.202
 di cui:
 Veicoli merci 182.397
 Autovetture 1.897.672
 Motocicli 379.997
 Ciclomotori (stima) 156.000
 Altri veicoli 44.294

Spostamenti dei residenti romani

Utenti dell'autovettura nell'ora di punta (hdp): 294.000 (52%)
 Utenti motocicli e ciclomotori hdp 86.000 (15%)
 Utenti del TPL hdp: 153.000 (27%)
 Spostamenti pedonali hdp: 31.000 (6%)
 Spostamenti totali residenti Roma ora di punta 564.000
 Pendolari verso Roma ora di punta (99.000 provincia) 115.000

142.000 sono in ingresso o in uscita dal GRA stesso. All'esterno del GRA o al suo ridosso esiste una serie di concentrazioni di residenze e attività di particolare rilevanza, spesso localizzate su assi stradali di capacità insufficiente e non adeguatamente servite da servizi di trasporto pubblico, in particolare da quelli su ferro. Esempi rilevanti sono realtà come Ponte di Nona, Porta di Roma, Acilia-Axa-Infernetto, Romanina, ecc. La forte radialità degli spostamenti verso le aree centrali della città sia dalle zone periferiche che in generale dalle aree extracomunali (Fiumicino, Guidonia, l'asse della Pontina), unitamente alla scarsa dotazione di servizi di trasporto pubblico efficaci sono la chiave di analisi delle problematiche di congestione delle consolari storiche e del GRA.

A conferma della criticità della situazione descritta, le analisi, effettuate attraverso modelli di simulazione e

dati di monitoraggio del traffico, evidenziano che complessivamente all'interno del territorio comunale ben 570 km di rete stradale nelle ore di punta sono congestionati. In base a valutazioni di confronto tra la rete attuale congestionata e la stessa libera dal traffico, risulta che le ore perse nella congestione a Roma sono circa 135 milioni all'anno, che equivalgono ad una perdita di 1,5 miliardi di euro, al netto dei costi ambientali.

In termini di uso dei diversi modi di trasporto, abbiamo una città in chiaro scuro con le aree centrali, in particolare all'interno dell'anello ferroviario, caratterizzate da un utilizzo del trasporto pubblico a livello delle migliori città europee (fino al 50% in destinazione), mentre al di fuori dell'anello le percentuali scendono fino al 15%.

In questo quadro le due ruote motorizzate assumono sempre più il ruolo di alternativa all'automobile soprattutto per accedere al centro storico dove circa uno spostamento su quattro in destinazione è effettuato con motocicli e ciclomotori.

Ovviamente le riflessioni sulla necessità e sull'urgenza di regolare maggiormente e rendere più sicuro l'utilizzo dei mezzi a due ruote, ma anche di attuare politiche che favoriscano l'uso del trasporto pubblico e di sistemi di mobilità alternativi più "sostenibili" dal punto di vista ambientale e della sicurezza stradale.

Un altro importante parametro che descrive la qualità degli spostamenti effettuati a Roma è il tempo di viaggio. Oggi utilizzando l'autovettura nelle ore di punta, i residenti romani impiegano mediamente 45 minuti per percorrere la distanza media dello spostamento cittadino, che è pari a 12,5 km (secondo le analisi effettuate potrebbero scendere a 20-25 minuti con una rete non congestionata).

Utilizzando il sistema di trasporto pubblico (treni, metropolitane, autobus e tram) si impiegano circa 43 minuti per percorrere la distanza media di 9,5 km.

Un tema di interesse al fine di un inquadramento generale della mobilità romana è anche quello dell'intermodalità, in particolare dei parcheggi di scambio. Il sistema attualmente presenta rilevanti criticità in relazio-

Le ore perse nella congestione a Roma sono circa 135 milioni all'anno, che equivalgono ad una perdita di 1,5 miliardi di euro, al netto dei costi ambientali



ne alla scarsità dell'offerta per servire l'attuale domanda di "park&ride".

A scala provinciale la dotazione è di circa 30.000 posti (nel Comune di Roma ci sono 51 parcheggi per complessivi 18.000 posti). La domanda di "park&ride" è quantificata in oltre 50.000 spostamenti giornalieri (Provincia di Roma) e circa l'80% di tale domanda si concentra nella prima fascia mattutina collocabile tra le 6:00 e le 10:00.

In sintesi, ancora oggi la mobilità nella città di Roma resta affidata per oltre il 65% al mezzo di trasporto individuale, con una significativa quota di spostamenti in motociclo, il cui parco è più che raddoppiato in 10 anni e che ha assorbito, al posto del mezzo pubblico, quella parte della quota di ripartizione modale lasciata dall'autovettura.

Lo scenario a breve termine

Il punto di partenza del Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile presentato dal Comune di Roma non può che essere lo scenario di infrastrutture e di servizi che si concretizzerà già nei prossimi anni, principalmente con la realizzazione in corso della linea metropolitana C (Pantano-San Giovanni) e del prolungamento B1 (Bologna-Jonio).

D'altra parte le trasformazioni urbanistiche in atto sul



territorio, incluse quelle dei comuni dell'area metropolitana, porteranno una redistribuzione della domanda di mobilità soprattutto per quel che riguarda le relazioni pendolari e quelle tra centro e periferia.

L'espansione urbanistica della città vedrà nei prossimi 4-5 anni un incremento stimato di circa 65mila nuovi residenti e di circa 25mila nuovi addetti. Le conseguenti valutazioni trasportistiche, considerando gli effetti di redistribuzione delle residenze e delle attività produttive, indicano un aumento complessivo della mobilità dei residenti romani pari a circa 13.600 unità nell'ora di punta della mattina.

Con i nuovi sistemi di trasporto pubblico, supportati da una migliore accessibilità nelle aree periferiche garantita dai parcheggi di scambio, è previsto un aumento degli utenti serviti dal TPL pari a circa il 20%. Complessivamente gli spostamenti su autovettura passeranno dall'attuale 50% a circa il 48% del totale, ma sia in termini di ripartizione modale che in termini assoluti il traffico automobilistico si ridurrà nelle fasce più centrali della città e tenderà a incrementare in quelle periferiche.

Le opportunità per intervenire nei prossimi 5 anni

Due sono le questioni fondamentali e molto concrete per il futuro prossimo della città.

La prima è che occorre definire come governare la transizione da oggi al completamento delle opere in corso di realizzazione perché lo stato di crescente congestione della rete stradale, in particolare di quella esterna all'anello ferroviario, dove più marcata è la necessità di un servizio di trasporto pubblico efficace, impone la messa in campo di misure di rapida attuazione. La seconda riguarda quali azioni devono essere programmate e realizzate nei prossimi tre-quattro anni per garantire la massima efficacia delle nuove metropolitane contestualmente ad un miglioramento del sistema dei trasporti laddove strutturalmente carente, cioè nelle fasce esterne all'anello ferroviario.

Ampi spazi riguardano il potenziamento e l'ottimizza-

zione dell'attuale sistema di mobilità attraverso una serie di azioni che prevedono, in particolare, la riorganizzazione della rete di trasporto pubblico di superficie attraverso il ridisegno della rete portante e della rete periferica; l'individuazione di tracciati idonei per il potenziamento della rete tranviaria e per sistemi di trasporto innovativi di media capacità, avviando la fase progettuale/realizzativa di quegli interventi già valutati a livello di fattibilità tecnico-trasportistica; la realizzazione degli interventi di ottimizzazione e di potenziamento delle attuali metropolitane (impianti di segnalamento e di alimentazione, depositi, armamento, ecc.) necessaria a garantire la massima efficacia alle due nuove tratte B1 e C in corso di realizzazione; il potenziamento dei servizi ferroviari metropolitani anche attraverso la rinegoziazione dei livelli di offerta erogati; il potenziamento dei parcheggi di scambio esistenti e la rapida realizzazione di quelli in fase di progettazione avanzata; l'attuazione di nuove politiche, anche innovative, per la regolazione della mobilità privata, incluse le due ruote; la diffusione delle tecnologie per l'informazione e l'accessibilità ai servizi del trasporto sia pubblico sia privato; la valorizzazione dei modi non motorizzati, non solo per gli spostamenti occasionali ma anche per l'accessibilità sistematica al trasporto pubblico; la promozione di modi di trasporto collettivo di "nicchia" (taxi collettivo, car sharing, car pooling, ecc.) mirati a soddisfare le particolari esigenze di parte della popolazione e di aree con caratteristiche tali da richiedere servizi su misura del territorio urbano.

Le previsioni insediative del nuovo PRG

Stime socio-demografiche effettuate in relazione agli insediamenti previsti dal PRG completamente attuato portano a quantificare un aumento complessivo della popolazione a Roma di circa 135mila unità (+5%) e di 178mila addetti (+15%).

Complessivamente il numero di abitanti all'interno del territorio circoscritto dal GRA passerà dai 2milioni e 140mila attuali ai 2milioni e 80mila previsti dal PRG completamente attuato, quindi con una variazione mol-



to limitata. All'esterno del GRA la popolazione passerà da 705mila a 895mila abitanti con un incremento di quasi il 30%. Seppure l'aumento previsto nella fascia extra GRA è rilevante, il 71% della popolazione rimarrà allocata all'interno (contro il 76% della situazione attuale). La dislocazione delle attività produttive sul territorio e quindi degli addetti previsti dal PRG trasforma la città contribuendo al decentramento delle funzioni: nella zona intra GRA si passa da 980mila addetti della situazione attuale e 1milione e 30mila di quella di piano con un aumento del 5%. Complessivamente il numero di addetti insediati all'interno del GRA rimarrà dell'ordine del 76% rispetto al totale previsto.

Nella fascia extra GRA si passa da 195mila a 320mila con un considerevole aumento pari al 64%.

In termini di mobilità alcuni numeri di sintesi chiariscono le dinamiche conseguenti all'attuazione del nuovo PRG. In particolare si prevede un incremento complessivo degli arrivi nella zona extra GRA che passano da 105.500 a 150.500, con notevole aumento delle percorrenze, dei consumi di carburante e delle emissioni ambientali in atmosfera.

Le previsioni del piano prevedono un rapporto tra insediamenti residenziali e non residenziali non equilibrato ed a favore di questi ultimi. Ciò determina un aumento del 30% dei flussi pendolari, che passano dagli attuali 115.000 a 150.000

Alle nuove centralità è affidata la funzione di generare risorse per costruire una nuova mobilità, ma non viene chiarito in quanto tempo ciò si valorizzerà

La critica al nuovo PRG

L'attività pianificatoria in questi ultimi decenni ha sempre confermato l'esigenza di riequilibrare lo schema centripeto romano e in tal senso ha teorizzato la necessità di realizzare una struttura urbanistica policentrica che abbia anche una funzione ordinatoria di una città cresciuta in maniera disordinata e che ha consumato irrazionalmente tanto territorio.

Sulla base di tali assunti, il recente PRG adottato nel 2008 ha formalizzato il policentrismo attraverso 18 cosiddette centralità ma le ha interpretate secondo un modello di attuazione che già oggi, alla luce delle prime esperienze, mostra pesanti limiti dovuti principalmente alla debolezza dei sistemi di trasporto e quindi presenta la necessità di una appropriata ridefinizione. La condizione essenziale per realizzare un efficiente policentrismo è che esso si sviluppi intorno a sistemi forti del trasporto, laddove si possano realizzare quelle sinergie tra sistema dei trasporti e sistema insediativo, quelle equilibrate concentrazioni di residenze ed attività pianificate, quegli spazi di innovazione del rapporto tra mobilità e territorio in grado di contribuire concretamente a migliorare la nostra città.

Il PRG di Roma fa riferimento al modello di concentrazione decentralizzata che si basa sullo sviluppo policentrico e sulla localizzazione dei servizi attorno ai nodi della rete di trasporto pubblico ad elevata capacità, estesa nelle periferie e resa più capillare nell'area centrale. La rete di trasporto pubblico, organizzata intorno a direttrici ad elevata capacità su ferro e su corridoi di superficie con elevate prestazioni e su una rete di adduzione su autobus, può agire da catalizzatore di uno sviluppo compatto nelle zone suburbane, con l'obiettivo sintetico di "riequilibrare la ripartizione modale a favore del trasporto collettivo contrastando nello stesso tempo la congestione delle strade, l'incidentalità, l'invasione dello spazio pubblico". La validità di tale principio dipende tuttavia dalle caratteristiche e dalle dimensioni della "concentrazione decentralizzata", dalla potenzialità e dalla fattibilità tecnico-economica della rete di trasporto collettivo ipotizzata e dagli aspetti attuativi,

che possono diventare elementi in grado di rendere inefficace il principio stesso. Il Piano adottato presenta una rete delle metro molto allungata verso l'esterno anche in aree a bassa densità, centralità deboli e numerose, insediamenti distribuiti a cui vanno ad aggiungersi le compensazioni, inizialmente non previste e non connesse alla rete portante del trasporto pubblico.

In definitiva una policentralità debole e per lo più non appoggiata su nodi forti del TPL, difficile quindi da servire con un sistema pubblico efficace. A ciò va ad aggiungersi che il piano prevede un rapporto tra destinazioni non residenziali e residenziali non definito e comunque a favore del non residenziale, favorendo l'attuale sviluppo tendenziale della città che vede in continua crescita il pendolarismo.

La strada imboccata peraltro non chiarisce altri importanti aspetti. Alle nuove centralità sembra fondamentalmente affidata la funzione di generare le risorse per la costruzione di una nuova mobilità, ma in realtà non viene chiarito l'orizzonte temporale entro il quale ciò possa realizzarsi. La visione politica del piano, cioè, prescinde delle difficoltà insite nell'avviare interventi di ampia coordinazione e concentrazione di energie alla stregua dei "projets urbains" francesi, ove il risultato auspicato è quello di creare poli efficacemente attrattori. Pianificazione, quindi, nei fatti di ampio respiro temporale che non propone scenari in grado di sciogliere a breve i nodi di un sistema a rete dei trasporti e tanto meno di incidere sulla realtà esistente.

Per la realizzazione di un sistema insediativo di tipo policentrico a rete non è sufficiente che in ciascuna centralità sia garantita la presenza di una semplice fermata del trasporto pubblico, magari collocata a margine del sistema insediativo, con un treno, spesso già pieno, con frequenza di un'ora o mezz'ora. È necessario analizzare criticamente le potenzialità che le Ferrovie possono offrire e rivedere gli accordi sull'organizzazione dei servizi, sul potenziamento infrastrutturale e tecnologico e sui contratti di servizio per garantire un servizio urbano di qualità, in grado di qualificarsi come elemento portante della rete dei trasporti.

Occorre ragionare sul nodo ferroviario di Roma in termini meno astratti, su orizzonti temporali realistici in relazione alle effettive disponibilità economiche, concentrando più sui servizi che sulle infrastrutture. La chiusura dell'anello nord è emblematica. Da anni si sta operando per chiudere l'anello ma non si ha alcuna certezza su quali servizi si potranno realizzare e a quali costi per l'Amministrazione.

I corridoi della mobilità sin qui progettati sono stati interpretati con logica minimalista e speditiva nell'ottica di realizzare un sistema di corsie preferenziali connesse e si sono tutti scontrati con il tema della sosta su strada, risultando non fattibili a meno di non programmare contestualmente un sistema di parcheggi sostitutivi della sosta su strada, operazione ovviamente complessa e di cui deve essere preventivamente verificata la fattibilità anche economica. Inoltre la realizzazione dei corridoi deve essere frutto di una riorganizzazione della rete del trasporto pubblico dell'area che attraversa. Il corridoio deve avere un carattere ordinatorio della rete del TPL e costituire la dorsale su cui si riorganizza la rete.

L'assenza di strumenti di programmazione nella fase attuativa richiede che l'Amministrazione si doti di strumenti di verifica della sostenibilità degli interventi, che non può essere, come è ora, demandata ai proponenti. Un'attuazione non coordinata tra insediamenti ed infrastrutture produce effetti disastrosi per la mobilità, favorendo una crescita dell'uso dell'auto poi difficilmente reversibile.

A conferma dell'incertezza con cui nel PRG viene trattato il tema dei trasporti vi sono gli obiettivi quantitativi che lo stesso PRG dichiara di raggiungere: le valutazioni trasportistiche stimano infatti che, una volta realizzate tutte le infrastrutture previste, il trasporto privato su gomma, che è all'origine del circolo vizioso dell'attuale caos trasportistico, rimanga ancora altissimo, quasi al 60% (circa 49% auto e 10% moto), mentre il trasporto collettivo non vada oltre il 38%. E se nelle aree centrali si raggiungono livelli di uso del trasporto pubblico paragonabili a quelli delle principali città eu-

ropee, nella fasce esterne la situazione non solo non migliora rispetto all'attuale, ma addirittura potrebbe diventare ancora più critica.

Ma per capire in pieno la gravità di questi numeri bisogna aggiungere qualcosa che il PRG non dice, e cioè che i romani, oltre ad avere una mobilità di bassissima qualità, hanno anche gravissime restrizioni nella loro libertà di movimento: a Roma ogni cittadino effettua mediamente poco più di 2 spostamenti al giorno; nelle metropoli più dinamiche gli spostamenti sono nell'ordine di 4 al giorno. In definitiva si è in presenza di una forte domanda di mobilità inespressa proprio a causa della inefficienza del sistema di trasporti.

In queste condizioni il PRG vigente condanna definitivamente Roma ad un destino di sempre maggiore emarginazione dall'Europa.

Obiettivi e contenuti generali

L'accezione sostenibile sottintende, in senso lato, un uso razionale delle risorse energetiche e ambientali. La finalità principale del Piano Strategico della Mobilità Sostenibile non può quindi che essere quella di contribuire a conferire un assetto ordinato ed efficace al sistema dei trasporti dell'area metropolitana romana per garantire ai cittadini un'adeguata tutela dei diritti alla mobilità, alla sicurezza e alla salute, in breve per una Mobilità Sostenibile.

Tutela che, soprattutto per errori prodotti da uno sviluppo urbanistico non appropriato e casuale, fino ad oggi non è stato possibile garantire e difficilmente lo sarà nel futuro se non si varerà rapidamente una nuova politica dei trasporti più aderente ai bisogni della nostra città e dei "cittadini pendolari" che vi lavorano. Proprio la crescita di popolazione nei comuni a corona dell'area metropolitana, quindi del pendolarismo, è uno dei fattori chiave di analisi per la definizione delle azioni future sul sistema della mobilità.

Una crescita dovuta anche alla mancanza di sviluppo del social housing nella città e ad un mercato che ha visto, e vede, i valori immobiliari raggiungere nella città cifre non sopportabili da parte di molte famiglie. So-

Deve essere avviata la trasformazione delle stazioni ferroviarie urbane in efficaci nodi di interscambio tra ferrovia e rete del trasporto di superficie



prattutto di giovani (singoli o in coppie) costretti a rivolgersi a zone più economiche, a volte ambientalmente e qualitativamente migliori, ma ubicate fuori città e quindi spesso non adeguatamente servite da sistemi di trasporto forti.

Nelle successive fasi attuative il PSMS dovrà quindi assumere una serie di obiettivi quantitativi per migliorare l'accessibilità delle persone e delle merci all'area romana ed al suo hinterland, prioritariamente incrementando la ripartizione modale a favore del trasporto pubblico; ridurre l'inquinamento atmosferico ed acustico dovuto al traffico ed alla congestione; garantire la tutela dei beni archeologici ed architettonici della città nonché del suo "patrimonio verde"; migliorare la sicurezza e la qualità delle infrastrutture; aumentare la conoscenza ed il rispetto delle regole.

