

I pendolari abbandonati in periferia

Il viaggio

Scendere ad Anagnina significherebbe non avere più collegamenti. Per andare a prendere un treno all'attuale hub servirebbero 17 fermate di metro

Alessia Buzzelli

■ Siamo sicuri che spostare improvvisamente 8 milioni di passeggeri da un capo all'altro della città, sborsando per questo svariate centinaia di migliaia di euro, sia una buona idea? È quello che più o meno tutti si stanno chiedendo da quando, a metà ottobre scorso, il Comune di Roma ha approvato una delibera secondo la quale bisognerebbe «delocalizzare» (in una non meglio specificata «modalità provvisoria») il terminal bus di Tiburtina ad Anagnina. E praticamente

8
Milioni
il numero di
passeggeri
che transitano
ogni anno
dalla Tiburtina

arrivo al terminal «Tibus» proviene da regioni limitrofe, immaginiamo che il nostro pendolare sia Abruzzese, diciamo di Avezzano, cittadina in provincia dell'Aquila distante circa 100 km da Roma. Un autobus oggi impiega più o meno un'ora e quaranta minuti - senza calcolare il traffico - per raggiungere l'hub di Tiburtina da Avezzano, percorrendo un tragitto tutto sommato lineare (Avezzano, autostrada A24 per 84 km, penetrazione urbana che conduce direttamente a Tiburtina, per un totale di 101 km). Analizziamo quindi quale sarebbe il tragitto se il capolinea del bus fosse quello di Anagnina. Il totale dei chilometri percorsi sarebbe più o meno lo stesso (circa 102 km) ma il tragitto, ovviamente, sarebbe diverso; l'autobus per raggiungere Anagnina dovrebbe infatti imboccare il Grande Raccordo Anulare, una deviazione di non poco conto - essendo il Gra è uno dei posti più trafficati d'Italia - che probabilmente allungherebbe la durata del viaggio. Passiamo ora al momento dello «sbarco» del nostro pendolare. Scendendo a Tiburtina si hanno a disposizione una gran quantità di soluzioni per eventuali spostamenti: stazione dei treni con tanto di alta velocità, linea B della metropolitana, diverse linee Atac, numerosi taxi (basti pensare, ad esempio, che per raggiungere la stazione Termini e quindi lo snodo con la linea A della metro ha-



Tiburtina
L'hub
dei mezzi
Tibus da dove
partono
centinaia
di bus al giorno

qualora lo sventurato viaggiatore dovesse prendere un treno in partenza dalla Stazione Tiburtina. Ma mettiamo pure il caso che il nostro pendolare non abbia molta fretta e che debba attendere qualche ora prima che arrivi il suo amico a prenderlo o che parta il suo treno: nei dintorni di Tiburtina, grazie alla presenza della stazione ferroviaria - ma non solo - per ammazzare il tempo avrebbe a disposizione ogni ben di dio, tra bar, ristoranti, negozi di abbigliamento, zone relax dove riposarsi o ripararsi dal freddo; al terminal Anagnina avrebbe a dispo-

sizione un paio di bar (che chiedono dopo le 20.00) e qualche bancarella. C'è poi il discorso legato alla sicurezza, la gestione della «Tibus», azienda che gestisce il terminal, riguardo alla sicurezza è stata fino ad oggi molto oculata, con installazione di telecamere di sorveglianza, servizio di guardiania e attenzione al decoro anche della zona circostante, come sottolineato dal Comitato Cittadini stazione Tiburtina: «Oltre a dare un servizio a un quartiere abitato da studenti e lavoratori pendolari, il terminal consen-

te di avere un punto sicuro vicino all'area della stazione, area in cui la situazione dal punto di vista della sicurezza e del degrado è disastrosa. Anche per questo siamo contrari allo spostamento dell'hub». Infine, i costi: il terminal di Anagnina costerebbe al Comune oltre 600mila euro, quello di Tiburtina, oltre ad essere «gratis», potrebbe beneficiare di 6 milioni di investimenti totalmente privati a carico di «Tibus» per l'ampliamento e la riqualificazione dell'area. A voi l'ardua sentenza.

