



V.le Castro Pretorio, 116 – 00185 Roma

LAZIO SU ROTAIA

Problemi dell'area metropolitana

Ugo Surace

LA DOMANDA

L'area metropolitana di Roma è costituita da 65 comuni, sui centoventi che costituiscono la Provincia di Roma, con oltre 3 milioni e cinquecento mila abitanti.

Nell'area metropolitana il trasporto pubblico si presenta sempre più subordinato a quello individuale e non agevola un uso corretto ed equilibrato delle diverse modalità di trasporto.

Per quanto riguarda l'area urbana, gli spostamenti giornalieri con mezzi motorizzati (quattro e due ruote) ammontano a circa 4,4 milioni. Di questi, 3,1 milioni con mezzi privati e 1,3 milioni con mezzi pubblici.

I dati sopra riportati sono tratti da una recente indagine condotta sui residenti nel Comune di Roma. Se a tali dati aggiungiamo quelli relativi ai non residenti (pendolarismo - attrattività propria della Capitale – Turismo.ecc), non si è lontani dalla realtà se si calcola un aumento del 40/50 per cento, per concludere che gli spostamenti complessivi nell'ambito del solo comune di Roma non sono inferiori a 6.000.000.

Per quanto riguarda l'ambito regionale, con riferimento particolare alla rete FS, Trenitalia, secondo le più recenti rilevazioni, in una settimana del periodo invernale, ha prodotto 327.154 treni-km, per complessivi n. 58.134.399 Vg-km..

I viaggiatori serviti in una settimana ammontano a 1.578.541 unità.

Del totale complessivo di viaggiatori-km. Serviti da Trenitalia a livello regionale, il 14% si svolge nel Lazio che occupa il primo posto davanti alla Lombardia con il 13%, alla Toscana e Veneto con, rispettivamente, il 12%, al Piemonte ed Emilia Romagna con il 12% rispettivo.

La domanda soddisfatta dalle diverse modalità, sempre stando a quanto contenuto nell'indagine Trenitalia, così si ripartisce nell'anno 2003 in milioni di viaggiatori-km:

Trenitalia	2.193
Altre aziende ferroviarie	500
Autolinee	2.361
Totale Parziale	5.054
Auto private	24.005
TOTALE	29.059

I programmi, i piani e documenti, fin qui elaborati dalle amministrazioni locali, concludono tutti: Occorre migliorare ed incrementare il servizio su ferro.

IL QUADRO DI SVILUPPO DEL NODO DI ROMA

Le analisi sviluppate a livello locale sul ruolo da assegnare al sistema ferroviario nel quadro della mobilità urbana e metropolitana sono essenzialmente corrette ed altrettanto corretta è la identificazione dei rimedi e dei provvedimenti da adottare per rimuovere le attuali condizioni di arretratezza e per realizzare i necessari interventi mirati a creare un sistema di mobilità degno di una capitale europea.

Le linee guida strategiche tendono essenzialmente allo sviluppo di un sistema integrato di mobilità tendente al riequilibrio fra la modalità di trasporto collettivo e quello privato.

Esso si articola come segue:

realizzazione di una rete su ferro integrata (ferrovia extraurbana, ferrovia metropolitana, linee tranviarie);

interconnessione di tale rete con il sistema stradale (parcheggi di interscambio e nodi di interscambio ferro-gomma);

incremento di qualità dell'offerta di trasporto (velocità commerciale, regolarità e affidabilità);

riduzione dei costi di gestione:

finanziamento incrociato degli investimenti;

interventi tariffari ed altri interventi limitativi dell'uso dei veicoli privati;

investimenti per la realizzazione di nuove linee e per il potenziamento della rete ferroviaria dell'area metropolitana.

Nel febbraio del 1994 la Regione Lazio, il Comune, la Provincia di Roma e le Ferrovie dello Stato siglarono la prima intesa finalizzata all'attuazione di un nuovo assetto dei trasporti e della mobilità metropolitana e regionale.