Il soddisfacimento di questi obiettivi si traduce in un'idea organizzativa della città che prevede un'articolazione della mobilità tale per cui con l'avvicinarsi al centro sia sempre maggiore l'utilizzo del trasporto pubblico ed in periferia, nonché nelle centralità, sia comunque garantita l'accessibilità a sistemi forti su ferro di elevata qualità; l'allontanamento del traffico veicolare di attraversamento sia nella città consolidata che nel-

le periferie; il potenziamento della mobilità di connessione con porti e aeroporti; la valorizzazione delle vie d'acqua; la progressiva pedonalizzazione del centro storico, cioè la creazione di una rete di percorsi pedonali protetti nel centro storico abbinata alla pedonalizzazione integrale di aree a forte valenza attrattiva, quindi l'estensione di tale rete di percorsi alle aree meno centrali; l'uso diffuso di tecnologie per il controllo e l'informazione del traffico privato e della mobilità pubblica; un processo educativo del cittadino e delle istituzioni addette ai controlli verso una maggiore consapevolezza su regole e sicurezza stradale. Gli interventi strutturali del Piano Strategico e le misure di ottimizzazione dell'uso delle reti attuali costituiscono l'impianto di una nuova politica della mobilità.

La strategia per la Mobilità Sostenibile

Si dovrà quindi agire su due linee principali: una tesa a definire una nuova architettura funzionale dell'area romana, con l'individuazione di una serie di infrastrutture per il trasporto pubblico e privato, nuove o già previste dal nuovo PRG, che richiedono tempi di realizzazione significativi ed i cui benefici potranno essere ottenuti in un orizzonte temporale medio-lungo; l'altra tesa a individuare un complesso organico di interventi sia fisici che organizzativi di breve periodo mirati a modificare le modalità di uso della città, realizzare infrastrutture puntuali di basso impatto in grado di riorganizzare e razionalizzare la città.

Tali interventi, anche se talora possono apparire complessi dal punto di vista delle procedure amministrative, sono caratterizzati dalla possibilità di essere attuati in tempi rapidi e di fornire un immediato miglioramento della mobilità romana e delle condizioni di vivibilità della città.

Allo stesso tempo è indispensabile correggere l'attuale processo di dispersione sul territorio delle nuove urbanizzazioni e garantire la piena sostenibilità dei nuovi interventi proposti in termini di elevati livelli d'uso del trasporto pubblico, anche attraverso la revisione delle Norme Tecniche di Attuazione del PRG.

La nuova architettura funzionale del sistema della mobilità assume come riferimento spaziale tutta l'area in cui è forte il sistema di relazioni con la città di Roma, ricomprendendo anche l'area della Provincia e alcune polarità del Lazio e delle Regioni limitrofe per le quali è significativo il fenomeno del pendolarismo. Una particolare attenzione riguarda il rapporto tra la Città e l'aeroporto di Fiumicino che costituisce la porta di accesso attraverso la quale affermare la dimensione europea della Capitale e della sua area metropolitana.

Il sistema del trasporto pubblico su ferro è la base su cui poggiare l'intero assetto della mobilità metropolitana e sarà articolato sostanzialmente sulla rete delle metropolitane esistenti o approvate, sulla loro integrazione con i sistemi ferroviari e sui nuovi collegamenti proposti nel presente Piano. La nuova architettura funzionale della città di Roma dovrà permettere anche a chi raggiunge Roma in ferrovia di recarsi agevolmente in qualsiasi parte della città, senza abbandonare il trasporto pubblico a regolarità garantita. In questa nuova funzione il suo contributo al riequilibrio modale può essere sostanziale.

Lo strumento fondamentale e privilegiato è individuato nelle ferrovie riqualificate cioè, il potenziamento dell'intermodalità sull'intera provincia e in generale sull'intera regione. È da molti decenni che si parla della "cura del ferro" quale politica fondamentale per il miglioramento della mobilità nell'area romana. Il principale motivo per cui finora non si è riusciti ad attuarla compiutamente è che non si è raggiunto l'obiettivo di dare alla ferrovia una vera funzione di trasporto metropolitano efficacemente integrato con le altre modalità urbane.

Questo obiettivo si può raggiungere solo se le ferrovie regionali saranno oggetto di un profondo ripensamento per trasformarsi nella vera ossatura della rete principale di trasporto dell'area metropolitana, quindi con elevate capacità di trasporto e frequenze che le connettono quali vere e proprie metropolitane regionali, e con servizi concretamente integrati e coordinati con quelli urbani.

E non più solamente parcheggi di scambio ai terminali delle metropolitane, ma parcheggi diffusi in corrispondenza di ogni stazione ferroviaria dell'area metropolitana per raccogliere i pendolari nel luogo più prossimo alle loro residenze evitando di congestionare le strade di accesso in città. A questo sistema di captazione dovrà essere associata una adeguata ristrutturazione dei servizi COTRAL che attualmente in molti casi costituiscono vere e proprie duplicazioni del sistema ferroviario. La rete COTRAL dovrà operare sinergicamente con quella ferroviaria assumendo principalmente la funzione di adduttore al sistema di maggiore capacità. E devono essere verificate e ottimizzate le modalità di coordinamento con i servizi urbani in termini di spazi di attestamento, integrazione tariffaria e distribuzione delle informazioni sui servizi erogati.

Anche all'interno della città deve essere avviata la trasformazione delle stazioni ferroviarie urbane in efficaci nodi di interscambio tra ferrovia e rete portante del trasporto di superficie e ove presente rete metro. Stazione Tuscolana - Metro A Ponte Lungo, Metro A - FR3 Valle Aurelia, Metro B - Stazione Ostiense sono alcuni esempi di nodi di scambio possibili e non realizzati o mal progettati o mal funzionanti.

L'individuazione di tutte le azioni infrastrutturali, tecnologiche e organizzative finalizzate a realizzare lo schema predetto dovrà costituire la prima operazione da portare a termine e dovrà consentire la rinegoziazione degli accordi con RFI, Regione e Provincia per avere un programma certo e finanziato di potenziamento del sistema ferroviario e dei nodi di scambio. L'obiettivo è quello di definire un contratto di servizio specifico per i servizi ferroviari dell'area metropolitana di Roma coerente e funzionale alle attribuzioni che deriveranno dalla nuova legge per Roma Capitale.

In particolare è necessario un nuovo modello di esercizio del network ferroviario regionale, con un modello di esercizio specializzato per l'area metropolitana di Roma e uno per il territorio regionale. ■

L'intero Piano strategico per la Mobilità è consultabile sul sito del Comune di Roma: www.comune.roma.it



Muoversi nel Lazio

Il sondaggio

Un'indagine rivela che i cittadini sono soddisfatti dei servizi legati alla mobilità. L'auto resta il mezzo più usato, ma crescono treno e autobus. Le richieste? Strade migliori e più collegamenti, in attesa del nuovo piano della Regione incentrato sull'integrazione tra il trasporto su ferro e quello su gomma

■ Com'è noto la mobilità rappresenta un punto cruciale nella configurazione del tessuto urbano e della vita di una città. Le amministrazioni pubbliche e private sono da sempre attente alle esigenze degli spostamenti dei cittadini. Infatti negli ultimi anni l'offerta del trasporto è andata via via arricchendosi tenendo conto anche della domanda crescente sia dei residenti sia dei pendolari che ogni giorno transitano nelle città.

Per gli abitanti del Lazio il motivo principale degli spostamenti è il lavoro (37% + 6% studio), seguito da motivazioni più saltuarie come "fare commissioni" (14%) o come "la cura dei figli" e "l'assistenza ai parenti" in generale (14%).

Per quanto riguarda il mezzo utilizzato, la prima scelta dei laziali è l'automobile (64%) manifestando una probabile fiducia maggiore nel mezzo privato. I mezzi pubblici vengono invece scelti come mezzo principale da un numero sensibilmente minore di individui (rispettivamente: 11% Autobus - 7% Tram/Metro - 6% Treno), mentre vengono preferiti come mezzi alternativi o da usare in abbinamento al mezzo privato con percentuali che variano dal 21% dell'Autobus al 12% di Tram/Metro e Treno.

di Roberto Baldassari



L'automobile resta comunque il "mezzo principe" seppure con percentuali che variano tra il 71% (coloro che si muovono per lavoro) e il 38% (coloro che si spostano per motivi di studio). È interessante notare come i mezzi pubblici (Treno, Tram/Metro e Autobus) vengano "vissuti" in maniera prevalente dalle donne e da coloro che appartengono alle fasce centrali e adulte della popolazione e alle fasce più anziane (oltre i 65 anni). Probabilmente nei giovani è ancora forte il parallelismo auto/moto privati, manifestazione di libertà e caratterizzazione nel rispettivo gruppo di riferimento di amicizie.

La moto si distingue come mezzo prettamente maschile e giovane, mentre l'automobile realizza una sostanziale "parità tra i sessi" riguardo al suo utilizzo.

La differenza tra mezzi privati e mezzi pubblici emerge chiaramente anche dall'analisi della soddisfazione: complessivamente, tra coloro che dichiarano di impiegare auto e moto, il livello medio di soddisfazione si assesta sul 90%, mentre cala al 60% per i mezzi pubblici rimanendo comunque molto alto. Andando a disaggregare il dato della soddisfazione dei mezzi pubblici

per la frequenza di utilizzo emerge che chi usufruisce in modo più frequente del mezzo pubblico sia più soddisfatto di chi invece ne fa un uso saltuario.

La soddisfazione complessiva si distribuisce in modo equo sia tra uomini e donne, che tra residenti nella provincia di Roma e i residenti nel resto della Regione Lazio. Tendono, invece, ad essere maggiormente soddisfatti gli individui tra i 25 e i 34 anni (81%) e tra i 35 e i 44 anni (85%), mentre il livello più basso viene toccato nelle classi di età anziane (73%).

Le priorità per i prossimi anni vengono identificate principalmente nel miglioramento del sistema stradale (93%), aspetto che sembra trovare d'accordo sia gli utilizzatori dei mezzi privati (94% di chi usa l'auto e 95% di chi usa la moto) sia coloro che utilizzano i mezzi pubblici su gomma (il 94% di chi usa l'autobus) e di superficie come i tram (98%). Successivamente troviamo citato il potenziamento dei mezzi pubblici urbani (89%) anche in questo caso con percentuali superiori al 90% sia da chi utilizza mezzi privati che da chi adopera mezzi pubblici.

I cittadini laziali ritengono molto importante il miglio-

ramento dei marciapiedi (89%) nonché il potenziamento ferroviario della Regione (86%). Il fanalino di coda delle priorità riguarda il potenziamento delle piste ciclabili che raggiunge comunque un buon 76% pur essendo un mezzo poco utilizzato.

Infine se si dovesse scegliere a quale aspetto dare la priorità gli intervistati si dimostrano coerenti con quanto emerso precedentemente: per il 31% la priorità per i prossimi 10 anni dovrebbe essere il miglioramento del sistema stradale (31%) e il potenziamento dei mezzi pubblici urbani (27%).

«Il tempo – sosteneva Platone (*Timeo* 37 D) – è l'immagine mobile dell'eternità», pertanto nelle società moderne, troppo spesso caratterizzate da ritmi frenetici e insostenibili, le Istituzioni si trovano di fronte a nuovi scenari in cui far "galleggiare" il cittadino tra la necessità di risparmiare tempo e l'obbligo di non farlo attendere "un'eternità" fornendo servizi di alto livello.

A questo vanno poi aggiunti il tentativo e la ricerca incessante di sfatare i vari luoghi comuni presenti nell'immaginario del passeggero che, come le leggi di Murphy, tendono ad avverarsi ogni qual volta si prova ad esorcizzarli, come il treno che è sempre in ritardo solo quando è necessario che non lo sia o come quando, decidendo di andare a piedi dopo una lunga attesa, l'autobus ci supera proprio mentre siamo a metà strada tra una fermata e l'altra.

Guy De Maupassant riteneva che «il viaggio è una specie di porta attraverso la quale si esce dalla realtà come per penetrare in una realtà inesplorata che sembra un sogno...» il compito delle Istituzioni appare quindi semplice: fare in modo che questo sogno non diventi un incubo.

Il tema della mobilità vive e si alimenta di dicotomie che lo vedono interconnesso ad altri servizi e priorità che coinvolgono in maniera determinante l'opinione



Il concetto di mobilità moderna deve considerare i bisogni concreti dei cittadini,

instaurando un filo diretto tra gli Enti locali, le Istituzioni e il tessuto sociale

pubblica italiana: mobilità *vs* ambiente, mobilità *vs* sicurezza, mobilità *vs* immobilità e disabilità, mobilità *vs* turismo, mobilità *vs* commercio e consumi.

Molte le “bilance sociali” nelle quali la mobilità è un piatto da tenere in precario e complesso equilibrio ponderando bene pesi e contrappesi.

Il concetto di mobilità moderna deve considerare i bisogni concreti dei cittadini, instaurando un filo diretto tra gli Enti locali, le Istituzioni e il tessuto sociale e allo stesso tempo deve velocizzarsi, migliorarsi restituendo tempo e dignità alle persone e alle famiglie senza viziare le abitudini di vita e le esigenze personali.

Tutto questo cercando di programmare e offrire opportunità di sviluppo al territorio, connettendo Comuni, Province e Regioni al Sistema Paese, implementando potenzialità e sviluppando capacità e tradizioni.

Nel corso degli ultimi anni la Regione Lazio sta portando avanti un piano mobilità incentrato sull'integrazione tra il trasporto su ferro e quello su gomma per garantire il diritto alla mobilità di tutti i cittadini rispettando da un lato la dignità delle persone e dall'altro l'ambiente.

Le possibili linee di intervento potrebbero riguardare la modernizzazione del network ferroviario locale attraverso il potenziamento delle tratte esistenti e l'incremento del commercio su ferro e mare.

Questi processi non possono che prevedere investimenti mirati su poli logistici quali ferrovie, porti e aeroporti e sulle infrastrutture connesse.

Considerando anche le ultime tendenze che evidenziano la scelta crescente di utilizzare la bicicletta assisteremo con piacere alla realizzazione di nuovi itinerari ciclabili e pedonali.

Nel Lazio, come in tutta Italia, le percentuali di coloro che scelgono di spostarsi a piedi, in bicicletta oppure utilizzando il mezzo pubblico sono destinate a crescere per almeno due validi motivi: perché le famiglie si trovano in grandi difficoltà economiche con il caro petrolio e perché il servizio pubblico tende a perfezionarsi rendendo più confortevole il tempo di percorrenza delle tratte.

Oltre al sito della Regione Lazio (www.regione.lazio.it) gli utenti interessati possono consultare il sito della “Direzione Regionale Trasporti della Regione Lazio. Programmi per il traffico e mobilità” www.regione.lazio.it/web2/contents/mobilita/ e il sito dell'Agenzia Regionale per la Mobilità, supporto tecnico operativo alla Regione Lazio ed agli Enti locali nell'attività di programmazione e pianificazione del trasporto locale pubblico e privato www.aremol.it/. ■

NOTA METODOLOGICA

Il sondaggio presentato è stato eseguito con metodologia C.A.T.I. (Computer Assisted Telephone Interviewing), su un campione di 1.002 casi rappresentativo della popolazione laziale dai 18 anni in su, segmentato per sesso, età, provincia di residenza e ampiezza centri, proporzionalmente rispetto all'universo della popolazione. Il sondaggio è stato eseguito nel rispetto del codice deontologico ASSIRM (www.assirm.it) ed ESOMAR (World Association of Opinion and Marketing Research Professionals; www.esomar.org).

L'autore

Roberto Baldassari, Consigliere di Amministrazione e Socio dell'Istituto Piepoli S.p.A., è Dottore di Ricerca in Scienze del testo. Edizione, Analisi, Lettura, Comunicazione, sezione Letteratura, Cultura Visuale e Comunicazione (Università degli studi di Siena) e Ricercatore dell'Osservatorio Permanente Europeo sulla Lettura. Dal 2008 è Professore a contratto di Abilità linguistico-comunicative e Metodologie e tecniche della ricerca socio-culturale all'Università degli studi RomaTre. Ha pubblicato: *Il Mercato del Libro* (ScriptaWeb, Napoli 2009), *Titolo, testi e comunicazione* (FrancoAngeli 2008), *Dove e come compro il romanzo* (in *Mercato e romanzo*, a cura di Michle Rak, Liguori 2007); e curato con Nicola Piepoli: *65+ Analisi sulla condizione di vita dopo i 65 anni* (Aton Edizioni, Roma 2009), *Turismo: Impatto economico-occupazionale su Roma e Provincia* (Aton Edizioni, Roma 2009), *L'opinione degli italiani. Annuario 2008* (FrancoAngeli 2007), *L'opinione degli italiani. Annuario 2009* (FrancoAngeli 2008), *Roma09. L'impatto socio-economico dei mondiali di nuoto sulla Regione Lazio, sulla Provincia e sul Comune di Roma* (FrancoAngeli 2008), *Mobilità nel Lazio. Rapporto 2008* (Aton Edizioni 2008).



CASSA EDILE DI ROMA E PROVINCIA DI MUTUALITA' ED ASSISTENZA

La Cassa Edile di Mutualità ed Assistenza di Roma e Provincia è un organismo gestito pariteticamente dai rappresentanti dei datori di lavoro (ACER) e dai sindacati di categoria dei lavoratori edili (Feneal-UIL, Filca-CISL e Fillea-CGIL). Raggruppa oltre **11.000 imprese** di costruzione ed assiste con prestazioni mutualistiche ed assistenziali **60.000 lavoratori** di Roma e provincia ed i loro familiari.

SETTORI DI INTERVENTO

Assistenze ordinarie

- 1) Ferie e gratifica natalizia
- 2) Integrazione all'indennità di malattia
- 3) Integrazione all'indennità d'infortunio o malattia professionale
- 4) Anzianità professionale edile

Assistenze straordinarie

- 1) Eteroprotesi (protesi dentarie, apparecchi ortodontici, cure dentarie)
- 2) Eteroprotesi (protesi ortopediche, supporti acustici, occhiali)
- 3) Riabilitazione e spese extraospedaliere
- 4) Donazione sangue
- 5) Donazione midollo osseo
- 6) Cure termali idropiniche

- 7) Assistenza ai familiari portatori di handicap
- 8) Malattie professionali
- 9) Assistenza per i casi di alcolismo, sieropositività (HIV), tossicodipendenza
- 10) Assistenza allo studio
- 11) Borse di studio
- 12) Premio ai giovani
- 13) Assegno e permesso funerario
- 14) Sussidi casa e sussidi lavoratori stranieri
- 15) Assicurazione infortuni, malattie, interventi chirurgici
- 16) Decesso del lavoratore per cause di malattia
- 17) Soggiorni
- 18) Periodo di maternità

Via Pordenone, 30 - 00182 Roma
Telefono: 06 70.60.41
Web: www.cassaedileroma.it
E-mail: info@cassaedileroma.it

06.70604400

INFORMAZIONI IMPRESE

Numero Verde

800-010969

INFORMAZIONI OPERAI

La Capitale nel passato

Il tram dei ricordi

Una mostra fa rivivere il sistema dei trasporti a Roma e Parigi tra Ottocento e Novecento. Un viaggio nella memoria tra fotografie, cartoline, stampe e giornali d'epoca

di **Massimo Bianchini**

Responsabile Polo museale e Archivio storico
Metropolitana di Roma



1



2



3



4



5



6

■ Dalla collaborazione tra ATAC, Metropolitana di Roma, Trambus e il Museo Parigino a Roma è nata un'esposizione durata oltre un mese (21 ottobre - 22 novembre) dal titolo "A la Gare comme à la Gare! Signori in carrozza!".