Percorso

Per raggiungere la nuova stazione i mezzi dovranno prendere il Gra

per tutti - a partire dai sindaci delle regioni limitrofe fino ai residenti del quartiere e ai tanti pendolari - la risposta a questa domanda è un secco «no». Le ragioni di chi non è d'accordo con l'idea del Campidoglio sono tante e di ogni genere, alcune persino autoevidenti. Come questa: vale davvero la pena spendere 624mila euro per trasferire milioni di passeggeri, pendolari e studenti, 103 vettori e 600 autobus al giorno dall'altra parte di Roma (in piena periferia, tra l'altro) quando c'è un hub già pronto e ben collegato con il resto della Città? Probabilmente no: traslocando i costi per le casse pubbliche, è facile immaginare che i disagi, per chi fino ad oggi ha utilizzato il terminal di Tiburtina, sarebbero incalcolabili. Noi, però, questi disagi vogliamo provare a calcolarli lo stesso, simulando il viaggio di un pendolare che da un'altra regione voglia raggiungere Roma per lavoro o anche solo per prendere un treno, così da cercare di capire, nei fatti, quale tra Tiburtina ed Anagnina sia la soluzione migliore. Poiché la maggior parte del traffico in

Il comitato di quartiere

«Qui al Tiburtino la società garantisce anche la sicurezza»

stano appena 3 fermate). Ad Anagnina il pendolare avrebbe invece a disposizione qualche autobus e il solo capolinea della metro A, distante ben 14 fermate dallo snodo con la linea B di Termini; fermate che diventerebbero 17

La società di trasporti sostiene che non si possono spostare 8 milioni di passeggeri dall'altro capo della città

L'azienda: «Attendiamo risposte dal Comune»



Linda Meleo
L'assessore
alla Mobilità
di Roma
Capitale

■ «Spostare 8 milioni di passeggeri, pendolari, studenti, dall'altro capo della città (in via provvisoria) e inoltre spendere oltre 600mila euro per riqualificare una zona, quella di Anagnina, assolutamente non in grado oggi di assorbire le 600 corse al giorno che gestisce autostazione Tiburtina. Mentre si va definendo il progetto del Comune di Roma, grazie al susseguirsi di note, comunicati stampa e post su Facebook, alcuni interrogativi diventano sempre più pressanti». Lo si legge in una nota di Tibus srl. «Abbiamo letto la nota dell'Assessore alla Mobilità di Roma Capitale Linda Meleo con la quale precisa che l'autostazione Tiburtina rimarrà in via Guido Mazzoni mentre il progetto di "delocalizzazione" ad Anagnina costitui-

rebbe solo una soluzione provvisoria e non alternativa - afferma il presidente di Tibus Giovanni Bianco. A questo proposito, la Tibus rileva che il predetto progetto di delocalizzazione ad Anagnina comporta un costo complessivo a carico delle casse comunali di 624.000 euro mentre la Tibus ha formalmente presentato, ormai un paio di anni orsono, all'Assessorato un project financing di riqualificazione dell'attuale autostazione Tiburtina e dell'area circostante per un valore di circa 6 milioni di euro, completamente a carico dei privati, in linea con il vigente codice degli appalti. L'Assessore Meleo non ha dato alcun cenno di risposta alla proposta di Tibus e ci si chiede perché. Ma anche altre domande sorgono spontanee e ci augu-

riamo che almeno a queste l'Assessore voglia rispondere. Perché spendere 624.000 euro di denari pubblici per un'opera sostanzialmente inutile ad Anagnina per stessa ammissione dell'Assessore? Perché non è stata avviata la procedura di gara per la gestione dell'autostazione Tiburtina, come peraltro più volte suggerito dalla stessa Tibus? Perché non si è nemmeno preso in considerazione il project financing del valore di 6 milioni proposto ormai due anni orsono? Ci auguriamo che a queste domande, dovute soprattutto ai cittadini romani, ai viaggiatori e agli studenti che utilizzano ogni giorno l'autostazione Tiburtina, l'assessore voglia dare presto una risposta».