Il protocollo d'intesa delineò il quadro complessivo di riferimento individuando, in particolare, sette direttrici principali, caratterizzate dalla sigla FM. Inoltre sono state concordate alcune priorità di intervento, fra cui: il completamento della progettazione del raddoppio, con relativa elettrificazione, della Roma - La Storta (direttrice FM3), il raddoppio della Roma - Sulmona nella tratta della penetrazione urbana in affiancamento alla nuova linea AV.

Nel dicembre 1995 il Consiglio Comunale di Roma approva " Il Programma preliminare di sviluppo della rete su ferro in sede propria" comprensivo delle linee FM, che si concretizza essenzialmente nelle sei linee diametrali che attraversano l'area urbana, tre passanti ferroviari, tre linee metropolitane (la A, la B e la C) un programma di rilancio del tram.

Nel febbraio 1996 un accordo sottoscritto da Regione Lazio, FS SpA e Tav SpA prevede:

- un modello di esercizio con orario cadenzato mnemonico su tutta la rete regionale;
- la messa in esercizio di nuovo materiale rotabile (TAF – Treni ad Alta Frequentazione);
- la realizzazione di una rete regionale di nodi di interscambio ferro-gomma;
- interventi diversi di carattere tecnologico ed interventi sulla stazioni e fermate finalizzati al miglioramento delle frequenze.

Nel luglio 1998 viene sottoscritto fra le parti un accordo sul nodo ferroviario di Roma che comprende essenzialmente gli interventi per il Giubileo 2000, il completamento di alcuni interventi ferroviari, un progetto di riqualificazione delle aree ferroviarie.

Nel marzo 2000 l'Accordo di Programma, ai sensi della legge 142/90, sottoscritto tra il Ministero dei Trasporti, la Regione Lazio, la Provincia di Roma ed il Comune di Roma contiene:

il quadro completo degli interventi di infrastrutturazione ferroviaria da realizzare entro il 2004; le modalità e le procedure per la riqualifica delle aree ferroviarie.

L'importanza degli accordi si può sintetizzare soprattutto nella identificazione del sistema ferroviario **come sistema portante anche della riorganizzazione e riqualificazione urbana**, in considerazione del forte intreccio fra gli interventi necessari per la ristrutturazione ed il potenziamento del nodo ferroviario e le scelte di pianificazione urbanistica.

Per quanto riguarda specificamente il nodo ferroviario, due sono le strozzature più evidenti da eliminare:

la tratta Roma-Ciampino, in cui confluiscono i traffici provenienti da Cassino e dalle tre linee dei Castelli Romani;

la tratta Roma Casilina-Campoleone in cui confluisce il traffico della Roma - Formia e quello della Campoleone-Nettuno.

I provvedimenti determinanti per l'eliminazione di questi colli di bottiglia sono:

L'apertura della linea AV Roma-Napoli e la conseguente liberazione di numerose tracce orario sulle linee esistenti Roma-Cassino e Roma-Formia.

La realizzazione del quadruplicamento Roma Casilina-Ciampino,

La costruzione della nuova linea di gronda per il traffico merci a Sud di Roma dedicato ai flussi di merci Nord-Sud attraversanti il nodo di Roma.

Il completamento dell'anello ferroviario.

LA RETE FS – IL NODO FERROVIARIO

Il recupero di efficienza della rete nazionale FS passa essenzialmente, come è noto, attraverso la realizzazione della nuova linea ad alta velocità, connessa con la ristrutturazione ed il riassetto (linee, tecnologia e riqualificazione) dei principali nodi ricadenti nelle grandi aree metropolitane del Paese.

Come è altresì noto, l'efficienza dell'offerta ferroviaria, in termini di puntualità, affidabilità e frequenza, dipende essenzialmente dalla, per quanto possibile, netta separazione del traffico locale passeggeri da quello veloce intercittà e da quello merci.

Per quanto riguarda in particolare il nodo di Roma, il progetto di riorganizzazione infrastrutturale e funzionale è da tempo definito nelle sue linee essenziali. I lavori sono in corso ormai da più di un decennio e vanno avanti compatibilmente con il ritmo di erogazione dei finanziamenti.