La mostra, che ha visto coinvolte Roma e Parigi sul tema del trasporto e dei suoi albori a cavallo tra Ottocento e Novecento, è stata capace di suscitare curiosità e apprezzamento tra i numerosi visitatori. Anche l'allestimento, particolare e affascinante, realizzato sui treni storici e nella ex biglietteria estiva della ferrovia Roma-Lido all'interno del Parco Museo di Metropolitana di Roma, ha avuto una parte

non secondaria nella riuscita dell'iniziativa.

Un viaggio nel passato, consentito da fotografie, cartoline, stampe e giornali d'epoca, oggetti di lavoro, tessere e biglietti: un com'eravamo che ha permesso agli anziani di ritrovare un mondo già vissuto, ai più giovani di scoprirlo per la prima volta.

Nel 1845, a Roma, circolava un mezzo per il trasporto di passeggeri trainato da animali, chiamato omnibus, che effettuava il percorso Piazza Venezia - San Paolo fuori le mura, tratta affidata a privati. Nel 1887, sempre nella Capitale, erano in funzione cinque linee di tramway a cavallo, mentre prima degli anni Settanta viaggiavano le carrozze di piazza (botticelle) assieme

Nella pagina a fianco, foto 1, porto fluviale; foto 2, stazione Ostia Nuova; foto 3, locomotiva Decauville; foto 4, visita funzionari Ente (30/11/1921); foto 5, la regina Margherita visita i lavori (02/12/1921).

In questa pagina, foto 6, stazione Porta San Paolo: fondazioni (28/01/1921)



7



8



9



10

Foto 7, escavatore in funzione a Magliana (02/03/1921); foto 8, stazione di Ostia: il re posa la prima pietra (10/12/1921); foto 9, visita del re ai lavori (10/12/1921); foto 10, le Boulevard de la Madeleine

a piccole diligenze gestite dagli alberghi principali. Il primo tram elettrico è del 1890 e raggiungeva Ponte Milvio partendo da Piazza del Popolo, ripetendo il percorso che nel 1877 veniva compiuto dalla prima tranvia a trazione animale. Nel 1895 partiva l'effettivo esercizio del tram a trazione elettrica collegando la Stazione Termini con Piazza San Silvestro. I primi tram simili agli attuali sono del 1927 e, qualche anno dopo, l'antenata dell'attuale ATAC, allora A.T.A.G. (Azienda Tranvie Autobus Governatorato), vantava 140 chilometri di impianti tranviari per 58 linee e 800 motrici, nonché 30 linee di autobus. Dal 1930, imitando male la scelta "futurista" di Parigi, i tram sono esclusi dal centro città: la risultante è una riduzione del trasporto pubblico visto che la costruzione delle metropolitane slitterà di molto e che il periodo bellico limiterà fortemente il decollo dell'autobus a causa della mancanza di parti di ricambio, gomme e carburante. La parte della mostra riguardante il trasporto nella "ville lumière" è illustrata nei modi più svariati e, magicamente, ci fa viaggiare sui boulevard, in portantina prima e in carrozza poi, riscoprendo tutta la filosofia che ne era alla base. Persino una can-

Nel 1845 circolava un mezzo per il trasporto di passeggeri trainato da animali,



11

Foto 11, Paris Nouveau - Les femmes chauffeur; foto 12, Paris Pittoresque; foto 13, Giolitti alla trincea Magliana (09/05/1922); foto 14, zona bonificata e messa a coltivazione (22/06/1922)

zone, siamo a fine Ottocento, celebra l'omnibus che viaggia tra caffè, hotel, teatri e ristoranti, sino a far posto alle prime autovetture, simbolo di modernità. Infine, ecco il nuovo secolo, il trasporto si trasferisce nel sottosuolo, dove velocità e tecnologia trovano un amalgama felicissimo chiamato metropolitana, la nuova rivoluzione francese. ATAC con le foto del suo prezioso archivio storico, Metropolitana con l'illustrazione della via al mare, la Roma-Lido, Trambus con le mappe storiche della Capitale, hanno significativamente fornito, a ridosso della fusione societaria, un esempio di come sia possibile lavorare con unità d'intenti. Inoltre, lo splendido giardino di Piazzale Ostiense, in cui si è svolta la mostra, è oggi meno sconosciuto ai cittadini e ai dipendenti. Ora bisogna mantenere vivo tutto ciò, ed è quello che faremo già da inizio anno con nuove iniziative. D'altro canto il processo di fusione in atto pone un interrogativo sulla conservazione unitaria, nonché sulla possibilità di fruizione reale, di quello che è patrimonio legato al trasporto: potrebbe essere l'occasione per dotare la città di un'attrattiva ulteriore, vale a dire un museo storico a tema. ■

chiamato omnibus, che effettuava il percorso Piazza Venezia - San Paolo fuori le mura



12



13



14

Il gap triplicato
negli ultimi anni

Infrastrutture, Italia fanalino di coda

Un rapporto della Fondazione Filippo Caracciolo - Centro studi Aci traccia un quadro impietoso: il nostro paese è ultimo in Europa per dotazione di grandi opere. Sotto accusa l'eccessiva burocrazia e la mancanza di una visione strategica

■ L'Italia è fanalino di coda in Europa per qualità e capacità del sistema infrastrutturale. Lo segnala un rapporto della Fondazione Filippo Caracciolo-Centro studi Aci, presentato alla 65ª Conferenza del traffico e della Circolazione, organizzata dall'Automobile Club d'Italia.

Il Lussemburgo, secondo tale rapporto, presenta un livello di dotazione superiore del 141% rispetto all'Italia. L'Olanda +135%, la Germania +104%, il Regno Unito +100%, la Francia +68%. Emblematico il dato della Spagna, che nel 1985 faceva segnare un -32%, ma oggi ha colmato il suo gap e sfoggia un +9% rispetto all'Italia.

Il 90,5% delle merci in Italia si distribuisce su gomma (contro il 76,8% in Ue) e le carenze infrastrutturali generano traffico e congestione, che costano alle imprese 7,5 miliardi di euro.

Contribuisce a frenare lo sviluppo infrastrutturale,

sempre secondo lo studio dell'Aci, anche un contenzioso abnorme. In caso di controversie giudiziarie i costi delle opere aumentano del 30% e i tempi di consegna del 96%. I costi di realizzazione di una nuova strada in Italia variano tra i 10 e gli 80 milioni di euro a km, in Francia tra i 5 e i 15 milioni. Stesso discorso per l'ammodernamento di una infrastruttura esistente: l'ampliamento della terza corsia di una tratta autostradale costa tra i 5 e i 20 milioni di euro a km contro i 2-4 milioni di euro d'Oltralpe.

Secondo gli esperti della Fondazione Caracciolo, il sistema infrastrutturale italiano costituisce uno dei principali vincoli alla competitività del nostro tessuto produttivo ed è alla base del deterioramento dei livelli di qualità della vita di ampie fasce del territorio. L'analisi storica della nostra situazione rivela, infatti, una politica infrastrutturale a "strattoni", in cui a processi di infrastrutturazione spinta sono spesso seguite



fasi di immobilità quasi assoluta. Una politica che ha guardato alla singola infrastruttura, piuttosto che al disegno di un sistema in grado di soddisfare i fabbisogni di mobilità di imprese e consumatori. Il risultato sono un sistema fortemente disarticolato, nel quale ciascun settore si muove e si modifica secondo logiche autonome, spesso su dimensione locale, e un quadro normativo e istituzionale di difficile ricomposizione per l'affastellarsi disorganico negli anni di interventi legislativi.

Il "gap" infrastrutturale italiano triplicato negli ultimi 20 anni

In termini di PIL, negli ultimi anni, il nostro Paese ha speso per infrastrutture come e più di altri Stati Europei. Nonostante ciò, il divario che ci divide dai principali partner europei continua ad aumentare. Secondo il Governatore della Banca d'Italia "il diva-

rio tra la dotazione infrastrutturale dell'Italia e quella media degli altri principali Paesi dell'Unione europea è più che triplicato negli ultimi 20 anni". Mentre altri paesi hanno riformato i loro ordinamenti, imprimendo una forte accelerazione nei tempi di realizzazione delle opere (con positive ricadute sui costi), noi abbiamo continuato ad accumulare ritardi su ritardi. La classifica 2008-2009 del World Economic Forum ci colloca al 59° posto (su 131) in termini di dotazione infrastrutturale e al 73° se si parla di qualità delle infrastrutture.

Primo: spendere bene

Fondamentale allora spendere bene, evitando opere costose e di scarsa utilità economica che rischiano solo di incrementare il debito pubblico. Il tutto nel rispetto dei vincoli del Patto di Stabilità e Crescita europeo, sia per quanto riguarda gli scostamenti non

L'ampliamento della terza corsia di una tratta autostradale costa tra i 5 e i 20 milioni di euro a km contro i 2-4 milioni di euro d'Oltralpe

giustificati, che per onorare un concetto fondamentale: la “sostenibilità”, non solo nel settore finanziario, ma anche in quello ambientale e sociale.

A proposito di deficit pubblico, la Fondazione Caracciolo ritiene che gli investimenti pubblici destinati a ridurre l’impatto ambientale o a migliorare la dotazione infrastrutturale per le future generazioni dovrebbero pesare meno sulla valutazione del deficit, in quanto in grado di fornire utilità crescenti nel tempo.

Come spendere

Problema principale? “Come” spendere. Mentre altri ordinamenti (Francia o Inghilterra) hanno dato estremo peso alla funzionalità della spesa anche in termini di rispetto di tempi e costi, da noi non si è fatto altrettanto. In Italia, inoltre, manca l’essenziale attività di controllo sullo stato di avanzamento delle opere e non è quindi possibile una verifica trasparente dei tempi e dei costi di realizzazione dei singoli progetti, tale da individuare le effettive cause degli scostamenti da quanto programmato.

Dove spendere

C’è, poi, il problema del “dove” spendere. Da noi la quota più consistente di soldi pubblici è destinata a interventi di manutenzione straordinaria. All’estero, invece, si spende di più per nuove infrastrutture. Un esempio su tutti: in Italia la spesa per nuove opere rappresenta il 46% del totale, in Spagna l’82%.

Burocrazia “nemica” delle opere: troppi controllori; pochi controlli

Nel nostro Paese la macchina pubblica appare spesso d’ostacolo alla realizzazione delle opere pubbliche, che restano imbrigliate nelle maglie di una burocrazia che aumenta il numero dei controllori e diminuisce quello dei controlli. Una situazione che, a giudizio della Fondazione Caracciolo, impone di ripensare la politica infrastrutturale e rivedere la legge Obiettivo.



L’incertezza normativa scoraggia investimenti privati

A questo si aggiunge il problema di una legislazione soggetta a continui rimaneggiamenti che, lungi dal risolvere i problemi, scoraggia gli investimenti privati. Strumenti validi e largamente diffusi all’estero come il project financing scontano in Italia un più basso tasso di utilizzo legato all’instabilità di un quadro normativo in continuo divenire.

Capitali privati: opere migliori in tempi più brevi

Il contributo dei capitali privati (progressivamente cresciuto negli anni, fino ad assumere una quota vicina al 20% degli importi messi a gara dalle P.A. e a sfiorare il 90% nel caso degli Enti Locali) ha un valore aggiunto elevato, soprattutto sotto il profilo dei finanziamenti e, generalmente, permette di produrre opere pubbliche migliori in tempi minori. Tuttavia, la “natura pubblica” di molte infrastrutture (non escludibilità della fruizione e non rivalità nel consumo) rende difficile conseguire finanziamenti privati

totali. In tempi di turbolenze finanziarie e di stretta creditizia, l’anticipazione finanziaria può risultare infatti più costosa per lo Stato del finanziamento pubblico mediante indebitamento. In generale, il ricorso alla finanza di progetto non può essere utilizzato per scaricare fuori dal bilancio pubblico il relativo indebitamento e quindi per allentare i vincoli del Patto di Stabilità, se il flusso di cassa garantito dallo Stato non comporta un sostanziale trasferimento del rischio sulla gestione dell’opera al soggetto privato. Vi sono così limiti intrinseci al ruolo del finanziamento privato, differenziati in relazione alle diverse infrastrutture di trasporto. Nel quadro della Legge Obiettivo, ad esempio, la disponibilità di capitali privati per le infrastrutture su ferro è solo del 2%, mentre per quelle stradali raggiunge il 37%.

Contenzioso troppo lungo e costoso: allontana i capitali privati

Alla scarsa presenza dei capitali privati concorrono

anche il contenzioso e i suoi tempi. In Italia i processi durano più che in ogni altro Paese Europeo, determinando rallentamenti nell’affidamento e nella realizzazione delle opere. La fitta rete normativa, inoltre, aumenta dubbi, contrasti interpretativi, contenzioso e nuove cause, con il risultato che, per i tempi biblici della giustizia italiana, ingenti somme di denaro, destinate alla realizzazione di opere talvolta strategiche, restano intrappolate nelle aule dei tribunali. C’è poi l’immanente conflitto fra Stato ed Enti Locali, aggravato dalla debolezza delle sedi di coordinamento. Il rischio di cedere alle pressioni territoriali, in una visione secondo cui le opere devono raggiungere l’unanimità di consensi, è quello di infrastrutture troppo costose. In quest’ottica – secondo la Fondazione Caracciolo – il consenso delle popolazioni locali andrebbe ricercato, ma solo nella fase della programmazione. Altrimenti, sottolinea lo studio, “il rischio è quello di dover adottare costose varianti nel corso dei lavori con evidenti rallentamenti nei tempi di consegna e un inevitabile innalzamento dei costi”.

Infrastrutture: fisiologici forti incrementi di costo e di tempi

La storia delle nostre infrastrutture è storia di incrementi di costo e di tempi. Emblematico il caso dell’Alta Velocità. I costi di investimento, dai 15,5 miliardi di euro inizialmente stimati nel ’92, sono più che raddoppiati: 32 miliardi nel 2006. Dal punto di vista dei tempi di realizzazione, invece, l’iter autorizzativo del progetto ha occupato un periodo di 13 anni (dal primo studio di impatto ambientale del 1992 all’approvazione del nodo di Firenze nel luglio 2005); la costruzione della Roma-Napoli (prima tratta entrata parzialmente in esercizio nel dicembre 2005), infine, è durata 11 anni.

Le ragioni del divario

Sono quattro, secondo lo studio della Fondazione, le ragioni principali del divario infrastrutturale:

L’allungamento delle procedure di autorizzazione è spesso frutto delle difficoltà che si incontrano negli accordi tra i diversi soggetti competenti

1. complessità e lentezza dell'iter autorizzativo e variazioni progettuali. L'allungamento delle procedure di autorizzazione è spesso frutto delle difficoltà che si incontrano negli accordi tra i diversi soggetti competenti, portatori di interessi talvolta contrastanti. La lentezza genera effetti negativi in termini di allungamento dei tempi di realizzazione e di dilatazione dei costi, con aggravii legati sia a maggiori oneri finanziari, per i ritardi temporali, sia all'introduzione di modifiche progettuali e all'inclusione di opere aggiuntive.
2. oneri di compensazione e scelte redistributive; richieste di variazione dei tracciati e delle tipologie di opere; adeguamenti delle infrastrutture preesistenti interessate dai nuovi tracciati; inclusione di opere di riqualificazione e di bonifica dei corsi d'acqua, dei canali, della rete irrigua e dei siti inquinati; costruzione di infrastrutture compensative a beneficio delle comunità su cui



- presumibilmente gravano le esternalità negative.
3. modalità di affidamento ed esecuzione dei lavori; non sono infrequenti nella fase realizzativa ritardi legati ad imprevisti tecnici e geologici, senza contare che l'instabilità del quadro normativo e la continua emissione di norme concatenate finiscono per ostacolare la conclusione del progetto nei tempi e nei costi programmati e per produrre un eccessivo ricorso alla giustizia amministrativa (contenzioso).
 4. scelte tecnologiche e caratteristiche del territorio. L'elevata antropizzazione del territorio italiano genera maggiori costi (fino a sei volte superiori) per l'acquisizione delle aree da edificare rispetto alla gran parte di Paesi europei. Occorre, inoltre, considerare la presenza in Italia – oltre a peculiarità orografiche, morfologiche e sismiche non comparabili con gli altri Paesi – di uno straordinario patrimonio artistico e archeologico: elementi che richiedono soluzioni tecniche adeguate.

Conclusioni: superare l'approccio congiunturale con una prospettiva a lungo termine

Il tema delle infrastrutture appare tanto strategico quanto complesso per il continuo intreccio di tematiche in cui si fondono questioni economiche con problematiche più strettamente giuridiche di contrasto della criminalità e di certezza delle regole.

Urgente, quindi, un profondo rinnovamento infrastrutturale, attraverso una politica pensata e valutata per la sua capacità di legare insieme le diverse parti del sistema, che non guardi alle singole opere ma al più complesso mix di infrastrutture, e non segua logiche di intervento di carattere emergenziale. Una politica capace di valutare la strada da percorrere in una visione di lungo termine in cui le esigenze attuali possano essere affrontate in chiave prospettica per superare quell'approccio congiunturale di breve periodo che, da sempre, accompagna la realizzazione di opere pubbliche nel nostro Paese. ■

L'intervista

■ **Presidente, quali sono i principali problemi di mobilità in una città soffocata dal traffico come Roma?**

Tra le metropoli europee Roma è quella caratterizzata dalla maggiore penetrazione di auto e di moto, visto che è interessata ogni giorno da oltre 7 milioni di spostamenti, di cui circa il 70 per cento avviene attraverso il trasporto su gomma. È dunque evidente che è urgente intervenire per riequilibrare le modalità di trasporto e per migliorare e potenziare la rete viaria di accesso alla Capitale, tenendo presente che l'evoluzione urbanistica di Roma è caratterizzata dall'espansione dell'urba-

Ecco i progetti ANAS per Roma e regione

Il presidente Pietro Ciucci spiega quali sono gli interventi in programma per riequilibrare le modalità di trasporto e per potenziare la rete viaria di accesso alla Capitale. Istituito un tavolo operativo con Ministero delle Infrastrutture, Comune e Ferrovie dello Stato

nizzazione dei comuni intorno alla Capitale e dall'inse-diamento da parte del Comune di Roma di poli di terziario direzionale e commerciale e di nuclei residenziali lungo il raccordo anulare.

Quali sono gli interventi più urgenti?

