

## L' Osservatorio Regionale sui Trasporti lancia l'allarme sul futuro della ferrovia Roma Giardinetti

L' Osservatorio Regionale sui Trasporti lancia l'allarme sul futuro della ferrovia Roma Giardinetti, ultimo troncone di una rete di cui solo 6 in esercizio, di una rete un tempo estesa per oltre 100, e destinata, secondo i piani del Comune di Roma ed il finanziamento del MISE, ad essere trasformata in metrotranvia con la normalizzazione dello scartamento (oggi ridotto), il ritorno a Piazza dei Cinquecento e la prosecuzione verso Tor Vergata. È proprio la richiesta del Ministero di modificare lo scartamento che mette in pericolo la realizzazione dell'opera, come abbiamo sempre temuto: evidenzia l' Osservatorio la causa della necessità di rendere l'opera, unica tra l'altro soggetta a Valutazione d'Impatto Ambientale le tranvie la cui costruzione è in programma in questi anni, compatibile con la salvaguardia dei monumenti di Porta Maggiore e col tempio di Via Giolitti. In queste settimane abbiamo incontrato sia l'Assessorato alla Mobilità, sia Roma Servizi per la Mobilità sia la Commissaria alle tranvie, ed abbiamo capito che il progetto attualmente sul tavolo, per venire incontro alle prescrizioni della Soprintendenza, prevede il binario unico in tutta la tratta fra Porta Maggiore e Roma Termini e che solo a valle delle indagini archeologiche da svolgere dopo la preparazione del progetto definitivo si potrà verificare la possibilità di ridurre tale limitazione ad una parte del tracciato, secondo altre ipotesi probabilmente già studiate.

Si tratterebbe commentano all' Osservatorio di una soluzione che non può che provocare un netto peggioramento del servizio rispetto all'attuale: il binario unico su un'estesa di circa 1400 m, sulla quale sarà necessario prevedere almeno due fermate intermedie, quando anche in queste possa essere ammesso l'incrocio, non potrebbe che imporre frequenze non paragonabili a quelle dell'attuale trenino. Abbiamo dunque scritto agli interessati richiedendo che Roma Servizi per la Mobilità già da ora, prima di proseguire l'interlocuzione con la Soprintendenza, compia approfondite simulazioni degli scenari che si potrebbero presentare, per verificare quali di essi siano accettabili a livello trasportistico per una linea così importante, in maniera da escludere dal campo le ipotesi che non lo fossero e trarre le necessarie conseguenze qualora non ne rimanesse alcuna in campo a valle delle prescrizioni della Soprintendenza stessa. Già abbiamo fatto molta fatica a concludere all' Osservatorio a capire quale fosse l'utilità per i cittadini della trasformazione della linea a servizio ordinario, visto anche che il principio della tanto proclamata compatibilità della linea con le altre tranvie non è stato applicato anche alle altre linee in progetto, che verranno costruite in parte senza rete aerea (e su cui quindi non potranno circolare gli attuali tram romani); trasformazione che è stata in questi anni finora portata come giustificazione (che abbiamo sempre dichiarato incomprensibile) per la mancata riapertura della tratta Centocelle Giardinetti su cui il servizio è stato sospeso poco dopo l'apertura della linea C. Ci sono chiari la volontà e l'impegno di tutti gli attori coinvolti per portare avanti una vera rivoluzione del trasporto romano. Ma è necessario un maggiore coordinamento, perché spendere 317 milioni per un servizio peggiore dell'attuale su un quadrante urbano in cui c'è così tanto bisogno di trasporto efficiente e pulito i cittadini non potrebbero proprio accettarlo. Si valutino bene per tempo e si discutano con la città le prospettive reali di questa opera. 19/07/2022