Stando alle dichiarazioni degli addetti ai lavori, l'anello sarà completato nel lontano 2012, la cosiddetta gronda merci fra Ponte Galeria e Monteleone, quale bypass del nodo urbano per il traffico merci, è anch'esso di là da venire non prima del 2012;

il quadruplicamento della linea Casilina-Ciampino (progetto risalente agli anni '80) sarà realizzato solo nella tratta Capannelle-Ciampino;

la linea AV Roma – Napoli sarà completata, per quanto riguarda l'area romana, non prima di dicembre 2006 con una prima fase che ne prevede l'esercizio mediante l'innesto sulla FM 2 (Roma Sulmona) all'altezza di Salone.

In compenso, sembra sia in uno stadio avanzato l'approvazione del progetto di bretella autostradale a Sud-Est di Roma del cosiddetto corridoio autostradale del mare.

La realizzazione completa del progetto ferroviario di Roma, così come sopra descritto per grandi linee, è condizione "sine qua non" perché il sistema FS possa svolgere il ruolo fondamentale che gli viene assegnato dal progetto, cosiddetto, della Cura del Ferro.

Però, i tempi di realizzazione delle opere programmate la dicono lunga sui tempi di realizzazione degli accordi di programma sottoscritti dalle parti.

LA RETE FS – IN SERVIZIO URBANO ED IN AREA METROPOLITANA

Come ormai è unanimemente riconosciuto dagli specialisti di settore, la situazione romana è caratterizzata da una sconnessione fra il sistema insediativo consolidato e le reti di trasporto, sia stradali che ferroviari.

Da un lato una rete viaria discontinua con spezzoni rimasti non completati; dall'altro una rete di trasporto su ferro obsoleta o messa in disuso (vedi la rete tranviaria) e per quel che riguarda la rete FS, una rete completamente avulsa dalla struttura urbana, sviluppatasi, per motivi anche di carattere storico ed istituzionale, in modo del tutto autonomo.

In realtà, nell'ambito dell'area metropolitana, ed ancor meno in ambito urbano, la rete FS si è sviluppata, in modo assolutamente avulso dalle esigenze che in ambito locale si andavano sviluppando subendo profonde trasformazioni territoriali ed ambientali. E' stata seguita la logica delle esigenze interne direttamente legate alla funzionalità del sistema ferroviario complessivo ed alle esigenze dei flussi nazionali merci e viaggiatori.

Ne deriva che il ruolo e la funzione portante che si vuole assegnare al sistema FS in area urbana e metropolitana assume dimensioni complesse e non risolvibili nel breve, medio periodo.

Nel progetto denominato " la cura del ferro" il ruolo principale assegnato alle linee FM è quello di adduttori dei flussi passeggeri provenienti dall'area regionale e metropolitana con un ruolo secondario di distributore interno all'area urbana.

Le potenzialità delle linee FM sono strettamente legate al ruolo e alla funzionalità delle stazioni e delle infrastrutture di servizio, di adduzione ed integrazione connesse con le caratteristiche dell'assetto urbano circostante.

La programmazione di medio lungo periodo per il recupero del sistema FS alle esigenze di mobilità dell'area urbana e metropolitana tende a realizzare una rete di ferrovia metropolitana e di servizi mediante una stretta integrazione con le linee metropolitane e le aree di interscambio col traffico urbano ed gli altri servizi collettivi di superficie.

Il progetto si prefigge altresì di dare al sistema FS una funzione di volano per la riqualificazione e valorizzazione urbana delle zone servite.

E questo è il punto essenziale di criticità dovuto alla circostanza non secondaria di come si sono storicamente sviluppate le diverse modalità di trasporto in ambito urbano. Sviluppo avvenuto (e non solo a Roma, ma in quasi tutte le città d'Italia) in modo assolutamente autonomo e

disorganico, in totale dispregio dei più elementari criteri di integrazione con gli altri sistemi di trasporto.