Per quanto riguarda la rete viaria, è importante migliorare il sistema di connessione della viabilità della Capitale alla rete autostradale mediante il completamento del corridoio tirrenico meridionale e la realizzazione dei due collegamenti trasversali, costituiti dalle progettate Civitavecchia-Viterbo e Cisterna-Valmontone, che consentiranno di mettere in comunicazione

di **Anna Maria Greco**

i versanti tirrenico e adriatico e di riconnettere le principali città di questa fascia centrale della penisola. Nell'ambito di questa esigenza prioritaria, l'ANAS ha delineato – in accordo con le Istituzioni locali – una serie di interventi tra cui la Nuova Pontina (l'autostrada Roma-Latina), la Cisterna-Valmontone e il completamento della Orte-Viterbo-Civitavecchia, opere per le quali sono state già aperte le procedure di Legge Obiettivo per l'approvazione finale e il finanziamento da parte del Cipe, e che valgono complessivamente oltre 3,6 miliardi di euro.

A che punto siete per queste opere?

Per la realizzazione della Nuova Pontina e per la Cisterna-Valmontone, l'ANAS ha costituito una Società per azioni con la Regione Lazio, con il ruolo di concedente della tratta. La Conferenza di Servizi è stata completata nel luglio 2009 e sono in corso di acquisizione i pa-

neri formali degli Enti interessati. Il Ministero dell'Ambiente e il Ministero dei Beni Culturali stanno formalizzando i loro pareri positivi. La Regione Lazio ha già depositato agli atti il proprio parere positivo. Una volta che il progetto avrà ottenuto l'approvazione del Cipe, la Società Autostrade del Lazio potrà bandire la gara per l'aggiudicazione della concessione. Per la Nuova Pontina e per la Cisterna-Valmontone, considerando anche la penetrazione a Roma, saranno necessari investimenti complessivi per circa 2.800 milioni di euro. Per quanto riguarda il completamento della Orte-Civitavecchia, il tratto tra Vetralla e Cinelli sulla strada statale 675 "Umbro-Laziale" è in corso di esecuzione, per un importo di circa 47 milioni di euro, e sarà ultimato nel giugno del 2011. Il tratto tra Cinelli e la via Aurelia della strada statale 675, che completa il collegamento con Civitavecchia, vale 815 milioni di euro. Il progetto definitivo dell'opera è stato approvato in Conferenza

dei Servizi. Il Cipe, con delibera del 6 marzo 2009, ha inserito tra gli interventi di prossimo finanziamento del Fondo Infrastrutture un primo stralcio di 300 milioni, da Cinelli a Monteromano.

Di che cosa ha risentito, soprattutto, il sistema delle infrastrutture capolinee in questi anni per accumulare un ritardo così significativo rispetto alle esigenze della città?

Io posso parlare della rete viaria ANAS. L'ampliamento e l'ammodernamento del Quadrante Nord Ovest del Grande Raccordo Anulare, che è quasi del tutto completato e ha richiesto da parte di ANAS un investimento di oltre 600 milioni di euro, ha consentito di migliorare notevolmente la circolazione, ma non risolve da solo i problemi della mobilità della Capitale, in quanto la forte crescita dell'area romana dal punto di vista industriale, turistico e terziario sta comportando

territoriale e urbanistico, e a scelte progettuali mirate a favorire i collegamenti multimodali. Tali studi, in parte finanziati dal Ministero delle Infrastrutture e in parte dall'ANAS, sono stati eseguiti con il contributo dell'Università degli Studi di Roma "La Sapienza" Dipartimento di Architettura DIAR, di ATAC S.p.A., di RFI e ADR. Con il finanziamento della Comunità Europea nel programma TEN-T 2008, l'ANAS sta sviluppando il progetto preliminare della prima parte del nuovo anello, nel quadrante compreso tra l'Autostrada Roma Fiumicino e la A1-dir, con successiva prosecuzione fino a inserirsi sulla A24, collegandosi con la bretella Fiano-San Cesareo. Si realizzerebbe quindi quel "Sistema Infrastrutturale Romano Integrato" auspicato dal presidente della UR Aurelio Regina, che prevede un nuovo grande raccordo stradale che collega la dorsale tirrenica (la Roma Civitavecchia) con la dorsale appenninica (la Fiano San Cesareo) con

Quasi completato l'ampliamento e l'ammodernamento



del Quadrante Nord Ovest del Grande Raccordo Anulare

un notevole aumento dei flussi di traffico, che di fatto stanno saturando l'incremento marginale di capacità assicurato dal passaggio a tre corsie. Va considerato che il GRA, a causa dello sviluppo urbanistico della Capitale, si trova oggi ad assolvere la funzione di autostrada urbana interna alla città, dalla quale è stato completamente assorbito. Per tale motivo, già nel 2004 l'ANAS ha studiato una prima ipotesi di realizzazione di un nuovo anello intorno alla Capitale, a una distanza media dall'attuale GRA di circa 5 km, e con un'estensione complessiva di 120 km.

A che punto è il progetto di un secondo anello attorno alla Capitale?

Attualmente, a seguito dello studio del 2004 e vista la crescente criticità che interessa il quadrante Sud-Sud Est del GRA, l'ANAS ha predisposto una serie di studi volti ad approfondire il tracciato in quella porzione di territorio, con particolare attenzione alla connessione del GRA con le reti urbane, all'inserimento

due nuovi assi trasversali: a Nord la pedemontana di Bracciano e a Sud quella dei Castelli Romani. La nuova infrastruttura, innestandosi a sua volta nel previsto corridoio tirrenico (la Roma-Latina), consente la chiusura di una maglia di tipo autostradale attualmente connessa solo attraverso l'utilizzo del GRA, scaricandolo di quota parte dei traffici, con conseguente miglioramento della circolazione. Il progetto di questa arteria potrebbe in gran parte essere realizzato senza contributi pubblici e con il coinvolgimento dei capitali privati. Voglio anche sottolineare che il corridoio di tracciato della prima tratta prioritaria individuata dall'ANAS coincide con il corridoio stradale della cosiddetta "Pedemontana dei Castelli" previsto nel Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile presentato dal Comune di Roma il 29 ottobre scorso.

E l'annoso problema della bretella della A24?

Siamo vicini alla soluzione. Il potenziamento della tratta urbana della A24 nell'area romana tra Via Palmiro

Togliatti e la Barriera di Roma est sta infatti per partire. È stato siglato lo schema di Convenzione unica tra ANAS e la società concessionaria (Strada dei Parchi), che recepisce il progetto di realizzazione di una viabilità complanare al tracciato autostradale, al fine di separare i traffici interessanti l'area metropolitana di Roma da quelli più propriamente autostradali. Il Consiglio di Amministrazione dell'ANAS ha già approvato il progetto definitivo per appalto integrato dell'opera, per l'importo di circa 259 milioni di euro, finanziati in quota parte dal Ministero delle Infrastrutture per mezzo dell'ANAS, dalla Regione Lazio, dalla Provincia di Roma, dal Comune di Roma e dalla società Strada dei Parchi. Ora sono in corso, da parte della concessionaria, le attività espropriative, si è conclusa l'attività relativa alla bonifica degli ordigni bellici e sono state rimosse le in-

terferenze principali. A gennaio del 2010, a seguito dell'approvazione da parte di ANAS del progetto esecutivo, avranno inizio i lavori, che si concluderanno dopo tre anni.

Di quanto tempo avrà bisogno Roma, a suo parere, per mettersi al pari delle grandi capitali europee nel settore della mobilità?

Ci vorranno diversi anni, ma siamo tutti impegnati a fare il nostro meglio. Su iniziativa del Ministro delle Infrastrutture Altero Matteoli, è stato istituito un tavolo operativo mirato al rilancio del sistema trasportistico della Capitale, al quale partecipano il Comune di Roma, l'ANAS e Ferrovie dello Stato, che servirà a programmare gli interventi e a velocizzare al massimo le procedure per la loro realizzazione. ■

Ciucci, l'uomo della finanza che ama le infrastrutture

di **Matteo Di Paolo Antonio**

Pietro Ciucci è stato nominato presidente dell'Anas il 20 luglio 2006 e, sotto la sua guida, la società per azioni è tornata a essere la stazione appaltante numero uno del Paese e nel 2008 ha raggiunto per la prima volta l'utile di bilancio. A luglio scorso è stato confermato al suo posto per il triennio successivo.

È stato definito «l'uomo della finanza che ama le infrastrutture», perché nella sua carriera si è occupato di strade, ponti, aeroporti e aerei, senza mai perdere di vista l'ottica finanziaria.

Romano, classe 1950, sposato con due figli, laurea in Economia e commercio, Ciucci ha incominciato a lavorare a 19 anni. Prima di diventare per 4 anni amministratore delegato della società Stretto di Messina, ha lavorato per quasi un ventennio in Autostrade.

È stato anche consigliere di amministrazione di Alitalia e di Aeroporti di Roma, ma anche direttore generale dell'Iri, dove ha seguito le privatizzazioni. E poi presidente di Cofiri e vicepresidente della Banca di Roma, consigliere di amministrazione in istituti di credito e società come Banca Commerciale italiana, Banca Credito italiano, STET, Aeroporti di Roma, Autostrade, Finmeccanica, SME e Rai Holding e membro della giunta confederale della Confindustria.

Tifoso giallorosso, non ama fare sport e per tenersi in forma preferisce semplicemente camminare e fare attenzione a tavola. Poche vacanze, ma a Ferragosto sempre negli States e il tempo libero tra lettura di grandi classici e opere contemporanee. Passioni? Le auto e gli orologi, sempre portati 10 minuti avanti. Nel 2002 è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere di gran croce della Repubblica Italiana.



Roma in movimento

■ A Roma, le prime forme di trasporto pubblico, gli omnibus, grandi carrozze trainate da cavalli, furono create nella metà dell'Ottocento da alcuni privati. Come si legge nel volume *Roma in movimento*, curato da Grazia Pagnotta, nel 1870 quando Roma diventa capitale dell'Italia unita, si prospetta per la città un rapido accrescimento di popolazione che necessita l'espansione dei trasporti fino ad allora gestito da piccole ditte e non sufficiente alle nuove esigenze.

Nel 1876 il Comune, per regolamentare il servizio, concede la prima convenzione alla ditta Mari-

Cent'anni di trasporti

Dai primi tram trainati a cavallo alle difficoltà di ampliare la rete metropolitana, dalle grandi intuizioni di Nathan alla necessità di adeguare i servizi alla crescita imponente della città. La storia di un secolo che ha trasformato anche il modo di essere della Capitale

ni (o Società romana degli omnibus).

La prima tranvia a trazione animale fu la suburbana piazza del Popolo-Ponte Milvio, attivata nel 1877 da Ernesto Emanuele Oblieght, l'ingegnere progettista della Funicolare di Napoli. Seguì nel 1879 la tranvia a vapore Roma-Tivoli della Società Anonima Tramvie e Ferrovie economiche.

Le prime linee urbane furono concesse nel 1880 sempre all'impresa Marini per i due percorsi Piazza Venezia-Termini e Termini-San Giovanni e all'imprenditore Giovan Battista Marotti per il tracciato Piazza Montanara-San Paolo. Nel 1885 la ditta Marini acquisì anche quest'ultima, diventando così dal 1886 Società romana tramways omnibus (Srto).

Per più di venti anni la Srto gestì da sola il trasporto

di **Fabiana Manuelli**

pubblico di Roma fino al 1889, quando il Comune, per limitarne il monopolio, diede in gestione 17 linee a un'altra ditta, la Società italiana di omnibus, tramways e trasporti che però in breve tempo le cedette alla Srto. Nel 1895 venne attivata la prima linea a trazione elettrica con filo aereo sul tragitto piazza San Silvestro-Termini, presto trasformata in linea mista (accumulatori e ad alimentazione aerea) perché l'apparato elettrico creava troppo ingombro.

Nel 1900 si prospettò la possibilità di municipalizzare il trasporto pubblico. È in questi anni che a Roma, come in gran parte dell'Europa, si venne affermando una politica dei trasporti locali gestiti direttamente dai Comuni, che offriva tariffe ridotte e servizi migliori, come espandere l'area di servizio e aumentare le frequenze di passaggio.

Giovanni Montemartini, assessore al Tecnologico dell'amministrazione del sindaco Nathan (1907-1913) fece deliberare la nascita dell'Azienda tramvie municipali (Atm) e invitò la cittadinanza a pronunciarsi sul provvedimento con il referendum del 20 settembre 1909 con un risultato a netto favore: 21.100 sì contro 33 no. Nel programma dell'azienda municipale erano previste nuove linee tranviarie, l'acquisizione di alcune della Srto e l'esclusione di ulteriori concessioni, programmando, da lì a poco, il riscatto completo della rete dei privati.

La struttura aveva un direttore nominato dal Comune, in carica per tre anni, e un presidente di una commissione amministratrice. Per distinguere le linee municipali da quelle della Srto furono inizialmente impiegati numeri romani, seguiti nel 1916 con l'integrazione delle cifre. La prima linea (piazza Colonna-Santa Croce in Gerusalemme) fu inaugurata il pomeriggio del 21 marzo 1911 con un concerto della Banda dei Granatieri e con molti cittadini che vollero vedere il primo tram comunale alla partenza e lungo il tragitto.

L'Atm chiuse il suo primo anno di vita con 6 linee, 47 tram, 18 km di esercizio e 202 dipendenti. Durante la prima guerra mondiale molte delle risorse del Comune furono distolte dagli investimenti municipali per es-



sere rivolte alle casse della nazione cosicché le difficoltà nei trasporti si evidenziarono rapidamente: il rinnovo delle macchine e la manutenzione dei materiali si fermarono e le corse diminuirono per mancanza di personale, richiamato al fronte.

Questo periodo è caratterizzato dal sovraccollamento del limitato numero di vetture in circolazione, dal trabordo dei feriti agli ospedali, ma soprattutto dalla presenza delle donne al lavoro sui tram, come bigliettaie e come conducenti: un lavoro giudicato inadatto dai colleghi uomini che, scesi in sciopero contro le conducenti, furono tutti licenziati dal sindaco Prospero Colonna, favorevole al lavoro femminile.

Con la fine della guerra si ebbero cambiamenti considerevoli e nel 1920 l'Atm rilevò quasi tutta la rete della Società romana, mettendo in circolazione i primi autobus di proprietà comunale. L'impiego degli autobus a benzina in sostituzione degli omnibus, deciso nel 1915, ma ritardato a causa della guerra, iniziò il 2 luglio 1918



A sinistra, in alto, inaugurazione tunnel di Via Milano (22/10/1902); sotto, Piazzale Flaminio (1962). Qui sopra, tunnel sotto il Quirinale

sul tragitto piazza del Popolo-piazza Ara Coeli, caratterizzato da un servizio, più rapido, più comodo e più silenzioso.

Alla data del dicembre 1920 l'Atm possedeva 30 linee, esercitate con 393 tram per 131 km di esercizio e il suo personale era composto di 4.497 dipendenti.

Durante gli anni Venti i trasporti rappresentavano una parte importante del programma per la capitale fascista; nella città sottoposta a grandi trasformazioni urbane si progettò il loro ampliamento riconfigurando l'intera rete.

Nel 1925 la circolazione generale divenne per disposizione nazionale a mano destra e la modifica comportò ingenti e costosi lavori per tutta la rete.

Nel 1926 fu istituito per la prima volta il servizio notturno, e nel 1927, anno in cui fu istituito il biglietto orario, la denominazione dell'azienda cambiò in Azienda tramvie e autobus del governatorato (Atag).

Mussolini aveva espresso la volontà di eliminare i tram,

mezzi considerati obsoleti e non in linea con l'idea di modernità fascista. Così la riforma generale della rete ebbe come obiettivo centrale l'eliminazione delle vetture su rotaia dal centro e la loro sostituzione con gli autobus.

Il 1° gennaio 1930 le due zone, centrale con gli autobus ed esterna con tram, furono delimitate dalla circolare centrale tranviaria (centrale destra CD e centrale sinistra CS) e lungo il suo tragitto furono situati nove nodi autotranviari di scambio con i capolinea sia degli autobus che dei tram.

L'Atag risultava molto accresciuta, con le sue 76 linee, un parco vetture di 954 tram e 382 autobus, 299 km di esercizio e 5251 dipendenti.

Nel 1931 fu attivata la circolare tranviaria esterna, denominata rossa, che in pochi anni si rivelò una delle linee più importanti della città e più frequentata della circolare interna, detta circolare nera.

Altra grande trasformazione nel trasporto pubblico della capitale di questi anni fu l'introduzione del filobus. I primi circolarono l'8 gennaio 1937 dopo un periodo di addestramento del personale sulla rete già funzionante di Livorno.

Durante il governatorato fascista si decise la costruzione della metropolitana. Si iniziò con l'attivazione, nel 1924, della ferrovia Porta San Paolo-Ostia, progettata con le caratteristiche di metropolitana, con marciapiedi alla stessa altezza delle vetture e senza passaggi a livello. Nel 1938, poi, iniziarono i lavori per un percorso dalla stazione Termini al nuovo quartiere E42, ancora in costruzione, che però furono interrotti dalla guerra. Negli anni del fascismo terminò la municipalizzazione dei trasporti pubblici romani e il governatorato di Roma acquisì altre linee, alcune di collegamento con la provincia, come quelle per i Castelli Romani o la tranvia Roma-Tivoli.

Non furono previsti però nuovi collegamenti con le periferie, quartieri privi di tutti i servizi e lontani dai centri vitali e lavorativi della città in cui vivevano le fasce più disagiate della popolazione. I collegamenti verso le nuove borgate rimasero insufficienti anche negli anni

Roma era molto indietro rispetto alle altre grandi capitali europee. Solo nel 1959,

fu decisa la costruzione di una seconda linea di metro da piazza Risorgimento a Cinecittà

successivi e la mancata ripianificazione del trasporto urbano contribuì a un ulteriore disagio di queste.

Nel 1940 l'Atag possedeva 83 linee, un parco vetture di 714 tram, 244 filobus e 297 autobus, impiegati su 374 km di esercizio, e i suoi dipendenti erano 8130.

I bombardamenti alleati del luglio e dell'agosto 1943 provocarono gravi danni alla rete sulle strade, agli impianti e ai veicoli, inoltre le truppe d'occupazione tedesche requisirono motrici e rimorchi oltre a danneggiare le centrali elettriche. L'esercizio divenne così quasi inesistente e il trasporto pubblico fu sostituito da camioncini di proprietà dei privati. I danni di guerra alle macchine e agli impianti furono calcolati nel 1948 in quattordici miliardi.

Nel dopoguerra l'azienda dei trasporti pubblici cambiò la sua denominazione in Azienda tramvie e autobus del Comune di Roma (Atac). Il servizio di trasporti municipali tornò alla normalità entro il 1948, e due anni dopo, nel 1950, l'Atac risultava composta di 97 linee, un parco vetture di 623 tram, 384 filobus e 368 autobus per 562 km di esercizio, e 8.702 dipendenti. Nel biennio 1948-1949 si avviò un riordino della rete, che introdusse linee celeri per aumentare la velocità di percorrenza e ristabilì i lunghi itinerari attraversanti il centro, come avveniva prima della riforma del 1930.

Roma, durante gli anni Cinquanta, crebbe rapidamente senza progettazione, sottoposta a una speculazione edilizia che la segnò indelebilmente e senza una programmazione razionale dei trasporti, che, per questo, divennero sempre più inadeguati.

Nel 1955 la rete dei tram fu ampliata nell'area Prenestina, verso Centocelle, ma contemporaneamente ristretta nella zona da Prati a Monte Mario fino a Santa Maria della Pietà; nel 1956 fu ristrutturato lo snodo di Porta Maggiore.

Ma nel giro di pochi anni i filobus, "vittime" del traffico in aumento, cominciarono ad essere eliminati dal centro e sostituiti dall'autobus.

