

«Funivia, piano da 90 milioni I soldi? Da governo e Regione». Funivia in due anni. Con i soldi del governo. «Così si aggravano le condizioni di Atac Sarebbe meglio investire in bus e metro»

L'idea originaria, si è venuto a sapere ieri, non è venuta a un ingegnere dei trasporti, ma a un farmacista di Boccea. Anni fa si è presentato al comitato di quartiere Casalotti libera e, col suo computer portatile, ha illustrato agli altri residenti le immagini delle cabine fluttuanti sui monti. «Perché non le portiamo anche qui da noi?». La reazione degli altri associati, sulle prime, non è stata proprio galvanizzata. Della serie: «Queste cose le avevamo viste solo su Alpi e Appennini...». Poi però si sono convinti. E si è convinta, soprattutto, la sindaca Virginia Raggi, che dopo avere promesso in campagna elettorale di piantare i piloni per quattro chilometri, pur di collegare Casalotti alla metro di Battistini con gli abitacoli penzolanti per aria, ora ha deciso di fare sul serio. Tanto che ieri è stata presentata la prima parte dello studio di fattibilità commissionato all'Agenzia per la mobilità comunale. L'operazione, secondo la giunta M5S, alla fine dovrebbe costare intorno ai 90 milioni di euro.

I FONDI

Una spesa che però il Campidoglio vorrebbe condividere con il governo e la Pisana. Per la copertura finanziaria della cabinovia, ha spiegato l'assessore alla Mobilità, Linda Meleo, «chiederemo un cofinanziamento al ministero e alla Regione. Dell'idea abbiamo già parlato con le strutture tecniche del ministero dei Trasporti e non c'è stata chiusura». Secondo l'assessore, «è possibile che il progetto possa rientrare nell'agenda per Roma».

Il governo che ne pensa? Dal Ministero dei Trasporti ieri sera facevano capire che quella del cofinanziamento, per ora, è solo un'idea del Campidoglio. Ci sono state delle riunioni in cui l'amministrazione comunale ha illustrato il progetto, ma il governo deciderà sui fondi solo quando i tecnici del dicastero si troveranno davanti i progetti definitivi, non prima. E lo stesso trapela dalla Regione: «Finora non ci hanno mandato nulla».

IL SERVIZIO

Andrà valutato poi l'effettivo impatto dell'opera sulla città. Lo studio presentato ieri dalla sindaca descrive un'infrastruttura che trasporterebbe al massimo 43mila passeggeri al giorno (circa 3mila passeggeri all'ora, 1.600 per ogni senso di marcia). Per dire, la metro A ne trasporta 450mila al giorno, la B oltre 345mila.

Le cabinette si fermeranno in quattro stazioni: a Casalotti, sul Raccordo Anulare, a Torrevecchia, per fermarsi al capolinea di Battistini, vicino alla fermata della metro. Già qui cominciano le divisioni, perché i residenti del comitato promotore di fermate ne vorrebbero almeno sette: «La cabinovia deve partire molto prima di Casalotti», hanno spiegato anche ieri, davanti alla sindaca. Va detto poi che i convogli oscillanti sul Gra non andranno a una velocità proprio sostenuta: poco oltre i 20 chilometri orari. E così per percorrere i quasi 4 km del tracciato, bisognerà impiegare circa 19 minuti. Quasi cinque minuti a chilometro.

I tempi di realizzazione, invece, secondo la giunta si aggirano intorno ai 18-24 mesi. Ma dall'inizio dei cantieri. Prima bisogna completare il progetto (atteso per gennaio 2018), poi l'iter prevede una delibera di giunta, una conferenza dei servizi, e il voto finale dell'Assemblea capitolina. La Raggi però è fiduciosa: «Vorremmo veder realizzata la funivia nel corso del nostro mandato». Per la sindaca l'opera sarebbe «conveniente», dal momento che avrebbe «un costo di 300 euro per ogni 1.000 passeggeri, a fronte di costi più alti di altri mezzi». Ma soprattutto per il Comune «i residenti sono a favore», e lo rivelerebbe un'indagine conoscitiva su un campione di 1.200 cittadini (il 67% degli intervistati si è detto favorevole, ma solo il 43% la utilizzerebbe certamente).

