



**Comitato Metropolitane X Roma**

sito: <http://www.metroxroma.it>

e-mail: [info@metroxroma.it](mailto:info@metroxroma.it)

*al Sindaco di Roma, Ignazio Marino  
al Presidente della Regione Lazio, Nicola Zingaretti  
agli Assessori alla Mobilità di Roma Capitale e della Regione Lazio, Guido Improta e Michele Civita  
al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Maurizio Lupi  
al Capo della Struttura Tecnica di Missione del MIT, Ercole Incalza  
al Direttore Pianificazione, Sviluppo e Controllo dei sistemi di trasporto, Dipartimento Mobilità, Pasquale Donia  
al Responsabile della S.O. Progetti, Pianificazione e Innovazione, Agenzia Mobilità, Alessandro Fuschiotto  
al Presidente della Commissione Speciale Metro C, Maurizio Policastro  
al Presidente di Roma Metropolitane, Paolo Omodeo Salè  
al Responsabile Unico del Procedimento della Linea C, Andrea Sciotti*

Il comitato 'MetroXRoma' Vi scrive, in questo momento cruciale in cui si definisce l'indirizzo procedurale per la realizzazione della tratta T2, per stimolare la Vostra attenzione sulla necessità di non precludere a priori e in via definitiva la possibilità di realizzazione della stazione Chiesa Nuova.

Preso atto dell'ormai inevitabile abolizione di Argentina, la rinuncia a realizzare anche la stazione Chiesa Nuova avvia la tratta centrale della Linea C a configurarsi sempre più come un passante ferroviario più che una metropolitana. La proposta è già approdata ad un tavolo tecnico supervisionato dal Ministero dei Trasporti per la condivisione e l'eventuale approvazione procedurale degli enti finanziatori; Per questo, una volta sottoscritta, rimarrà un indirizzo chiaro e definito, difficilmente suscettibile di modifiche in tempi successivi. Tale scelta ci lascia ancora più perplessi alla luce della possibilità tecnico-progettuale di realizzare la stazione, in accordo con le Soprintendenze.

Teniamo a ribadire due principi: In primo luogo accogliamo con soddisfazione il riconoscimento da parte delle istituzioni interessate, dell'importanza di proseguire oltre Venezia e della necessità di avviare un confronto tra gli enti finanziatori in tal senso. In secondo luogo condividiamo pienamente l'indirizzo di procedere in un'analisi dei rischi che permetta di ottimizzare l'utilizzo delle risorse e ridurre le incertezze gestionali di tempi e costi.

Queste due impostazioni però non devono prevaricare oltremodo il valore trasportistico di una tratta così importante, la fruibilità e la funzionalità complessiva dell'opera, che influiscono sull'attrattività dell'infrastruttura e sul suo conseguente pieno utilizzo come da previsioni. Noi riteniamo, preso atto delle motivazioni fino ad oggi esposte, che sia assolutamente necessario portare le valutazioni su Chiesa Nuova ad un livello progettuale più approfondito e quindi includerla all'interno dell'attuale proposta in esame, per le seguenti motivazioni:

#### VALORE STRATEGICO

E' innegabile che un salto da Venezia a San Pietro non possa essere scevro da ricadute di ordine funzionale. Tanto più alla luce dell'eliminazione di Argentina e dell'uscita su piazza Paoli della stazione San Pietro.

In quest'assetto Chiesa Nuova assume un ruolo cruciale e insostituibile: cruciale perchè unica stazione direttamente a servizio dell'asse di Corso Vittorio; Insostituibile perchè banalmente non sono accettabili giustificazioni compensative come il grande numero di linee autobus che percorrono Corso Vittorio o la non meglio qualificata propensione dei romani e dei turisti a camminare volentieri nel centro storico per prendere la metro a un chilometro di distanza.

Scaricare l'utenza di volta in volta sulle stazioni rimanenti non può essere per questi stessi motivi trascurabile o addirittura ininfluenza.

Queste vaghe e ridicole considerazioni non sono che il frutto della mancata valutazione sotto l'aspetto puramente trasportistico delle ricadute, di questa nuova formulazione, in termini di mantenimento dell'efficacia della rete metropolitana.

## RISCHIO COSTRUTTIVO

E' stato spiegato chiaramente come la cancellazione di Chiesa Nuova sia frutto di una valutazione volta a limitare al massimo le incertezze su tempi e costi.

