

DOSSIER**Dalla metropolitana
alla città della scienza
le grandi incompiute**

DANIELE AUTIERI A PAGINA X

Gli investimenti perduti

Grandi opere tradite dalla metropolitana alla Città della scienza

Così la crisi della Capitale cresce assieme all'addio dei progetti per le infrastrutture

DANIELE AUTIERI

LA crisi economica della città, l'assenza di opportunità e quindi di lavoro, nascono anche dal tradimento seriale verso ogni genere di progetto, dal più piccolo al più grande, che vive ormai solo sulla carta.

L'esempio più banale è quello della metropolitana di Roma. Ancora nel maggio del 2016, l'allora presidente di Roma Metropolitana, Omodeo Salè, ribadiva l'intenzione di completare il tracciato della metro C non solo a piazza Venezia, ma alla Farnesina. Nella stessa occasione il manager ricordava che esisteva la possibilità di rimettere in campo la linea D (da Monteverde passando per San Paolo fino a Grottaperfetta) per la quale ci sarebbero già fondi infrastrutturali e fondi pensione internazionali intenzionati alla realizzazione del project financing; e addirittura che la società Condotte Pizzarotti sarebbe disponibile a superare i contenziosi aperti con Roma Capitale e recuperare il progetto della linea E (dalla periferia di Mezzocamino a Piramide).

Oggi quei sogni sono ancora tali, anzi la distanza dalla realtà si è allargata e il tracciato della metro C è ancora ben lontano dal primo traguardo del Colosseo.

Del resto infrastrutture e sviluppo economico sono due voci che vanno a braccetto ovunque, ma che nella capitale assomigliano a due illustri sconosciuti. Nonostante i progetti ci siano e ci sia anche la volontà dei privati a metterci del proprio. È questa la storia del prolungamento della galleria Gio-

vanni XXIII fino al grande raccordo anulare. Quattro chilometri che sarebbero dovuti costare 400 milioni di euro ma che avrebbero permesso, attraverso un percorso sotterraneo, di decongestionare tutta l'area della Flaminia fino al Gra. Il progetto è stato realizzato da Ansaldo e Vianini con l'impianto del project financing: i costruttori avrebbero pagato l'infrastruttura gestendola per trent'anni e riscuotendo dagli automobilisti un euro e mezzo per ogni passaggio.

Sarebbe stato un grande sbocco con un impatto importante sull'economia della città (attualmente quasi 30mila veicoli percorrono ogni giorno la galleria), ma il progetto è rimasto in un cassetto e lì dimenticato.

Oltre alle infrastrutture stradali, in molti hanno pensato di intervenire sugli assi storici della città per dare forza alla risorsa più importante della capitale: il turismo.

Secondo l'ex-sindaco Ignazio Marino, una decisiva spinta al turismo sarebbe dovuta arrivare rendendo il Tevere navigabile. Nulla di impossibile, al punto che Marino annunciò il progetto nel luglio del 2014 indicando perfino una possibile chiusura entro il 2015. L'idea era quella di trasformare il "biondo" in una autostrada delle acque alla pari del Tamigi londinese o della Senna parigina. Per questo venne aperto un tavolo con le istituzioni al quale vennero chiamati a partecipare il **ministero dell'Ambiente** e la Regione Lazio. L'idea era quella di riqualificare gli argini e ripulire le acque per dar modo ai "Bateaux Mouches" alla romana di solcare le acque del Tevere. Un pro-

getto fu perfino presentato all'Unione europea, ma lì è rimasto senza che nessuno ne abbia più saputo niente. Le carte si accumulano e vanno a riempire faldoni di sogni grandiosi che in tanti hanno utilizzato come medagliette da mostrare ai cittadini. Stesso destino è toccato alla Città della Scienza, l'avveniristico quartiere che da anni ormai dovrebbe sorgere di fronte al Maxxi di via Guido Reni; al grande raccordo anulare delle bici e a tante altre iniziative lanciate e morte nello stesso momento. Un sport, questo, che ebbe la sua consacrazione quando nel 2010 l'allora sindaco Gianni Alemanno organizzò gli Stati Generali della città, un evento grandioso in cui fu disegnata la Roma del 2020. Entro quella data - secondo gli organizzatori - si sarebbe dato corso alla **riqualificazione** energetica degli edifici scolastici, alla riduzione del 20% delle emissioni di anidride carbonica, alla realizzazione di un parco fluviale sul Tevere, alla costruzione della metro D e di una nuova rete di tram, fino al lancio di reti interrate per il trasporto dei rifiuti. Sette anni dopo i camion dell'Ama viaggiano ancora per le vie della città e a soli tre anni dal 2020 la lista dei sogni è sempre la stessa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



FIUME E CASERME

Il progetto, mai realizzato, per il rilancio del Tevere sostenuto anche durante la giunta Marino prevedeva di riqualificare gli argini e di rendere il fiume navigabile. E resta un sogno anche la Città della Scienza nelle ex caserme di via Guido Reni (foto sotto)

LA LINEA C, D, E

Il prolungamento della metro C fino alla Farnesina è bloccato così come è fermo il progetto della linea D da Monteverde a Grottaferatta. Mentre la Condotta Pizzarotti sarebbe intenzionata al recupero del progetto per la linea E, fermo anch'esso.