L'affermazione di quest'ultimo divenne definitiva con i lavori per le Olimpiadi del 1960. Le nuove sistemazioni viarie furono pensate esclusivamente per il traffico

privato, portarono all'eliminazione di numerose linee tranviarie e le corsie preferenziali per i tram vennero smantellate per lasciare spazio al traffico, che contribuì all'ulteriore rallentamento del mezzo; in più le borgate continuavano a essere lasciate fuori da ogni razionalizzazione della rete, con orari di partenza limitati e lunghissimi tempi di attesa e di percorrenza.

Quanto alla metropolitana, nel 1948 ripresero i lavori per la costruzione della linea per l'Eur, che fu inaugurata il 9 febbraio 1955: Roma era molto indietro rispetto alle altre grandi capitali europee, e una sola linea non poteva essere sufficiente in una città con due milioni di abitanti. Solo nel 1959 fu decisa la costruzione di una seconda linea da piazza Risorgimento a Cinecittà.

Anche negli anni Sessanta, la mobilità pubblica non viene valorizzata: in pieno boom economico le famiglie romane erano più propense a un maggiore acquisto e utilizzo dell'automobile, rendendo il traffico uno dei problemi maggiori per la città.

In questi anni l'Azienda delle tramvie e autobus gestiva 129 linee, un parco vetture di 592 tram, 419 filobus e 1.073 autobus, per 879 km di esercizio, e un personale di 11.098 unità.

Nel 1960 le vetture divennero a tre porte e nel 1964 furono messi in servizio gli autobus a due piani sulla linea Termini-San Pietro.



Sopra, a sinistra, vettura MRS; a destra, circolazione tranviaria a San Pietro (1937).
Sotto, a sinistra, inaugurazione Stazione Termini (1874); a destra, Termini (1961)



L'anno seguente le linee celeri furono eliminate. Alla fine degli anni Sessanta la politica del trasporto pubblico riprese forza, e nell'estate del 1968, dopo un anno di discussioni, entrarono in funzione i primi due percorsi preferenziali via Gregorio VII-Termini, e via Salaria-Termini.

Contemporaneamente fu vietata la sosta in una parte del centro storico, fu istituita la prima isola pedonale a piazza Navona e via dei Coronari, seguita da altre negli anni successivi. Ulteriori provvedimenti sul traffico arrivarono nell'autunno del 1970 con la priorità ai mezzi pubblici su via Nazionale, la campagna di controllo sul rispetto dei divieti di sosta, la revisione dei sensi unici e la chiusura alle auto private di via del Corso.

Negli anni Settanta tutti i filobus vengono eliminati: l'ultimo circolò il 2 luglio 1972 sulla linea 47 lungotevere Marzio-Monte Mario: eliminate le filovie il parco mezzi Atac fu ampliato con centinaia di nuove vetture a benzina, ma a causa del traffico privato e al susseguente rallentamento della velocità dei mezzi il numero degli utenti continuò a calare visibilmente: da 971 milioni di passeggeri trasportati nel 1960 a 715 milioni nel 1965, a 591 milioni nel 1970.

L'Atac cercò di arginare questa perdita di utenti allargando le corsie riservate, offrendo il trasporto gratuito sui suoi mezzi per una settimana e istituendo la tessera di abbonamento per l'intera rete. Ci vollero cinque an-

ni perché il numero dei passeggeri superasse quello del 1960.

Nel generale clima di avversione al tram, l'azienda riuscì a concretizzare l'idea di una linea tranviaria circolare ad U, di cui si parlava già da molti anni. Il tragitto, approvato dal Consiglio comunale, da piazza San Giovanni di Dio a piazza Irnerio passando per viale Trastevere, Ponte Sublicio, via Marmorata, Porta San Paolo e poi seguendo il percorso della circolare esterna fino a piazza Ungheria, da qui viale Parioli, via Flaminia, viale Giulio Cesare, via Baldo degli Ubaldi. Ma le difficoltà intercorse ne modificarono il percorso e ne rallentarono i lavori. In particolare, il tragitto di viale Parioli fu soppresso, per le proteste degli abitanti, e sostituito con via delle Belle Arti.

L'ideazione di una nuova metropolitana, anch'essa con capolinea a piazza Irnerio, fece abbandonare il tratto fino a questa terminazione. La circolare ad U fu alla fine attivata con capolinea a piazza Risorgimento, il 3 marzo 1975.

Nel frattempo nel 1974 su questo circuito in costruzione era entrata in funzione la linea 19 da Centocelle per via Prenestina, fino a piazza Galeno, che raggiunse l'anno seguente il capolinea di piazza Risorgimento. Anche per questa linea non mancarono difficoltà. Secondo il progetto doveva terminare al quartiere Flaminio, in piazza Mancini, ma per le proteste prima dei commercianti di via Flaminia e poi dei condomini di un palazzo, ciò fu possibile solo nel 1983.

In questi anni l'Azienda contava 213 linee, 195 tram e 2604 autobus, 1766 km di esercizio e 16.188 dipendenti. Roma negli anni Settanta aveva quasi raggiunto i tre milioni di abitanti, ma il suo apparato di trasporti pubblici risultava ancora fortemente inadeguato, soprattutto per il grave ritardo con cui procedeva l'ampliamento della metropolitana. I lavori della linea A si protraggono tra difficoltà di diverso genere. Ci vollero così vent'anni, dalla decisione della sua costruzione, perché questa seconda linea fosse attivata, il 16 febbraio 1980 da Ottaviano a Cinecittà, e prolungato ad Anagnina in giugno. ■

Identikit di un territorio

La Roma del futuro

Una ricerca del Censis delinea gli scenari evolutivi della città e le aspettative dei suoi abitanti. Nel 2015 avremo una Capitale più dinamica, innovativa, equa e policentrica. Ma per aumentare la competitività occorre migliorare infrastrutture e qualità dei servizi

La Roma del futuro

■ Una città vitale sul piano demografico, socio-economico e della proiezione internazionale, con un positivo microclima favorevole all'innovazione e la voglia di fare, soprattutto dei più giovani. Questo il quadro che emerge dai risultati di una ricerca realizzata dal Censis sugli scenari futuri di Roma.

Da qui al 2015 – nell'ipotesi più estrema – la popolazione stabilmente residente nel territorio del comune di Roma dovrebbe salire sino a raggiungere 2.750.000 abitanti, con un aumento del 2%.

In termini di classi di età, i dati previsionali evidenziano che i giovani fino a 14 anni dovrebbero passare da 350.817 a 414.900 con un aumento del +18,3%. In termini di quota sul totale passerebbero dall'attuale 13% del totale al 15,1% del 2015; il numero di adulti (15-64 anni) si ridurrà del 4,1%, che in termini di incidenza significa passare dall'attuale 68,1% al 64%; gli anziani, che pesano per il 18,9%, arriverebbero a rap-

presentare il 20,9%, mentre in valori assoluti si passerebbe da 510.363 a 575.400 (+12,7%). Si contrarrà in modo consistente la capacità attrattiva dei comuni dell'hinterland, rallentando i flussi di uscita dal territorio comunale di Roma.

Va tenuto presente che i dati ufficiali sottostimano il numero di persone stabilmente residenti nel territorio del comune di Roma, perché non registrano un aggregato di individui che dimora abitualmente nella Capitale pur risultando ufficialmente residente altrove. Si tratta di circa 150.000 unità che vanno aggiunte ai residenti secondo l'ultimo Censimento 2001 e che, pertanto, portano il numero di persone stabilmente residenti nei confini comunali a 2 milioni 697 mila abitanti.

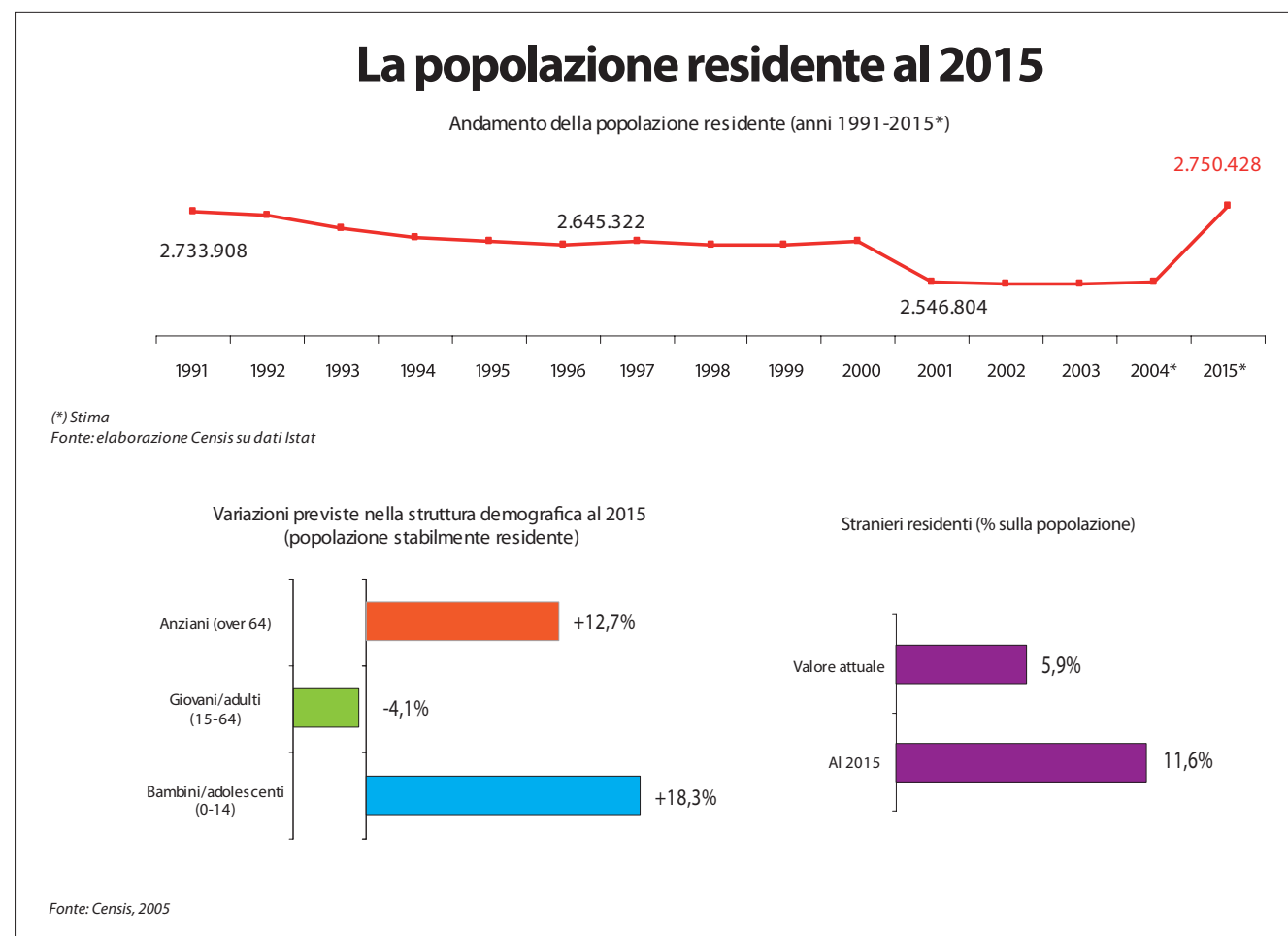
Una città dinamica, innovativa, equa e policentrica

Tra i romani prevale un approccio ottimista; il 65,9%

Le ipotesi demografiche

	Ipotesi bassa	Ipotesi centrale	Ipotesi alta
Speranza di vita alla nascita	Dai valori attuali ai massimi registrati attualmente in Italia		
Struttura per età della fecondità	Invarianza della distribuzione attuale	Tendenza a spostarsi verso i 30-39 anni	
Saldo migratorio	Costante e pari ai valori 2000-2003	Aumento della capacità attrattiva	Aumento della capacità attrattiva e riduzione delle uscite dalla città
Distribuzione per età del saldo migratorio	Invarianza della distribuzione attuale	Consolidamento della prevalenza nell'età attiva	
Tasso di fecondità	Costante e pari al valore attuale	Aumento graduale in 10 anni	Aumento nei primi 5 anni
Popolazione prevista	2.636.437	2.700.014	2.750.428

Fonte: Censis, 2005



degli intervistati si dichiara ottimista, percentuale che sale al 68,9% tra i più giovani, risulta superiore alla media tra i laureati ed è omogenea sul territorio comunale.

Un secondo elemento di scenario emerso dai dati riguarda l'alto potenziale creativo e di innovazione di Roma, che per i cittadini è destinato a crescere nel prossimo decennio. Infatti, il 57,3% dei romani ritiene che nel 2015 Roma sarà una città con buone opportunità per chi ha idee e voglia di fare, percentuale che sale tra i laureati (66,2%) e i giovani fino a 29 anni (70,3%) e, addirittura raggiunge oltre il 73% tra coloro che hanno tra 18 e 24 anni.

Il 46,7% dei romani dichiara che la propria condizio-

ne socioeconomica è migliore di quella della famiglia di origine, mentre quasi il 59% è convinto che la condizione socioeconomica dei propri figli sarà migliore della propria.

Inoltre, dai dati emerge che: sono le persone a bassa scolarità (quelle senza titolo di studio o con licenza elementare, 54,7%, e quelle con licenza media inferiore, 48,5%) a ritenere la propria condizione migliore rispetto alla famiglia di origine; è nei quartieri della periferia (64,9%) che sono più alte le aspettative di miglioramento della condizione socioeconomica dei figli, rispetto alle percentuali già rilevanti delle altre zone della capitale.

Il 56,1% degli intervistati ritiene che Roma sarà in

Da qui al 2015 la popolazione stabilmente residente a Roma dovrebbe raggiungere 2.750.000 abitanti, con un aumento del 2%

Un forte senso di appartenenza e di identità

Oltre il 78% delle persone che vivono a Roma dichiara che Roma è la comunità alla quale sentono di appartenere; percezione diffusa trasversalmente rispetto alle caratteristiche sociodemografiche, territoriali e di dotazione di capitale culturale e reddito. Inoltre, se tra i nativi è l'81,4% a sentire Roma come la propria comunità, tra i non nativi la percentuale è pari a quasi il 73% degli intervistati.

L'identità romana

Il 58,6% degli intervistati ritiene che esista un'identità romana, percentuale che sale al 62% tra i laureati e raggiunge quasi il 65% tra i possessori di diploma di scuola superiore; inoltre, l'identità romana è percepita dalla maggioranza (il 52,5%) di coloro che non sono nati a Roma e dal 76,4% dei 18-24enni.

I luoghi della romanità

In relazione ai monumenti e alle piazze che più rappresentano la romanità, dai risultati è emerso che: il Colosseo (49,2%) è il monumento più citato, seguito da San Pietro (19,1%) e Fontana di Trevi (10,4%). Sono soprattutto i giovani di età compresa tra 18 e 24 anni (66,2%) e le persone nate a Roma (54,3%) a citare il Colosseo; Piazza Navona (32,1%) è la piazza che più rappresenta la romanità, seguita da Piazza Venezia (19,8%) e Piazza di Spagna (18,6%). Da notare la differenziazione generazionale dei riferimenti, visto che i 18-24enni richiamano soprattutto Piazza di Spagna (oltre 29%), mentre tra gli adulti e gli anziani prevale Piazza Navona.

La buona qualità della vita nella città sicura

Oltre il 76% dei cittadini afferma di vivere bene a Roma, valore che arriva a sfiorare l'88% tra i più giovani (18-24enni), è pari all'82,8% tra coloro che non sono nati a Roma ed a circa l'80% tra i laureati e le donne. Inoltre, si vive bene in tutto il territorio comunale, con percentuali che oscillano tra l'81,6% delle zone periferiche ed il 76,4% delle zone semicentrali.

Sul perché i romani pensano che a Roma si viva bene, un ruolo decisivo lo esercita, con tutta probabilità, la percezione di sicurezza.

Il 62,5% dei rispondenti si sente sempre sicuro, il 19,8% è tranquillo di giorno, mentre il 9,4% non si sente sicuro quando è da solo e solo l'8,3% ha sempre paura.

Anche tra anziani e donne la maggioranza degli intervistati manifesta un grande senso di sicurezza che prevale anche in tutto il territorio comunale, visto che il valore più basso è pari al 54,4% nelle zone semiperiferiche per poi innalzarsi fino a superare il 68% nei quartieri semicentrali.

Tra i quartieri percepiti come più pericolosi è Tor Bella Monaca l'icona dell'insicurezza (28,3%), seguita da Prenestino (11,4%), da Termini (10,5%) e da Piazza Vittorio (6,7%).

Tempi e modi della mobilità

In media i romani impiegano quasi mezz'ora per raggiungere, ogni giorno, il proprio posto di lavoro o di studio. Varia la durata del tragitto quotidiano a seconda dell'area di residenza, poiché si passa dai 18,5 minuti per coloro che vivono al centro ai 27,8 minuti per i quartieri semicentrali, ai 29,9 dei quartieri semiperiferici, sino ai 33,4 minuti delle zone periferiche.

È l'automobile il mezzo di locomozione più usato (48%), cui segue l'autobus (25,8%), mentre il 24,3% degli intervistati si sposta a piedi, il 18,6% con moto/motociclo ed il 9% con la metropolitana. Chiaramente l'età influisce sul mezzo di locomozione utilizzato, poiché i più giovani ed i 30-44enni usano, in misura maggiore rispetto alla media, le moto o i motocicli (rispettivamente 27% e 23,2%), l'automobile è utilizzata principalmente dalle persone con un'età compresa tra i 45 ed i 64 anni (56,6%), mentre gli autobus sono presi soprattutto dai cittadini con oltre 64 anni (32,9%) che sono anche i soggetti che più si spostano a piedi (78,5%).

Molto diverse le modalità di trasporto a seconda del quartiere di residenza, poiché al centro il 40,7% si sposta a piedi, mentre circa il 30% ricorre all'automobile; la quota di romani che si muove a piedi si riduce negli anelli decentrati sino a risultare pari a 12,1% nelle zone periferiche; al contrario cresce drasticamente la quota degli automobilisti salendo sino al 58% dei quartieri periferici.

(L.C.)

grado di realizzare una buona integrazione tra etnie e culture diverse, e il dato risulta più elevato in periferia rispetto ai quartieri centrali.