Basti pensare che la prima linea metropolitana di Milano non toccava nessuna delle stazioni FS esistenti in città

Entrando nello specifico dell'area romana, il recupero di parte della rete FS come rete di ferrovia Metropolitana resta la più significativa azione strategica della attuale Amministrazione

Il modello mostra le maggiori criticità nello scambio con la rete Metro e nel rapporto con le aree urbane servite.

Per quanto riguarda il primo aspetto, sia la stazione Ostiense, sia la stazione Tiburtina (anche se in misura minore) presentano un difficoltoso assetto dello scambio con la rete Metro che è comunque limitato alla linea B.

Per quanto riguarda il secondo aspetto, le linee FS, come si è già accennato, si sono sviluppate in modo del tutto avulso dal tessuto urbano e le stazioni esistenti (Casilina, Prenestina e la stessa Tuscolana) non sono funzionalmente inserite nel tessuto urbano.

Il progetto della nuova stazione Tiburtina, che prevede anche una profonda trasformazione dell'assetto urbanistico e viario della zona, costituisce l'unica vera grande opera funzionale alla integrazione della rete FS al tessuto urbano.

Sopperire alle criticità esistenti non è problema di semplice soluzione e comporta comunque ingenti investimenti per trasformazioni profonde che richiedono, per la loro realizzazione, programmazione e tempi di lungo periodo.

LA RETE FS - IL SERVIZIO REGIONALE.

Come già detto il ruolo assegnato al servizio FS è essenzialmente quello di adduzione dei traffici su ferro in area metropolitana ed urbana essendo questo un ruolo più congeniale in funzione del tipo di sviluppo della rete e dei servizi

In effetti, si può affermare che i collegamenti di medio-lunga percorrenza con le altre regioni ,con i capoluoghi di provincia e con le località marginali del perimetro regionale, siano complessivamente sufficienti in termini di quantità dell'offerta e di frequenza.

Sulle linee di adduzione i problemi sorgono nelle tratte dell'area metropolitana. Le cause sono riconducibili,non solo a carenza di infrastrutture adeguate (linee a semplice binario) o a insufficiente capacità delle stesse in rapporto alla domanda; ma anche ad alcune carenze nella organizzazione dell'offerta che non sempre è organizzata in funzione della domanda esistente nelle diverse tratte.

Sulla direttrice Sulmona – Roma l'intervento previsto è operativamente suddiviso in due tratte che interessano, rispettivamente Prenestina – Salone e Salone - Lunghezza.

La tratta Prenestina – Salone, inserita nell'ambito del progetto AV, interessa circa 8 km di linea e prevede la ricostruzione di due stazioni (spostate rispetto alla ubicazione attuale) e la costruzione di tre nuove fermate. I lavori sono in fase di ultimazione, ma su questa tratta, in attesa del completamento della linea AV, saranno inseriti i traffici provenienti dall'alta velocità.

La tratta Salone – Lunghezza presenta aspetti innovativi e funzionalmente interessanti perché comprende la realizzazione di numerosi e significativi interventi di riqualificazione ambientale ed urbana che saranno realizzati contestualmente alle opere ferroviarie.

La direttrice Viterbo – Roma, dopo gli interventi infrastrutturali di raddoppio ed elettrificazione, sembra rispondere alle esigenze di traffico attualmente esistenti., anche se la frequenza attuale bioraria non è adeguata.

Il completamento dei lavori in corso relativi al quarto binario tra S.Pietro e Trastevere (che consentirà anche la fermata urbana di Quattro Venti)ed una serie di opere di scavalamento per garantire l'indipendenza dei diversi flussi di traffico, consentiranno l'esercizio fino alla stazione Ostiense con frequenza di un convoglio ogni 15 minuti.

Sulla direttrice Civitavecchia – Roma gli interventi sono limitati alla riqualificazione di alcune stazioni sulla tratta Cerveteri – Roma, la capacità della linea e la frequenza dei servizi essendo giudicati sufficienti.