E' però altrettanto chiaro che ci troviamo di fronte a valutazioni e ipotesi del tutto preliminari, visto che, non essendo disponibile un progetto definitivo, manca una definizione precisa e dettagliata degli interventi e quindi dei relativi costi e tempi. Ci chiediamo quindi su quali basi siano state fatte queste valutazioni e se siano sufficienti per accantonare definitivamente una stazione fondamentale del centro storico, seconda solo a Venezia per importanza.

Le problematiche costruttive sono infatti lungi dall'essere chiaramente definite anche negli altri casi: i pozzi intertratta su Corso Vittorio, la stazione San Pietro ricollocata, l'eventuale uscita su Via del plebiscito della stazione Venezia e in parte la stazione Venezia stessa sorgono su aree non ancora indagate in modo approfondito, o comunque gli scavi archeologici si sono invariabilmente bloccati all'affiorare della falda acquifera. Per non parlare delle difficoltà costruttive che si incontreranno per San Pietro, vicinissima al Tevere e a Castel Sant'Angelo, e in una posizione mai presa in considerazione prima a livello progettuale.

## TEMPI E COSTI

Contenere i costi e i tempi di una infrastruttura semplicemente evitando di realizzare delle opere non ci sembra la strada giusta anche perchè questo contenimento è del tutto relativo: Il cronoprogramma è praticamente sovrapponibile a quello della tratta T3 e l'impegno finanziario per kilometro perfino maggiore del 60% rispetto alla stessa tratta. Senza neanche sapere in che termini inciderebbe la realizzazione di Chiesa Nuova non ravvisiamo una seria e razionale azione amministrativa nel rinunciarvi a priori.

## GESTIONE DEL RISCHIO

L'indirizzo adottato, di calibrazione della opere da realizzare in base ai limiti del contratto e del progetto in essere è esattamente l'opposto di quella che invece sarebbe una posizione ragionevole alla luce dei trascorsi: ovvero cercare di rimodulare, in maniera ovviamente condivisa, il contratto, e approfondire le tematiche progettuali ferma restando una impostazione minima indispensabile della tratta che è quella che prevede perlomeno Venezia, Chiesa Nuova e San Pietro prima di Ottaviano.

Un'oculata gestione di tempi e costi dovrebbe invece, secondo noi, mirare a:

- Valutare la possibilità di aprire la tratta per fasi distinte; Sarebbe possibile ammortizzare eventuali ricadute temporali degli imprevisti legati agli specifici contesti. Si potrebbe privilegiare in una prima fase l'attivazione di Venezia, San Pietro e Ottaviano e in una fase successiva l'attivazione di Chiesa Nuova.
- Valutare la possibilità di scaglionare il reperimento dei finanziamenti su tempi più lunghi, magari approvando il progetto definitivo per fasi e in tempi successivi in base al reale avvio delle prestazioni (Opere civili, impianti e materiale rotabile). Ne sarebbe agevolata la programmazione finanziaria, in particolare di Comune e Regione.
- Valutare la possibilità di accedere a forme specifiche di finanziamento (fondi per il Giubileo 2025) o alternative ('project bond' o 'credito d'imposta')
- Vagliare proposte tecniche alternative, come la realizzazione della stazione Chiesa Nuova a canne sovrapposte, confinando la struttura sull'asse di Corso Vittorio, in buona parte già compromesso dal punto di vista archeologico per la realizzazione del collettore fognario. Oppure valutare la possibilità di localizzare la stazione in un altro punto lungo il tracciato.

Tutto ciò premesso, e sicuri di dare un contributo positivo a nome di migliaia di cittadini che ci seguono e condividono questa nostra analisi, ci auspichiamo che si intraprenda la strada giusta.

Riteniamo infatti che l'introduzione di Chiesa Nuova nell'attuale proposta permetterebbe la definizione puntuale delle criticità esistenti e una stima affidabile dei tempi e dei costi, al momento non disponibile; Un quadro più chiaro e definito aiuterebbe anche una più approfondita analisi dei rischi con una quantificazione plausibile delle possibili ricadute in termini di slittamento temporale o dilatazione dei costi che ad oggi non è nota ma solo genericamente ipotizzata.

Solo allora un paragone dettagliato sui costi/benefici e sulle valutazioni trasportistiche, quello che oggi manca assolutamente, sarà dirimente sulle due soluzioni, con o senza Chiesa Nuova, e noi siamo sicuri che difficilmente possa protendere per quest'ultima.

Nel ringraziarVi per l'attenzione, porgiamo i nostri più cordiali saluti.

Il Comitato MetroXRoma