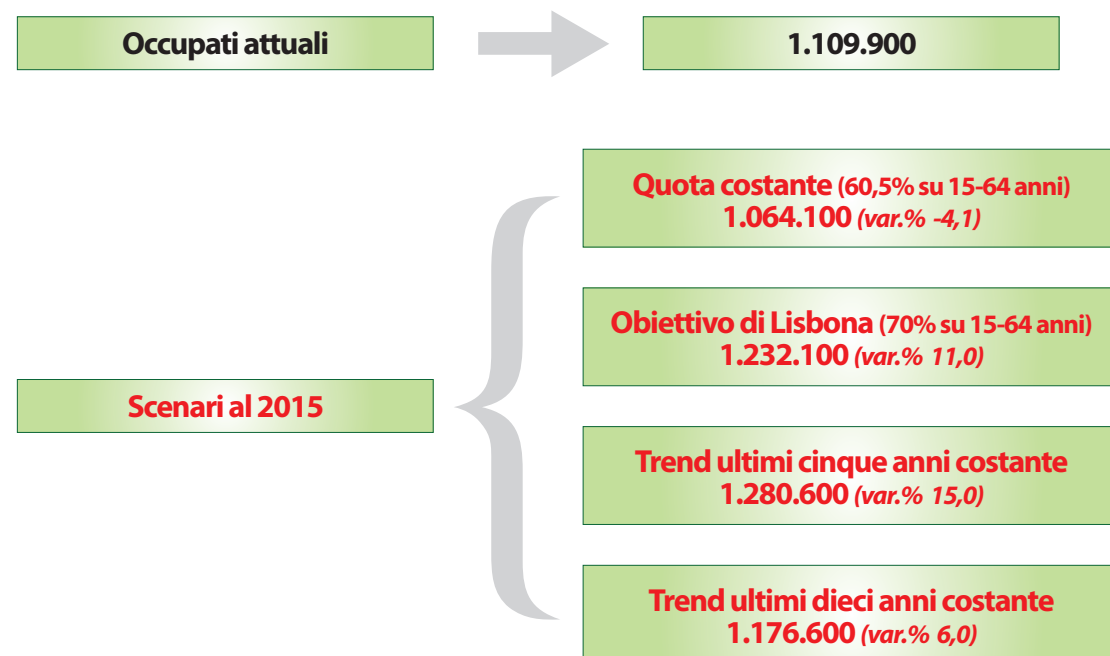
Il 56,8% degli intervistati è convinto anche che nel 2015 le diseguaglianze economiche saranno meno gravi che altrove e tale convinzione è molto più radicata tra i 18-24enni (67,2%).

È chiaro che l'equità sociale, sia pure relativa, è un ulteriore fattore di compattezza comunitaria e indica un retroterra meno permeabile alla conflittualità sociale o, peggio, allo slabbramento delle appartenenze.

Il policentrismo romano sarà infatti caratterizzato, secondo il 55,1% degli intervistati, sia dal centro storico che da quartieri con spazi, servizi e identità propri;

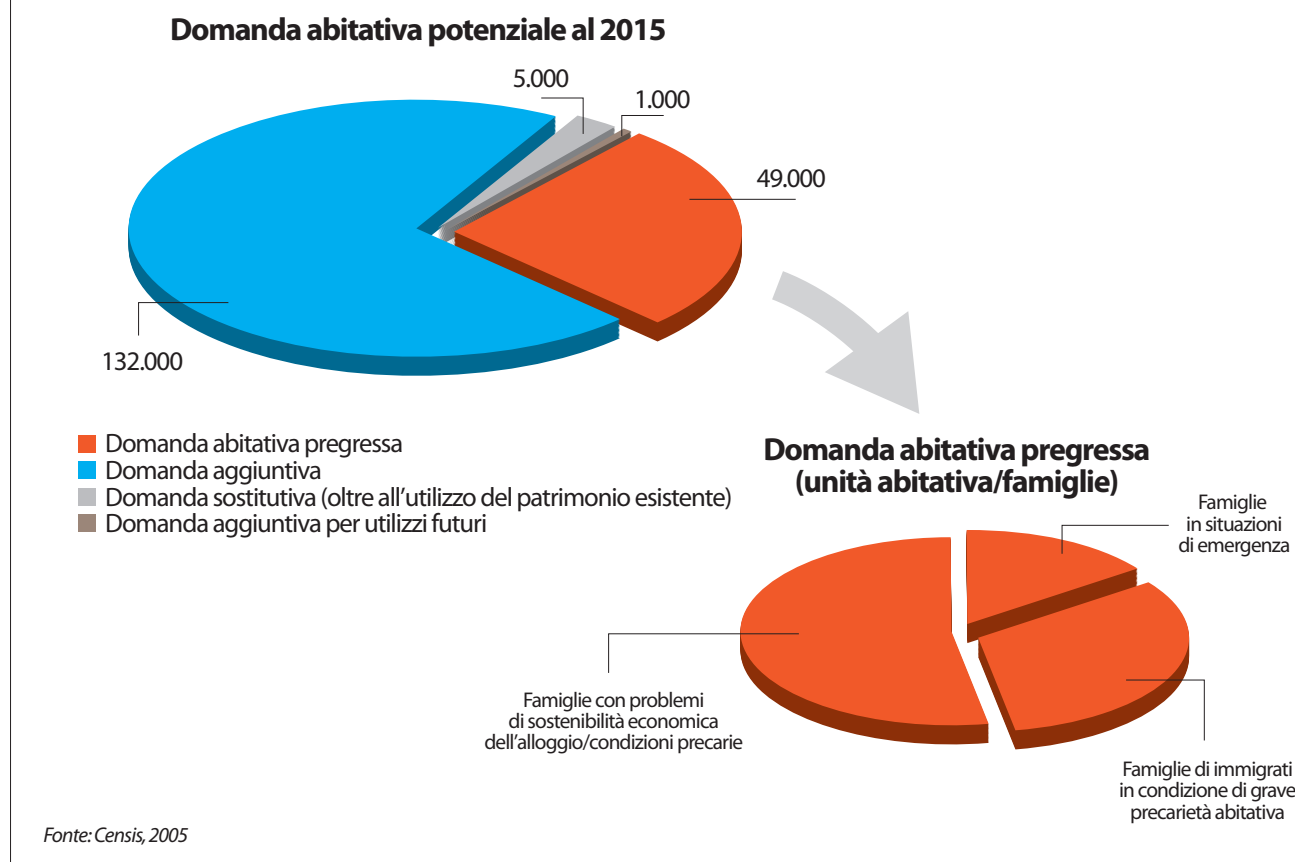
opinione prevalente su tutto il territorio comunale, con una punta del 61,3% nei quartieri semicentrali. Ben il 66,6% dei romani se ne andrebbe da Roma; di questi, il 34,5% perché dichiara di non poter vivere altrove perché ha qui le proprie radici, mentre il 32,1% ritiene che sia una delle città d'Italia ove si viva meglio. Sostanzialmente omogenei i dati relativi ai nativi e non nativi, a testimonianza di un attaccamento alla città che per quasi il 30% dei non nativi viene legato anche al radicamento che impedisce di vivere altrove, mentre il 36,7% sottolinea la qualità della vita comparativamente migliore a Roma rispetto ad altri contesti. Il 69,7% dei più giovani di età compresa tra 18 e 24 anni ed il 72,7% degli anziani over 65 vuole rimanere

L'andamento dell'offerta di lavoro al 2015 nel Comune di Roma



Fonte: Censis, 2005

Il fabbisogno abitativo potenziale al 2015



a vivere in città e spicca, in particolare, la convinzione dei più giovani che questa sia una delle città italiane ove si vive meglio.

L'agenda delle cose da fare

Quali sono secondo i romani le iniziative utili, da attivare per migliorare la città? In primo luogo, riguardo alle risorse sulle quali puntare, i romani hanno indicato soprattutto l'efficienza dei servizi (59,8%) e la cura dell'ambiente (34,4%), seguite dalla qualità della vita, dallo stile di vita (33,6%) e, in ultima istanza, dalla voglia di fare impresa dei singoli e della capacità di innovare (12,8%).

Un primo elemento che balza agli occhi è la richiesta di creare una cornice, un contesto positivo, favorevole, in cui gli attori possano muoversi e agire senza il sovraccarico delle diseconomie esterne.

Il sistema dei servizi è, sotto questo profilo, indicativo, perché l'economia cittadina dei piccoli soggetti ne ha assoluto bisogno per ampliare la propria forza competitiva.

I soggetti della vitalità cittadina

Alla luce dell'agenda delle cose da fare, nella densa e intricata rete di relazioni urbane, diventa essenziale delineare la rete di soggetti che, pur nella pluralità di

Uno sguardo al futuro

INTERVENTI PER LA MOBILITÀ	
Potenziamento rete trasporto pubblico su ferro	- Linea C metropolitana (p.zale Clodio-Pantano, 25,5 km) - Linea B1 metropolitana (Pza Bologna-Conca d'Oro, 4 km) - Potenziamento e ristrutturaz. del sistema delle Ferrovie regionali
Potenziamento rete trasporto pubblico su gomma	- Corridoi della mobilità (Palmero Togliatti, EUR-Tor de Cenci, Laurentina-Trigoria)
Potenziamento mobilità orbitale	- Completamento terza corsia GRA (18,5 km) - Completamento anello interno (passante a nord-ovest, ecc.)
PROGETTI URBANI	
Attività fieristiche e congressuali	- Nuova Fiera a Ponte Galeria - Centro Congressi Italia all'EUR
Cultura e tempo libero	- Città dei giovani - riconvers. ex Mercati Generali - "Museo delle Arti del XXI sec. - MAXXI" - riconv. ex caserme al Flaminio - Ampliamento MACRO - ex Birra Peroni
Direzionale pubblico	- Comprensorio direz. Pietralata - "Operazione Campidoglio 2" - nuova sede uffici comunali Ostiense
Nuove centralità urbane	- Nuova stazione Tiburtina - Centro polifunzionale "Porta di Roma" - Centro commerciale-tempo libero di Lunghezza - Centralità EUR-Sud - Centralità Acilia-Area Italcable - Area centro direzionale Alitalia
Riorganizzazione funzione universitaria	- Completamento comprensorio Tor Vergata - Recupero-rifunzionalizzazione ex Snia-Viscosa - Riconversione ex Mattatio al Testaccio
Sviluppo produttivo	- Completamento Polo tecnologico Tiburtino

Fonte: Censis, 2005

modalità operative e finalità perseguite, contribuisce alla vita della città (escludendo quelli istituzionali come Comune, Regione, Camera di Commercio, ecc., nei fatti oggettivamente risolutivi per le future scelte). Secondo il 32,1% dei romani saranno le Università a pesare di più, per il 28,6% sarà il Vaticano, per il 19% l'Aeroporto internazionale, per il 17,9% i grandi centri commerciali, per il 17,4% i nuovi musei, per il 10,9% le strutture dello Stato centrale.

I primi tre soggetti, al di là della loro evidente diversità, possono essere considerati come tre risorse per una nuova internazionalità di Roma. Di fronte alle sfide della globalità, incluse quelle per linee interne, come la coesistenza di stili di vita e di diverse convinzioni religiose, e la metamorfosi lenta ma percepibile del sentire comune, la città indica tre soggetti chiave profondamente radicati nella storia e nella tradizione locale. ■

.GENERAL RISK BROKER. PERCHÉ CHI PUNTA IN ALTO HA BISOGNO DI PUNTI FERMI



GENERAL RISK BROKER ASSICURA LA REALIZZAZIONE DELLE VOSTRE GRANDI IMPRESE.

Guardare in alto significa vedere in anticipo i possibili rischi. Per prevenirli. Significa sapere dove dirigere il proprio sguardo. General Risk Broker opera a tutto campo nel brokeraggio assicurativo ed ha il suo core business nel garantire le imprese che operano nell'edilizia e nei pubblici appalti. Una società giovane, competente e intraprendente, che ha già assicurato la realizzazione di grandi opere. Nessuna impresa è impossibile, dal nostro punto di vista.

General Risk Broker - Via A. Casella, 51 - 00199 Roma - Tel. 06 45435303 - Fax 0645435529



Il lungo inverno delle costruzioni

In un anno perduti 10 milioni di ore di lavoro

L'allarme dell'URCEL: il progressivo calo di attività e i ritardi dei pagamenti mettono a rischio il tessuto imprenditoriale

di **Stefano Petrucci** Presidente ANCE Lazio-URCEL

In un anno l'edilizia nella regione ha visto ridurre l'attività di oltre il 12%, ma in alcune province come Latina la contrazione supera il 20%. Da ottobre 2008 a settembre 2009 abbiamo perduto oltre 10 milioni di ore di lavoro. I dati delle Casse edili evidenziano una riduzione di oltre 11 mila occupati e l'uscita dal sistema di oltre mille imprese. Ma ciò che preoccupa maggiormente è che i numeri peggiorano di mese in mese e che quindi è facile prevedere che sarà un lungo e difficile inverno. A Roma la progressione negativa nel confronto tra 2009 e 2008 da maggio a settembre passa da un meno 7% a un meno 10%, per assestarsi nell'ultimo mese a meno 12%.

I numeri parlano chiaro

La contrazione di attività riguarda sia il mercato privato che quello delle opere pubbliche. Nel primo semestre di quest'anno il mercato immobiliare in termini di compravendite ha registrato complessivamente nella regione un calo del 14% con punte del 25% a Latina e di oltre il 22% nei comuni della provincia di Rieti. Il flusso dei nuovi mutui per acquisto di abitazioni si è ristretto nel primo semestre 2009 rispetto allo stesso periodo del 2008 del 21%, contro una media nazionale del 17,3%. Il nostro è un tessuto di piccole e medie imprese, molte delle quali operano da anni con successo sul mercato dei lavori pubblici. La contrazione delle opportunità che sta caratterizzando la domanda pubblica di lavori medio-piccoli si somma alla progressiva riduzione della domanda privata creando un volano negativo che

non si vedeva dagli anni Settanta. I lavori sotto il milione di euro, relativi a bandi pubblicati, che nel 2007 erano stati 1118, nel 2008 sono diventati 837 con un calo del 25% circa, percentuale corrispondente anche in termini di valore. Nei primi nove mesi di quest'anno le gare bandite di importo inferiore ai 500.000 euro sono state soltanto 387 con una contrazione rispetto allo stesso periodo del 2008 di un ulteriore 14%. Ma sui lavori pubblici oltre che il calo della domanda pesa sulle imprese l'insostenibile ritardo dei pagamenti delle pubbliche amministrazioni e della Regione in particolare, che sta mettendo a rischio l'intero tessuto imprenditoriale edile. È una situazione che riguarda centinaia di imprese per diverse decine di opere e programmi che incidono sullo sviluppo e sulla qualità della vita dei cittadini. In molti casi si è già provveduto a sospendere i lavori, nel pieno rispetto della Legge. Stiamo parlando di diversi mesi di ritardo nei pagamenti che in alcuni casi supera l'anno.

Oltre 200 milioni di crediti

Le denunce raccolte da ANCE Lazio-URCEL riguardano un credito che si avvicina ai 200 milioni di euro e concernono in particolare due settori:

- i programmi per l'edilizia residenziale sociale per un valore di 70 milioni di contributi per opere già realizzate od avviate e che interessano circa 300 operatori del settore tra imprese private e cooperative;
- il settore dei lavori pubblici con il suo miliardo e 300 milioni di opere mediamente bandito ogni anno, dove si registrano ritardi anche di 36 mesi e dove persistono meccanismi che rendono sempre più arduo ottenere il pagamento dei SAL secondo le indicazioni dell'Unione Europea (60 giorni), ma anche all'interno delle scadenze previste dalle circolari dei diversi assessorati regionali e degli impegni presi dalla Regione Lazio anche subito prima dell'estate, ovvero 180 giorni. ANCE Lazio-URCEL ha individuato sulla base delle denunce di numerose imprese circa 150 milioni di euro non pagati e relativi a fatture scadute da mesi.

Qualche caso eclatante

A volte i lavori sono finiti da tempo e le opere sono state inaugurate con grande enfasi e intanto le imprese attendono di vedere liquidati gli stati di avanzamento come nel caso del "Nodo Squarciarelli". Chi invece sta ancora lavorando e si accinge a sospendere i lavori e a chiedere gli interessi per i mancati pagamenti nel rispetto di quanto previsto dall'art. 26 del Regolamento dei Lavori Pubblici. Tra queste opere vale la pena di segnalare il tratto tra lo svincolo di Pontinia e lo svincolo di Sezze della SS. 156 "Monti Lepini" (Frosinone-Latina), un'opera considerata "strategica" e di primaria importanza, il cui completamento rischia così di venire ulteriormente rimandato, a danno delle popolazioni e dell'economia locale e regionale.

Venti mesi per vedere pagato un lavoro consegnato in 120 giorni

Relativamente alla questione dei tempi abbiamo stimato, sulla base di una valutazione che tiene conto delle più recenti circolari regionali, che per un'opera che l'impresa consegna in 120 giorni, il saldo dei pagamenti non può avvenire – se tutto funziona e le amministrazioni rispettano le procedure previste, cosa che accade veramente di rado – prima di 600 giorni, ovvero 20 mesi. Le imprese per recuperare quanto loro dovuto sono costrette a seguire macchinose procedure tra stazioni appaltanti, enti strumentali regionali (a vario titolo committenti dei lavori pubblici) e Regione Lazio, che appesantiscono notevolmente tutte le varie fasi delle procedure. Dalla trasmissione della documentazione relativa ai lavori eseguiti, alla rendicontazione e certificazione degli stessi, dalla richiesta di emissione dei mandati di pagamento alla loro liquidazione. Tanti, troppi passaggi che, alla fine, pregiudicano fortemente l'impresa, costretta a lasciare aperte a lungo pesanti posizioni debitorie nei confronti degli istituti di credito. Inoltre, non è ammissibile che ci sia una netta discriminazione tra lavoratori "di tipo A" e lavoratori "di tipo B". I dipendenti delle pubbliche amministrazioni ricevono giustamente lo stipen-

dio tutti i mesi a carico della spesa corrente. Viceversa le imprese che svolgono correttamente il loro lavoro, e che a fine mese devono anche esse pagare i propri lavoratori, attendono anche 600 giorni per avere i soldi che spettano loro. È una situazione insostenibile.

No all'alibi della crisi politica

L'attuale situazione politica determinatasi con le dimissioni del Presidente Marrazzo non può e non deve diventare un alibi per rimandare i pagamenti già previsti e soprattutto procrastinare l'utilizzo di risorse a destinazione vincolata (programmi di edilizia residenziale sociale ex lege 493/93, programmi di edilizia sanitaria ex lege 67/88, programmi per opere igienico sanitarie finanziati dalla Comunità Europea), già stanziati e acquisiti sia da parte dello Stato sia da tempo accreditate alla Regione e dalla stessa gestite e che dovrebbero essere liquidati alle imprese che hanno realizzato i lavori. Così come vanno assolutamente evitati la sospensione delle attività di emissione dei nuovi mandati e, soprattutto, il blocco dei pagamenti e delle liquidazioni dei mandati già emessi. La Regione deve provvedere senza indugio a liquidare quanto dovuto. Si faccia una scelta chiara: non si proceda a nuove gare di appalto, a nuovi affidamenti fino a quando non si sia provveduto a pagare chi i lavori li ha consegnati.

Occorre infine richiamare l'attenzione sul pericolo che il sistema imprenditoriale del Lazio, rappresentato dalle imprese regolari, più strutturate, penalizzato dalla mancanza di risorse finanziarie, venga esposto a rischi di illegalità.

Se lo Stato e le amministrazioni pubbliche continuano a non rispettare i contratti e dilatano sempre più i tempi di pagamento e le banche non ritornano a svolgere la loro funzione principale, ovvero di "prestare il denaro" e sostenere le iniziative imprenditoriali, si creeranno le condizioni per "aprire" il mercato e favorire una crescita delle infiltrazioni da parte della malavita organizzata. ■

Il museo “Kolumba” di Colonia dell'architetto Peter Zumthor vincitore del Pritzker 2009

di **Marta Laudani**

Buenos Aires, 29 maggio 2009: il premio “Pritzker” – considerato il Nobel per l'architettura – viene conferito al progettista svizzero Peter Zumthor, uno dei personaggi più defilati e schivi del panorama architettonico internazionale. Lontano, nel lavoro come nello stile di vita, dai clamori delle archistar. Sempre impegnato, nel suo eremo fra i monti Grigioni, sulla qualità del costruire e sulla concretezza del fare, in un personalissimo dialogo con le tecniche della tradizione.