La direttrice Cassino – Roma, con l'attivazione del blocco automatico sull'intera linea e con la liberazione di nuove tracce orario dopo l'attivazione della linea AV, consentirà un notevole miglioramento dell'offerta, sia in termini di regolarità dell'orario sia in termini di frequenza. Si noti peraltro che il mancato quadruplicamento dell'intera tratta Ciampino – Casilina sarà di ostacolo al raggiungimento dell'obiettivo .

La direttrice Napoli – Roma comprende, per quanto riguarda la regione, la tratta Formia – Roma ed il traffico di area metropolitana proveniente, appunto, da Formia e da Nettuno con diramazione a Campoleone. Anche per queste linee tutto dipende dall'entrata in esercizio della linea AV che consentirà di liberare il traffico sulla linea attuale aumentandone notevolmente la capacità.

In conclusione, la possibilità che il sistema FS possa svolgere pienamente il ruolo che gli viene assegnato nella programmazione generale comunale e regionale, così come risulta dagli accordi e dalle intese intervenute con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con FS S.p.A. dipende strettamente dalla realizzazione completa del progetto di riassetto del nodo ferroviario di Roma che riguarda essenzialmente il completamento dell'anello, la costruzione della nuova linea di gronda per il traffico merci fra Ponte Galeria e Campoleone ed il completamento e la costruzione di tutte le altre opere necessarie per razionalizzare il servizio e soprattutto per consentire la separazione dei traffici nelle diverse tratte.

L'anello sarà completato, se tutto va bene, non prima del 2012 e lo stesso vale per la linea di gronda. Per quanto riguarda il primo, il CIPE non ha approvato il relativo progetto. Per il secondo, non c'è accordo fra Regione, Comune e FS S.p.A. a causa delle diverse priorità assegnate al progetto del passante autostradale a Sud-Est di Roma relativo al prolungamento del corridoio " autortada del mare", peraltro, già approvato dal CIPE.

In complesso, una volta completata la linea AV Roma-Napoli, l'unico beneficio che deriverà ai traffici locali sarà costituito dalla liberazione di tracce orario da riservare al traffico regionale soprattutto sulle direttrici in direzione Cassino e Castelli Romani ed in direzione Formia.

A tal proposito, da notizie assunte per le vie brevi e non confermate, sembra che con l'avvento della AV sulla Roma-Napoli, si libereranno circa 60/70 tracce orario. Fino ad oggi però solo una quindicina di tracce sono state prenotate dalle imprese di trasporto a causa, fra l'altro, della indisponibilità di materiale rotabile

Come al solito, prevale nel Paese, oltre al fenomeno della lunghezza dei tempi di realizzazione delle opere, l'insufficienza delle risorse e la mancanza di coordinamento dei finanziamenti.

LA RETE DELLE FERROVIE CONCESSE

Le tre linee, **Roma Lido – Roma Nord – Roma Pantano** costituiscono il sistema di linee ferroviarie il cui potenziamento si inserisce nel quadro generale di riqualificazione e riordinamento del trasporto pubblico locale.

Per quanto riguarda la Roma Lido, fra gli interventi programmati, riguardanti la realizzazione di nuove fermate, l'adeguamento delle banchine, l'acquisto di nuovo materiale rotabile ed altri interventi tendenti alla riqualificazione e potenziamento della attuale offerta, quello di maggior rilevanza, previsto nei progetti comunali, ma non definito in fase esecutiva, è l'inserimento di tale linea nella rete delle metropolitane in funzione di prolungamento della attuale linea B

Per quanto riguarda la Roma Nord, la cui prima tratta, di circa 12 km, svolge un servizio di tipo metropolitano, sono stati effettuati, specie in occasione del Giubileo, diversi lavori di riqualificazione della linea (raddoppi) e degli impianti(ACEI- Costruzione di nuove fermate, quali la Giustiniana e Saxa Rubra, e parcheggi di interscambio). Vari progetti migliorativi sono previsti, ma non ancora finanziati, quali ad esempio, fra i più significativi, la realizzazione di un nodo di interscambio tra il previsto attestamento della nuova linea metropolitana C, la chiusura dell'anello ferroviario ed il sistema di adduzione dalla direttrice Flaminia e dalla nuova tangenziale viaria.