Meno entusiasta l'opposizione. «La sindaca Raggi vuole volare alto per non vedere buche e rifiuti», dice

Stefano Pedica del Pd. Mentre per Forza Italia parla la deputata Annagrazia Calabria: «La città è in emergenza e le priorità sono altre. Non serve una costosa cartolina per ricostruire Roma». Scettiche anche le associazioni dei consumatori. Per il Codacons «si potrà discutere del progetto funivia solo dopo aver risolto i gravi problemi che attanagliano Roma e i cittadini».

«Così si aggravano le condizioni di Atac Sarebbe meglio investire in bus e metro»

«Davvero qualcuno può pensare che spendere 90 milioni per una funivia che porta da Casalotti a Boccea, mentre i trasporti della Capitale sono in uno stato di sofferenza estrema, possa essere conveniente? Semmai il contrario, si rischia di aggravare la situazione finanziaria di Atac e di togliere risorse importanti per rimettere in sesto la flotta di bus e metro, che rappresentano la vera urgenza di questa città». La cabinovia sognata dal M5S piace poco ad Andrea Giuricin, docente di Economia dei trasporti all'università Bicocca di Milano.

Professore, cosa non la convince del progetto illustrato ieri dalla sindaca Raggi?

«Io credo che ogni scelta amministrativa vada calata nel contesto generale. Allora partiamo dalla situazione in cui versano oggi i trasporti romani: le difficoltà sono sotto gli occhi di tutti, soprattutto perché il parco bus dell'Atac è troppo vecchio, l'età media supera i 10 anni, e lo stesso si può dire per i treni delle prime due linee della metropolitana, fatta eccezione per la nuova metro C. Per non parlare delle condizioni finanziarie della partecipata dei trasporti...».

Atac, come è noto, ha debiti a nove zeri...

«Nell'ultimo bilancio pubblicato si parla di 1,3 miliardi di debiti. Anche questo aiuta a capire quale è il contesto in cui verrebbe calata l'operazione funivia. Ecco perché, tenendo a mente questi due elementi - il parco mezzi obsoleto e i debiti miliardari di Atac - gli investimenti del Campidoglio nei trasporti dovrebbero essere mirati. Quando di risorse in cassa ce ne sono poche, bisogna puntare sulle priorità». E la funivia, a suo giudizio, non lo è?

«No, senza dubbio. I pochi fondi che ci sono andrebbero investiti per comprare più autobus nuovi possibili, per potenziare le tecnologie nella metropolitana e raggiungere una frequenza accettabile, con un treno ogni novanta secondi. Se non si rafforza seriamente il servizio di superficie e quello della metro, è difficile pensare che la viabilità, e quindi il traffico, possa migliorare nei prossimi anni».

La sindaca e l'assessore ai Trasporti hanno detto che la funivia rappresenta la scelta più conveniente, considerato il rapporto tra l'investimento e l'utenza che verrebbe servita.

«Ma si tratta di una funivia che servirebbe circa 40mila persone al giorno. E novanta milioni sono un budget importante in questo momento, che non andrebbe sprecato. Investirli qui, in una porzione di città peraltro limitata, significa toglierli per le urgenze vere di Roma».

Il piano finanziario la convince?

«Onestamente ho qualche dubbio anche sulla sostenibilità economica dell'operazione, nel medio-lungo periodo. Non penso che la funivia possa essere in attivo, senza i sussidi pubblici. Ho l'impressione che ci troviamo di fronte a una mossa elettorale per pescare voti in una zona specifica della città, piuttosto che davanti a un piano che punti davvero a risolvere il problema della mobilità nella Capitale, che vive un momento di grande crisi».