Figlio di un ebanista e sin da giovane abituato al lavoro nel laboratorio del padre, il sessantacinquenne Zumthor ha saputo conservare negli anni una dimensione “artigianale” del mestiere, una forte attenzione per i materiali e il tipico understatement di chi è abituato a “sporcarsi le mani” con il fare. Come ha infatti dichiarato in una recente intervista: “Ritengo che (...) i materiali possano assumere qualità poetiche, che debbano risuonare e risplendere, essere limpidi e trasparenti. Costruire è l'arte di conformare un tutt'uno dotato di senso, a partire da una molteplicità di parti singole. Guardo con rispetto all'arte del congiungere, alle capacità dei costruttori, degli artigiani e degli ingegneri”.

Già autore di opere di raffinata qualità, quali la cappella Sogn Benedegt del 1988, le terme di Vals (che nel 1996 ne sancirono il successo internazionale), la residenza per anziani a Coira, il museo d'arte di Bregenz o il padiglione svizzero all'Expó di Hannover del 2000, Peter Zumthor ha realizzato una delle sue architetture più recenti nel cuore della vivace città di Colonia, riuscendo a coniugare le moderne esigenze espositive con la memoria di un luogo storicamente significativo e urbanisticamente complesso.

Tre livelli si integrano infatti in questo progetto:

1) il sito, fortemente evocativo, con le rovine dell'antica chiesa di Santa Kolumba rasa al suolo dai bom-

bardamenti della seconda guerra mondiale e con la cappella “Madonna in den Trümmen”, progettata da Gottfried Böhm negli anni '50 per accogliere una statua miracolosamente scampata alle distruzioni belliche;

- 2) la ricca collezione del Museo Diocesano di Colonia (formatasi a partire dal 1853 e progressivamente ampliata nella precedente sede di Roncalli Platz) con opere che vanno dalla prima cristianità ad oggi;
- 3) la nuova architettura che conferisce unitarietà alle diverse componenti in un continuum spaziale di estrema eleganza.

In questo edificio, infatti, ogni scelta progettuale comunica un forte senso di calma e familiarità: i pavimenti continui “a terrazzo”, color avorio, che si trasformano anche in lunghe rampe di scale per connettere i diversi livelli; le pareti bianche, che tuttavia possono talvolta diventare preziosi scrigni di legno (come nel guardaroba all'ingresso o nella sala di lettura al secondo piano), ovvero trasformarsi in misteriosi spazi bui, come nella sala degli antichi reliquiari. Ma anche i grandi infissi di vetro e acciaio che svuotano intere pareti per incorniciare frammenti della città, come fossero quadri. Sempre sottolineando quella forte qualità tattile delle superfici che appare evidente soprattutto nell'uso estensivo dei mattoni: di foggia particolarissima, sottili e irregolari nell'insolito formato di 4x21x54 cm e nell'inconsueta tonalità grigio-beige, sono utilizzati per disegnare campiture preziose e mutevoli (mattoni che sono valsi all'edificio l'assegnazione del “Brick Award”, come migliore architettura contemporanea in laterizio). Il progettista ne dirada talvolta la tessitura per inventare diaframmi traforati, permeabili alla luce, come nel silenzioso giardino interno, che ha la tranquillità di un antico chiostro; oppure nel vasto ambiente che avvolge le rovine della chiesa distrutta. All'interno dell'edificio sono 18 le stanze che si susseguono lungo il percorso di visita, alternando proporzioni e situazioni spaziali differenti: ambienti ampi e fluidi o piccoli e compressi, soffitti altissimi o molto bassi, spazi in penombra, completamente bui, ovvero inondati di luce, in cui le opere an-

tiche affiancano quelle contemporanee, in un dialogo che il contrasto rende fortemente espressivo. Avviene così che una scultura lignea del Cinquecento (l'intenso “Ecce Homo”) fronteggi le drammatiche croci di Andy Warhol, che la grazia della “Madonna con la violetta” di Stefan Lochner (del 1450) si confronti con il rigore delle geometrie di Josef Albers, che una scultura seicentesca in alabastro (la “Madonna con bambino” di Jeremias Geisselbrunn) si rispecchi nei quadri di Gerhard Marks. In un percorso sempre avvincente di paramenti sacri e opere di Richard Serra, Joseph Beuys o Antoni Tàpies; di antiche tele e lavori di Jannis Kounellis, Eduardo Chillida o Rebecca Horn. Perché – come sottolinea lo stesso Zumthor – in questo progetto “tutto comincia dall'arte”. ■

La testimonianza

A passeggio nella città fantasma

Così L'Aquila cerca di rinascere dalle macerie del 6 aprile

di **Charis Goretti**

Sono passati sette mesi da quel fatidico 6 aprile 2009, il silenzio continua a essere assordante. Se fosse la scenografia di un film hollywoodiano sarebbe perfetta, ma questa purtroppo non è finzione, è una realtà così violenta che facciamo fatica ad accettarla. Eppure l'Aquila nonostante il dramma va avanti, si sta preparando per l'inverno e continua a combattere.

Siamo stati accolti calorosamente dai giovani colleghi dell'Abruzzo ai quali non è mancata la nostra sincera solidarietà. Ci hanno mostrato la dura realtà dei luoghi, non comprensibile dalla sola lettura dei giornali. Una città che si è risvegliata nelle macerie, che continua a tremare, ma che non ha mai smesso di reagire. In 70 o forse più, da tutta Italia, armati di caschetti ros-

si, abbiamo iniziato il nostro giro camminando per i cantieri delle “new town”. In quattro mesi l'Abruzzo ha fatto quello che in Italia spesso non riusciamo a fare in quattro anni. Questo non vi fa riflettere? È possibile che nel nostro paese sono le tragedie a costringerci a una efficienza normativa?

Eppure quello che abbiamo visto ha dell'incredibile: case in consegna, strade e parcheggi ultimati, tendopoli in smantellamento e la certezza che molte famiglie riusciranno a passare il Natale nel tepore di una casa vera e a permettere ai bambini di festeggiarlo intorno all'albero.

Questa è la storia della “giovane Aquila”, nuove case, nuove tecniche di costruzione, molta più sicurezza, e la voglia di lasciarsi tutto alle spalle, ma con il passato nel cuore.

Poi è accaduto all'improvviso. Superato un posto di controllo, ci è apparsa una città fantasma o meglio, il fantasma di una città. Non sapevamo dove guardare: le squadre di Vigili del Fuoco all'opera in situazioni indecifrabili; le strade ancora ingombre di macerie; quel poco che rimane in piedi stretto tra impalcature e fascianti; gli archivi dell'Università sparsi un po' ovunque; palazzi spezzati in due e gli armadi aperti ancora pieni di vestiti.

Ci sono storie, ricordi e beni della vita di tutti, ora sparsi, sepolti tra le macerie. Una città antica e bella ove si stenta a tenere in piedi un pezzo di cupola di una delle tante chiese implose e svanite nella polvere. Se nelle campagne c'è una storia che nasce, nel centro storico ce n'è una che fatica a tenersi in vita.

Cammini in un silenzio ovattato, che non riesce a essere infranto nemmeno dal rumore delle macchine in



azione. Allora cerchi di gettare l'occhio altrove, in un angolo dove la furia della natura non sia giunta, sperando di trovare qualcosa ancora di intatto, ma nulla è stato risparmiato. Non puoi non guardare per terra per evitare di inciampare, ma lo sguardo vaga verso l'alto, nella paura dell'incomprensibile. Le bocche socchiuse di fronte a questa follia, alla consapevolezza di una Natura sovrana. E poi la gente. Forte, coraggiosa, volitiva, indomita, sapiente, eccezionale. Resta loro, uomini meno forti, il coraggio di reagire per far volare l'Aquila di nuovo.

Come puoi non chiederti: e se fosse capitato a noi?

Ed eccoci qui, giovani da tutt'Italia, riuniti in silenzio a riflettere sul destino e sui suoi misteri.

L'Aquila ha già fatto passi da gigante. Gli aiuti sono tanti, lo sforzo immenso. Si lavora ininterrottamente. I cantieri producono 24 ore al giorno e tutto sembra riacquisire funzionalità e vita, ma nessuno ignora che ci vorrà tempo prima che tutto torni alla normalità.

Esprimo un pensiero collegialmente condiviso: gente d'Abruzzo sei formidabile. Grazie per la gentilezza con la quale ci hai accolti, per l'impeccabile organizzazione, per la dimostrazione di compostezza e per averci reso partecipi di un dramma che è già Storia, una Storia al presente. ■

Il coraggio degli aquilani, esempio per tutta l'Italia

Una delegazione di giovani imprenditori in visita nella città colpita dal terremoto

di **Francesca De Sanctis**

Il 23 ottobre una folta delegazione di giovani imprenditori provenienti da diversi territori si è recata all'Aquila, su invito dei colleghi abruzzesi, per visitare i cantieri del Progetto C.A.S.E. e per effettuare un sopralluogo nella "zona rossa" devastata dal sisma del 6 aprile.



La giornata è cominciata con un incontro con i tecnici della Protezione Civile, provenienti dall'Eucentre di Pavia, che hanno descritto nei minimi dettagli le varie fasi del Progetto C.A.S.E. e come queste siano state gestite da un punto di vista organizzativo in tempi così ristretti.

In seguito sono stati visitati due cantieri del Consorzio C.A.S.E., uno ancora in fase di realizzazione e un secondo, già terminato, con alcune famiglie già insediate nei nuovi immobili.

Il pomeriggio, siamo andati a visitare la zona rossa del centro storico della città. Abbiamo assistito a uno spettacolo emotivamente molto forte: L'Aquila, una città giovane, viva e ricca di storia e d'arte, è oggi una città fantasma in cui regnano la morte e la distruzione. Quest'ondata di distruzione non ha risparmiato nemmeno la Basilica di Santa Maria di Collemaggio, ove riposano le spoglie di Papa Celestino V, miracolosamente intatte o la splendida chiesa delle "Anime Sante".

Abbiamo visto una città splendida lacerata nel suo intimo. Vedere i suoi edifici più belli, le sue 100 chiese crollate o gravemente lesionate... il corso principale con le sue imponenti colonne, un tempo cuore pulsante della vita cittadina, completamente abbandonato ha provocato, in tutti noi, un profondo senso di tristezza e di dolore.

È stata un'esperienza incredibile sotto il lato sia professionale che umano. In questo panorama desolante sono emerse, però, la dignità e la forza degli abruzzesi: le parole dei nostri colleghi, i loro occhi lucidi ma fieri, ci hanno dato una grande lezione.

Nonostante la catastrofe che ha stravolto i loro luoghi nati hanno messo da parte il dolore e non si sono lasciati prendere dalla sfiducia e dal pessimismo: nei loro occhi abbiamo letto una gran voglia di ricominciare. Questo fa onore agli abruzzesi. E noi, come giovani, vogliamo prendere esempio da loro! ■

Costruttori, enti paritetici e Comune per il restauro della Madonnina di Monte Mario

Comune di Roma, ACER, CTP (Comitato Territoriale Paritetico), CEFME (Centro di Formazione delle Maestranze Edili) e Cassa Edile di Roma in rappresentanza delle forze imprenditoriali e dei sindacati di categoria, fianco a fianco per far ritornare la Madonnina di Monte Mario sul "Tetto di Roma" dopo la caduta del monumento a seguito del maltempo nella notte fra l'11 e il 12 di ottobre.

Con un investimento che si dovrebbe aggirare tra gli

ottanta e i novanta mila euro, e un lavoro, tra restauro e ricollocazione che dovrebbe esaurirsi nel giro di due o tre mesi, l'ACER e l'amministrazione comunale scendono in campo per dare un contributo economico e tecnico. A spiegare i contenuti dell'intervento congiunto, il sindaco Gianni Alemanno, il presidente dell'Acer, Eugenio Batelli, e l'assessore comunale ai Lavori Pubblici, Fabrizio Ghera, che si sono incontrati al centro Don Orione sulla Camilluccia per un sopralluogo lo scorso 20 ottobre.

"Questa è una proprietà privata - ha detto il sindaco - Abbiamo recepito la disponibilità dell'ACER, degli enti paritetici e dei sindacati per dare una risposta immediata all'appello della cittadinanza e a quello del Santo Padre affinché la Madonnina torni quanto prima sul tetto di Roma".

"Abbiamo raccolto l'appello della città. Siamo onorati di dare un contributo economico e tecnico ad uno dei simboli più importanti della città", ha detto Batelli sottolineando come all'intervento parteciperanno gli organi paritetici quali la Cassa Edile, il CTP e il CEFME. Il Comune, dal canto suo, metterà a disposizione le competenze della Sovrintendenza e interverrà, come ha sottolineato il sindaco "senza gravare sui cittadini". A raccogliere e ringraziare Comune e ACER, erano presenti Don Aurelio Fusi, segretario generale della



Giovanni Carollo, Aurelio Fusi, Domenico Crucitti, Gianni Alemanno ed Eugenio Batelli



L'Assessore Ghera e il Presidente Batelli



Congregazione di Don Orione, Don Domenico Cruciti, direttore provinciale Italia-Centro e Don Giovanni Carollo, direttore del Centro di Monte Mario. (FC) ■

Crisi, Batelli: servono risposte immediate

“Le risposte alla crisi vanno date subito: siamo già in ritardo nonostante ci siano imprenditori che vogliono investire”. Lo ha detto il presidente dell’ACER, Eugenio Batelli, intervenendo nel corso del convegno “Roma oltre la crisi economica” organizzato dal Pd il 23 ottobre alla Residenza di Ripetta.

Batelli ha parlato di una contrazione degli investimenti pubblici nelle opere infrastrutturali. “Nel Lazio, nei primi otto mesi di quest’anno – ha spiegato – sono stati investiti 850 milioni di euro attraverso gare d’appalto per opere pubbliche. Nel 2008 furono 1 miliardo di euro, mentre nel 2007 era stato investito 1 miliardo e 400mila euro: siamo andati indietro, al contrario di quelle che sono le richieste del mercato”. Batelli si è detto consapevole del fatto che “i minori fondi a disposizione delle istituzioni non sono il frutto di una scelta politica ma del minor numero di trasferimenti da parte del governo”. Nonostante questo il presidente dell’ACER ha invitato le istituzioni locali a “trovare soluzioni immediate” per far ripartire gli investimenti. ■

Il Piano Casa della Regione Lazio: un’opportunità per le imprese

In occasione di un incontro sul Piano Casa regionale, organizzato da ANCE Lazio-URCEL e dal Centro Studi dell’ACER con gli Assessori all’Urbanistica e alla Casa della Regione Lazio e del Comune di Roma (Esterino Montino, Mario Di Carlo, Marco Corsini e Alfredo Antoniozzi) il Presidente dell’ACER, Eugenio Batelli, ha detto che il Piano casa regionale “rappresenta sicu-

mente un’opportunità, in quanto crea i presupposti di base per intervenire sul patrimonio esistente, riqualificare le zone degradate e accelerare le procedure amministrative per la fase attuativa dei programmi urbanistici già approvati (ad esempio compensazioni e art. 11)”. ■

“Entrando nel dettaglio, però, ritengo che la possibilità di ampliare gli edifici esistenti del 20% non produrrà gli effetti auspicati, sia perché il patrimonio edilizio della nostra città è costituito solo in minima parte da abitazioni uno o bifamiliari; sia perché l’intervento di ampliamento, incidendo sulla struttura dell’immobile, ne impone l’adeguamento alla normativa antisismica con conseguente aumento dei costi non economicamente compatibile con il beneficio previsto.

“Per quanto riguarda la demolizione e la ricostruzione – ha aggiunto il presidente Batelli – il premio di cubatura del 35% risulta appena compatibile economicamente per gli interventi relativi a fabbricati con proprietà unica. Invece, nei casi di proprietà frazionata – condomini – che rappresentano l’85% del patrimonio esistente l’incentivo non è sufficiente a consentire l’equilibrio economico degli interventi. In tali situazioni infatti, oltre agli oneri connessi alla demolizione e alla ricostruzione graveranno sull’operatore anche quelli della sistemazione temporanea – almeno due anni – degli occupanti del fabbricato interessato dall’intervento.

Ritengo – conclude Eugenio Batelli – che l’incentivo per i condomini debba essere portato almeno al 55%”. ■

Petrucci: un risultato importante, frutto della concertazione

“La legge regionale sul Piano Casa costituisce un esempio importante di come si possano raggiungere apprezzabili risultati attraverso la condivisione di un metodo concertativo e di obiettivi di sviluppo.

Così è stato per il Piano Casa, così proponiamo di pro-

cedere per altre importanti normative”.

Per il Presidente di ANCE Lazio-URCEL, Stefano Petrucci, intervenuto al seminario associativo sul Piano Casa regionale, al primo posto tra gli aspetti più rilevanti della Legge vi è lo snellimento delle procedure. “Con questo provvedimento si è avviato un percorso attraverso il quale è possibile sviluppare un processo di responsabilizzazione dei diversi soggetti evitando sovrapposizioni, vincoli e soprattutto tortuosità amministrative che pesano negativamente sull’attività produttiva. La legge contiene più di una novità. Ora ci aspettiamo da parte dell’amministrazione regionale più coraggio. Penso ad esempio alla questione dei Piani integrati per i quali, nonostante esista oggi proprio con il Piano Casa una normativa-quadro regionale, i Comuni non hanno l’autonomia delle scelte e debbono ritornare in Regione per un’approvazione inutile e che dovrebbe invece essere soggetta solo a un controllo. L’auspicio è che appesantimenti simili possano essere rimossi rapidamente”.

Un aspetto importante da introdurre riguarda un più ampio ricorso alla cosiddetta “monetizzazione” degli oneri di urbanizzazione. Per il Presidente di ANCE Lazio “in questo modo si rende possibile superare alcune rigidità che finiscono per limitare gli effetti del Piano per quanto riguarda sia gli ampliamenti sia gli interventi di demolizione e ricostruzione, attribuendo ai comuni adeguate risorse per le urbanizzazioni”. E a proposito di questi ultimi per Petrucci è essenziale alzare gli incentivi in caso di condomini. “Non è pensabile che si possa avere una risposta concreta in situazioni ad alta frammentazione delle proprietà senza poter garantire ai residenti tempi e soluzioni abitative adeguate che richiedono costi di trasferimento, location di transito che incidono fortemente su qualunque operazione immobiliare di questo tipo. Per questi motivi è necessario prevedere aumenti di cubatura ben più consistenti.”

Petrucci ha poi voluto sottolineare di fronte alla platea di imprenditori il ruolo svolto dall’associazione regionale nell’essersi battuta per il raggiungimento di alcu-

ni risultati importanti soprattutto sul piano procedurale, evidenziando come in alcune situazioni solo attraverso la mediazione associativa sia possibile pervenire ad una soluzione equilibrata e condivisa.