Per quanto riguarda la Roma – Pantano, nel breve-medio termine, gli interventi di ammodernamento e potenziamento della attuale linea sono finalizzati a trasformare la tratta Torrenova – Pantano nella parte terminale della nuova linea metropolitana C.

In effetti, i lavori in corso riguardano il rinnovo di tutte le stazioni comprese tra Torrenova e Pantano con caratteristiche simili alle stazioni di metropolitana. Una volta conclusi i lavori per la realizzazione della linea C, lo scartamento dei binari della tratta San Giovanni Torre Angela della Pantano sarà adeguato a quello delle altre linee della rete.

Il progetto di medio-lungo termine prevede che la linea Roma Pantano, una volta ristrutturata, svolga una funzione di prolungamento della linea metropolitana C nella tratta che va dall'altezza di Centocelle fino a Pantano conservando l'attuale sedime ferroviario nella tratta urbana della via Casilina trasformato in linea tranviaria di superficie.

OSSERVAZIONI E CONCLUSIONI

Nella progettazione di una rete efficiente di trasporto collettivo è necessario, specie in ambito urbano, avere presenti alcune esigenze fondamentali connesse alla organizzazione dell'offerta che possiamo così sintetizzare:

Fattore tempo: i tempi di percorrenza debbono essere attentamente messi a confronto con i tempi di spostamento dei mezzi privati. Inoltre, i tempi di attesa alle fermate/stazioni per periodi superiori ai 15/20 minuti determinano incertezza e una percezione di non continuità del servizio;

Fattore funzionalità: il numero eccessivo dei trasbordi, il grado di integrazione fra le diverse modalità, la mancanza di connessioni efficaci con le stazioni, abbattano notevolmente il gradimento da parte degli utilizzatori.

Fattore comodità: l'ambiente dei nodi di scambio, la distanza da percorrere a piedi (non più di 200 metri), il grado di accessibilità alle stazioni, condizionano notevolmente l'uso dei mezzi collettivi.

Per quanto riguarda il sistema FS, la rispondenza dell'offerta alle caratteristiche summenzionate è di grado effettivamente fievole per cause riconducibili, come già accennato, al tipo di sviluppo registrato nel tempo.

Solo la FM 1 (Fara Sabina – Fiumicino) risponde in linea di massima alle condizioni di funzionalità ed efficacia necessarie per fare di un servizio ferroviario un servizio urbano. E ciò, malgrado sussistano notevoli carenze soprattutto in tema di agibilità, situazione ambientale e funzionalità delle stazioni servite.

Nel resto delle linee in area metropolitana, il ritmo del cadenzamento orario, l'organizzazione e la gestione dei parcheggi di scambio, la mancanza di integrazione, infrastrutturale ed oraria con i mezzi di trasporto su gomma, rendono problematico e comunque lontano nel tempo il ruolo portante che si vuole assegnare ad FS in ambito metropolitano ed ancor meno in ambito urbano.

L'adeguamento del sistema attuale della rete FS alle esigenze proprie dei traffici urbani e metropolitani esige, data la situazione esistente, un progetto organico di medio lungo periodo che preveda priorità, tempi di realizzazione, programmazione ed erogazione effettiva di flussi finanziari certi e funzionali ad una trasformazione radicale che, anche mediante la separazione netta dei traffici, sia sulle linee che negli impianti, consenta ai convogli di svolgere un servizio idoneo in termini di frequenze (non superiori ai 10 minuti), tipologia di materiale rotabile, accessibilità, agibilità e fruibilità di tutte le fermate e di tutte le stazioni.

A livello più ampio in area regionale, la profonda trasformazione del territorio e lo sviluppo urbanistico dei centri urbani posti al contorno del Comune di Roma, hanno di fatto reso il sistema ferroviario non più adeguato alle esigenze locali di mobilità delle persone.