Infine, per quanto riguarda il ricorso alla Corte Costituzionale da parte del Governo, in merito alla questione del “fascicolo del fabbricato”, il Presidente Petrucci ha chiarito che non viene posta in discussione l’operatività della Legge Regionale. “Resta comunque per la Regione, anche in questa fase interlocutoria, la possibilità di modificare la norma specifica, avvalendosi del potere di autotutela”. ■

Un Corso di Project Management promosso dalla Fondazione Almagià. Occasione d’innovazione per le imprese edili

di Massimo Morganti



Il Project Management rappresenta un’opportunità di crescita, di sviluppo di valore e di innovazione per affrontare le nuove e future sfide relative ai cambiamenti in atto nei processi costruttivi, progettuali e tecnologici.

In campo internazionale, tecniche e modalità gestionali e organizzative tipiche del Project Management sono da tempo utilizzate e applicate con successo nella realizzazione di opere complesse, per il controllo dei tempi, dei costi e della qualità degli interventi.

Nell’ambito italiano delle costruzioni le attività di Project Management negli ultimi anni trovano maggior spazio anche in virtù delle nuove evoluzioni legislative sulle procedure di appalto nei Lavori Pubblici e dell’af-

facciarsi anche nel settore privato di importanti iniziative e investimenti di sviluppo urbano e infrastrutturale su aree di rilevante interesse politico-sociale.

Il Codice degli Appalti Pubblici, il D.Lgs. 163/2006 e s.m.i., sin dall'emanazione della prima legge Merloni, e l'introduzione dei Sistemi di Gestione per la Qualità rappresentano un passo significativo per il miglioramento della conduzione, della pianificazione e del controllo dei processi di affidamento e realizzazione di lavori e servizi nelle costruzioni; ora alle imprese, nel contesto italiano dei lavori pubblici e privati, è richiesto un ulteriore sforzo per interpretare i segnali che portano agli attuali e futuri scenari che si stanno delineando nel mondo delle costruzioni.

Lo sviluppo delle attività di Project Management, in quest'ottica, è un'occasione "storica" per le imprese di costruzioni di rafforzare il know-how aziendale e innovare il "modus operandi" dell'organizzazione con capacità trasversali quali quelle del Project Control, del Construction Management e del Quality Management, riallacciandosi alla realtà internazionale.

Con una visione work in progress, e del "pensare-facendo", le imprese hanno la possibilità di dare spazio e di formare nuove figure professionali e di valorizzare e accrescere competenze di risorse umane consolidate, con un approccio multidisciplinare, olistico e innovativo



per il controllo e la gestione di progetti e commesse. In quest'ambito si inserisce il Corso di "Project Management e Project Control nelle Costruzioni", promosso dalla Fondazione Almagià che ha finanziato 13 borse di studio consentendo l'iscrizione gratuita di giovani imprenditori e dipendenti di imprese associate all'ACER. Sono stati sviluppati i temi della pianificazione, della programmazione, il controllo e la gestione di progetti e opere complesse, passando anche attraverso esperienze significative quali quelle italiane della realizzazione del Nuovo Polo Fieristico Milanese e del Centro Congressi Italia dell'Eur, la cosiddetta "Nuvola", e di carattere internazionale di management strategico di grandi opere e di sviluppo e formazione d'impresa. Il corso è stato valutato dai partecipanti molto positivamente, ha riscontrato interesse e ha sollecitato successivi approfondimenti.

I team di Project Management, attraverso le diverse figure e competenze che li compongono, hanno davanti a loro un lungo e affascinante viaggio da affrontare, in cui i Project Manager saranno gli "skipper" chiamati a definire "i venti e le andature" migliori da percorrere, e le imprese, veleggiando verso il futuro, potranno cogliere i nuovi spazi di creazione di valore e innovazione. ■

Appalti pubblici. Le ultime indicazioni dell'Autorità di Vigilanza sull'offerta economicamente più vantaggiosa

di **Gianluca Celata**

Si ritiene opportuno richiamare il contenuto di un recente parere dell'Autorità di Vigilanza (Parere n. 88 del 10 settembre 2009). Con tale pronuncia l'organo amministrativo indipendente interviene sul problema relativo alla necessità che, nelle procedure ad evidenza pubblica caratterizzate dal criterio di aggiudicazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa – ai sensi

dell'art. 83 D.Lgs. 163/2006 –, debba essere salvaguardata la rilevanza dell'elemento economico.

L'Autorità, dopo alcune premesse generali nelle quali, tra l'altro, precisa che può intervenire sull'argomento in quanto competente ad esaminare l'avvenuto rispetto della concorrenza sotto il profilo della garanzia di un'ampia apertura al mercato a tutti gli operatori economici del settore, ricorda che la disciplina del criterio di aggiudicazione in argomento è stata recentemente oggetto di modifica ad opera del c.d. terzo correttivo (D.Lgs. 152/2008).

Nello specifico, sono stati resi più stretti gli ambiti di libertà valutativa delle offerte per le stazioni appaltanti, con previsione di un obbligo per queste ultime di stabilire, fin dalla formulazione del bando, tutti i criteri di valutazione delle medesime, nonché della necessità di precisare anche subcriteri e relativa ponderazione (in altri termini, valore o rilevanza relativa) attribuita a ciascuno di essi, conformemente ai principi comunitari. L'Autorità aggiunge, tra l'altro, come la stessa Corte di Giustizia delle Comunità Europee abbia ribadito che i criteri di aggiudicazione definiti da un'amministrazione aggiudicatrice:

- 1) devono essere collegati all'oggetto dell'appalto;
- 2) non devono conferire alla detta amministrazione una libertà incondizionata di scelta;
- 3) devono essere espressamente menzionati nel capitolato d'onere o nel bando di gara;
- 4) devono rispettare i principi fondamentali di parità di trattamento e trasparenza (sentenza 17 settembre 2002, causa C-13/99, Concordia Bus Finland, punto 64).

In particolare, la Corte ha precisato che il dovere di rispettare il principio di parità di trattamento corrisponde all'essenza stessa delle direttive in materia di appalti pubblici e che i concorrenti devono trovarsi su un piano di parità, sia nel momento in cui essi predispongono l'offerta, sia nel momento in cui questa è valutata (sentenza 18 ottobre 2001, causa C-19/00, SIAC Construction, punto 34).

Tra l'altro sull'argomento è intervenuto, a più riprese,

anche il Consiglio di Stato (ex multis Sentenza 5194/2005; Sentenza 3404/2009) stabilendo che "Tale elementare e chiaro meccanismo imposto dal diritto comunitario non può essere inquinato con formule matematiche ancorate a medie variamente calcolate che introducono nella valutazione della singola offerta economica elementi ad essa estranei, tratti dalle altre offerte economiche" con la conseguenza che la pur ampia discrezionalità della stazione appaltante nella fissazione dei criteri di valutazione delle offerte incontra un limite invalicabile "nel divieto di rendere complicato un meccanismo legale assolutamente semplice e univoco, attraverso formule matematiche non solo inutili ma addirittura dannose sia per la tutela della par condicio dei concorrenti, sia per l'efficienza ed economicità dell'azione amministrativa" posto che alla maggiore complessità delle operazioni di gara (per applicare una formula matematica non richiesta dalla legge) consegue il risultato di penalizzare ingiustificatamente le offerte più basse.

Alla luce del parere in esame, se è vero che rientrano nella discrezionalità dell'amministrazione l'individuazione dei criteri di valutazione e la ponderazione relativa attribuita a ciascuno di essi, nel rispetto della proporzionalità e della ragionevolezza, è anche vero che, una volta effettuata tale scelta discrezionale, la stazione appaltante non può adottare nessuna formula matematica che nella sostanza finisca per rendere totalmente ininfluenza l'offerta economica, riducendo l'incidenza del possibile scarto tra minimo ribasso e massimo ribasso proposto. ■

Il Comune avvia la riqualificazione degli immobili agricoli

di **Pierluigi Cipollone**

Con la pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* dell'avviso pubblico, la Giunta del Comune di Roma ha invitato i

proprietari di immobili ricadenti nella componente di PRG "Agro Romano" a manifestare il proprio interesse per la formazione di proposte, pubbliche e private, da inserire nel Programma di Riqualificazione degli Immobili Agricoli.

Le proposte di intervento dovranno avere ad oggetto:

- lo sviluppo e/o la razionalizzazione di attività agricole;
- il recupero di fabbricati ad uso residenziale agricolo e non residenziale non più utilizzabili per l'attività produttiva, da destinare al mercato degli affitti a canone concordato;
- la riqualificazione ambientale e paesaggistica;
- la messa in sicurezza e sorveglianza del territorio agricolo;
- la dotazione di risorse energetiche autonome rinnovabili ed ecocompatibili;
- la qualità sociale.

Per quanto riguarda il recupero di fabbricati agricoli per uso residenziale, la superficie massima degli alloggi non dovrà superare quella esistente legittima o assestabile e non potranno essere realizzati nuovi comparti edificatori residenziali se non con destinazione "Residenziale di riuso - vincolato" o edifici connessi all'attività agricola (senza eccedere la SUL consentita dal PRG nella zona dell'Agro Romano).

Una quota non inferiore al 60% degli alloggi dovrà essere data in locazione, per un periodo non inferiore a 10 anni, ad un canone concordato con l'Amministrazione Comunale non superiore a quello previsto nei patti territoriali specifici per la zona di intervento.

La parte rimanente a disposizione del proponente non potrà in ogni caso essere alienata, ma potrà essere data in locazione a canone libero.

Dal momento del termine dei lavori, i proponenti si dovranno impegnare a locare gli immobili entro 90 giorni solari consecutivi; nel caso in cui gli immobili, trascorso questo termine, risultassero ancora non locati, i proprietari sono obbligati a comunicare la localizzazione, il numero e le superfici degli alloggi all'amministrazione comunale, che provvederà a identificare i

soggetti idonei alla locazione. A ciascuno degli interventi proposti verrà attribuito un punteggio di preferenza che non dovrà risultare pari a 0 per nessuno dei punti a), b) e c) sopra evidenziati e ciò a pena di esclusione della proposta, ma potrà essere incrementato con i valori positivi attribuiti a tutti gli interventi, ivi compresi i punti d), e) ed f).

Sulla base del punteggio complessivo sarà formata un'apposita graduatoria.

L'Amministrazione si è comunque riservata la facoltà di non prendere in considerazione le proposte che non ottengano il 50% del punteggio acquisito dalla proposta migliore.

I punteggi che verranno attribuiti alle proposte si baseranno su diversi criteri fra cui:

- la riqualificazione aziendale (incremento degli occupati, investimenti nell'arco di 10 anni per l'incremento della produzione);
- gli alloggi messi a disposizione (percentuale di SUL per alloggi a canone concordato, numero di anni per i quali ci si impegna alla locazione, importo del canone, tempi di realizzazione);
- la qualità dell'intervento (utilizzo di materiali tipici ed eliminazione di superfetazioni, interventi di rimboschimento);
- ulteriori interventi migliorativi previsti.

Le proposte dovranno prevedere un investimento complessivo non inferiore a 500.000 euro, fatta salva la facoltà dell'Amministrazione di considerare proposte di importo inferiore qualora dotate di rilevante interesse pubblico.

Per i manufatti di particolare pregio censiti dalla "Carta dell'Agro", sarà necessaria una verifica, con i competenti uffici, in merito all'utilizzo da prevedere.

Se le manifestazioni di interesse saranno valutate rispondenti agli obiettivi dell'Amministrazione Comunale, l'ufficio procedente inviterà i soggetti proponenti alla formalizzazione della propria offerta mediante atto unilaterale d'obbligo che definisca l'intervento, gli impegni assunti a fronte dell'approvazione dello stesso, l'impegno finanziario e la durata di validità. ■

INSERIMENTI SUL PORTALE ACER DI CIRCOLARI E BANDI DI GARA (SETTEMBRE 2009)

Sindacale e Lavoro

- SL1473 - Comunicazione nominativi RLS a INAIL - Nuove istruzioni operative - Circolare INAIL n. 43 del 25 agosto 2009
- SL1474 - Seminario su "Le modifiche al Testo Unico in materia di sicurezza sul lavoro introdotte dal D.Lgs. 106/09" - 30 settembre 2009

Lavori Pubblici

- ELP738 - Novità Codice dei Contratti - Legge 94/2009 e Legge 102/2009 - Modifiche al Codice dei Contratti pubblici - Procedura di presentazione e valutazione giustificativi - Nuova causa di esclusione
- ELP739 - Opere a scomputo - Interpretazione - Modalità di realizzazione delle opere a scomputo degli oneri di urbanizzazione. Indicazioni dell'Autorità di Vigilanza sui contratti pubblici con Determinazione n. 7 del 16 luglio 2009
- ELP740 - Roma Metropolitane - Bando di gara di concessione per la progettazione, realizzazione e gestione della linea D della Metropolitana di Roma
- ELP741 - Comune di San Cesario - Avviso di project financing per la progettazione, realizzazione e gestione del Palazzetto del Nuoto
- ELP742 - Fase prequalifica - Modificabilità soggettiva - Chiarimenti - Chiarimenti modificabilità soggettiva concorrente - Procedure ristrette e/o negoziate - Fase Prequalificazione - Gara
- ELP743 - Comune di Borgorose - Concessione di lavori pubblici per la metanizzazione del territorio comunale
- ELP744 - Aggiudicazione - Stipulazione contratto - Chiarimenti - Disciplina dell'aggiudicazione e stipulazione del contratto - Nuove regole introdotte dal Codice dei Contratti pubblici

Tecnico

- TELP588 - Impianti ascensore - Decreto 23 luglio 2009 - Miglioramento della sicurezza degli impianti ascen-

soristici anteriori alla Direttiva 95/16/CE

- TELP589 - Rilevamento ai fini revisionali - Bimestre luglio - agosto 2009 e semestre 1° luglio 2009
- TELP590 - Norme tecniche per le costruzioni - Circolare Ministero Infrastrutture del 5 agosto 2009 - Cessazione periodo transitorio

Edilizia Privata e Urbanistica

- EPU718 - Compensazioni urbanistiche - Pubblicazione avviso ai proprietari delle aree
- EPU719 - Indice Istat prezzi al consumo - Aggiornamento indice di rivalutazione Istat per il mese di luglio
- EPU720 - Piano Casa Nazionale - Pubblicazione DPCM sul Piano Casa
- EPU721 - Edilizia residenziale pubblica - Trasformazione locazione permanente in locazione a 25 anni
- EPU722 - Piano Casa Regionale - Pubblicazione Legge Regionale n. 21/09

Tributario

- CC558 - Determinazione della plusvalenza tassabile - Chiarimenti ministeriali - Il quinquennio utile ai fini della plusvalenza decorre dal momento dell'acquisto della nuda proprietà e dell'usufrutto, se acquisiti distintamente
- CC559 - Agevolazioni fiscali per l'acquisto della cd. "prima casa"
- CC560 - IRES - Deducibilità interessi passivi - Acquisizione immobili "patrimonio" - Solo alle "immobiliari di gestione" la piena deducibilità degli interessi passivi. Questo uno dei chiarimenti contenuti nella C.M. n. 37/E del 22 luglio 2009
- CC561 - Conversione in legge del D.L. 78/2009 "Manovra d'estate" - Misure fiscali - Tremonti-ter, scudo fiscale e modifiche al regime della compensazione. Questi alcuni dei contenuti del D.L. 78, come convertito nella legge 102/2009, pubblicata nel S.O. della Gazzetta Ufficiale del 4 agosto 2009
- CC562 - La detrazione del 55% è riconosciuta anche per gli interventi su edifici dichiarati inagibili, a seguito di eventi sismici, purché dotati di impianto termico. Questo quanto chiarito attraverso la RM 215/E/09
- CC563 - Anche per le spese sostenute per il pagamento



della TOSAP si può usufruire della detrazione IRPEF del 36%. Questo quanto precisato dall'Agenzia delle Entrate con la Risoluzione Ministeriale n. 299/E del 18 agosto 2009

- CC564 - Ai fini della detrazione del 55% è stato abolito l'obbligo di produrre l'attestato di qualificazione energetica per la sostituzione di impianti termici con caldaie a condensazione. Questo quanto disposto dall'art. 31, comma 1, della Legge 99/2009
- CC565 - IVA - Esigibilità differita per prestazioni rese ad Enti pubblici - Inapplicabilità nei rapporti tra Consorzio e imprese consorziate
- CC566 - Contratto per persona da nominare - Variazione in diminuzione dell'IVA
- CC567 - Revisione dello Studio di settore per l'edilizia (UG69U) - Rinvio dell'approvazione da parte della Commissione degli Esperti

Dati Statistici

- USSL172 - T.f.r. - luglio 2009 - Indice Istat relativo al mese di giugno 2009 - legge 29 maggio 1982, n. 297, art. 5
- USSL173 - T.f.r. - agosto 2009 - Indice Istat relativo al mese di giugno 2009 - legge 29 maggio 1982, n. 297, art. 5

Bandi di gara

Bandi di gara pubblicati nei mesi di settembre 2009

totale importo lavori pubblicati pari a € 79.216.269,19 di cui:			
- ATER Provincia di Latina	n. 1	€	5.750.000,00
- Comune di Latina	n. 2	€	7.469.444,55
- Regione Lazio	n. 3	€	30.990.092,85

CRESCONO

le opportunità di vendita con FRIMMAgency



Con FRIMMAgency, le Imprese di Costruzione hanno:

- 1 Un unico interlocutore** con cui pianificare e gestire tutte le attività
- 2 Una rete vendita di oltre 2.000 agenzie** in tutta Italia (360 nella sola Roma e provincia)
- 3 Il sistema informatico di Geomarketing.** Un'esclusiva di FRIMMAgency che gestisce oltre 1 milione di dati al giorno e consente di avere in tempo reale la situazione dei valori, dei flussi, la ricettività e l'assorbimento di ogni singolo comparto immobiliare sul territorio, per programmare un business plan concreto e sicuro
- 4 Un vero ufficio di consulenza immobiliare** con il relativo supporto del CRM di FRIMMAgency, per la gestione di ogni singolo cliente potenzialmente interessato, in sostituzione del vecchio modello di ufficio vendite
- 5 Il completo coordinamento delle permute,** grazie alla rete capillare sul territorio
- 6 La gestione dei finanziamenti e dei mutui** alle Imprese di Costruzioni ed ai Clienti grazie alle eccellenti convenzioni di FRIMMONEY, primo gruppo nazionale dell'intermediazione creditizia
- 7 L'inserimento del cantiere sulla piattaforma REplat,** il primo e più importante MLS italiano
- 8 La commercializzazione delle nuove costruzioni residenziali e commerciali,** per non disperdere il completo patrimonio del cantiere
- 9 L'acquisizione e la ricerca di terreni edificabili,** per valorizzare ed incrementare il business degli imprenditori
- 10 La possibilità di RITIRO DELL'INVENUTO**

FRIMMAgency, il partner con il più completo network di servizi legati al mondo del Real Estate

connected to
REPLAT
MULTIPLY

Per la tua pubblicità: info@mediain.net

MEDIAin

GRUPPO FRIMM HOLDING

SETTORE CANTIERI

FRIMMAgency

Via Zoe Fontana, 220 - Ed. C - 00131 Roma
Tel. +39 06 97279332 - Fax +39 06 97279323
e-mail: info@frimmagency.com
www.frimmagency.com



Sicurezza e affidabilità. Le nostre idee-guida.



Mercedes-Benz

Mercedes-Benz Roma S.p.A

Concessionaria Ufficiale di Vendita Mercedes-Benz e smart

Service Center 800.069191 www.mercedesbenzroma.it www.smartroma.it