I percorsi in trincea delle linee ferroviarie, l'ubicazione, l'accessibilità, l'agibilità delle stazioni e delle fermate, non sono più rispondenti alle esigenze di funzionalità delle aree urbanizzate, con ostacolo alla mobilità delle persone ed alla circolazione dei mezzi privati. Intere aree urbanizzate sono separate dagli attraversamenti delle linee ferroviarie con grave disagio per le popolazioni interessate.

I passaggi a livello esistenti in tutta l'area urbanizzata al contorno (e non solo) dei confini perimetrali del territorio comunale di Roma ne sono una chiara dimostrazione.

Manca in proposito un piano organico sovra comunale che preveda adeguati interventi correttivi della attuale situazione provvedendo anche al risanamento ambientale ed acustico dei centri urbani interessati.

In sintesi, per quanto riguarda il sistema su ferro nel suo complesso, il modello della rete dell'area romana è basato su un sistema integrato di reti costituito da:

Metropolitana e linee concesse, Ferrovia FS (linee FM), tram e sistemi innovativi di adduzione.

Le linee in concessione appartengono di fatto al sistema Metro. Il loro potenziamento, ed ammodernamento ne integrano le funzioni e ne aumentano l'efficienza complessiva.

Le linee FS possono svolgere una funzione essenzialmente di adduzione al sistema urbano mediante i nodi di interscambio ed un ruolo marginale, se non a prezzo di notevoli interventi strutturali realizzabili solo nel lungo periodo, al servizio dell'area urbana e metropolitana.

Recuperare cinquanta e più anni di ritardo non sarà né facile né agevole.

Quel che è certo è che non sarà possibile continuare sulla strada della realizzazione parziale di opere, effettuate sulla spinta di emergenze occasionali dipendenti dall'esigenza di usufruire di finanziamenti eccezionali, quale è stato, ad esempio il caso del Giubileo e delle opere costruite in funzione di emergenze temporanee per poi essere abbandonate a sé stesse.

Infine, in tema di gestione dell'esistente, va qui ribadito quanto già affermato in occasione del convegno sulla mobilità dell'area romana.

Malgrado si parli in tutti i documenti programmatici di integrazione fra le diverse modalità di trasporto, lo stato della integrazione fra i servizi su ferro e su gomma è assolutamente inesistente malgrado sussistano tutte le condizioni, anche nella situazione esistente, perché ciò si realizzi e si possa realizzare a costo zero.

Si vedano in proposito il grado integrazione fisica per lo scambio ferro/gomma nelle stazioni ferroviarie; per non parlare della assoluta incompatibilità e incoerenza degli orari fra le due modalità.

La difformità, rispetto a Metro Roma, dei criteri adottati da FS nella gestione dei parcheggi di interscambio con le auto private, sia sotto l'aspetto tariffario, sia sotto l'aspetto funzionale.

Per quanto riguarda l'organizzazione complessiva dell'offerta FS è doveroso rilevare che, fatta salva l'introduzione del cadenzamento, la struttura dei servizi offerti, è rimasta ferma nel tempo e sempre uguale a sé stessa, sia in termini di composizione dei convogli, sia anche in termini di tempi di percorrenza. Soprattutto per quanto riguarda questi ultimi, non è possibile sottacere che sono sostanzialmente (e non soltanto a livello regionale) gli stessi di tanti anni fa.

Lo stesso cadenzamento a ritmo orario se è funzionale ai servizi intercittà, lo è molto meno rispetto alle esigenze proprie del traffico metropolitano ed ancor meno alle esigenze del traffico urbano e suburbano. Se è vero che la caratteristica dell'offerta ferroviaria è la rigidità, è anche vero che a livello locale i fenomeni di "punta" costituiscono la caratteristica fondamentale della domanda, in ispecie, di quella relativa al fenomeno del pendolarismo.

Vale forse la pena di riflettere in proposito.