



MOBILITA' SOSTENIBILE

METRO ERRORE

Come e perché le eccezioni sul contratto possono incidere sull'offerta complessiva

L'UNICO vero potenziamento dell'offerta pubblica del trasporto urbano è stato il progetto della metro leggera. Ma un mese fa, ancor prima che prendesse forma anche il primo cantiere, il commissario prefettizio ha alzato il velo sul contratto di progetto di finanza che dovrebbe consentire l'effettiva realizzazione dell'opera. E si è scoperto che si tratta di un contratto capestro e che, in più, costerà al Comune così tanti soldi che la metro in sé può essere definita un'opera non conveniente. Di più: una spesa impossibile. Che però, al punto in cui si è arrivati, non si può più neppure evitare poiché rescindere il contratto con MetroLatina costerebbe ancora di più, vista la penale stabilita. Di fatto si è scoperto che forse la metro non era una priorità e chi ha firmato il contratto non ha fatto il bene della città, o perlomeno non quelle delle casse pubbliche. Per ora non si parla di danno erariale, ma non si può

CONFRONTI

Il prototipo della metro e la stazione autolinee



escludere un'ipotesi del genere in futuro a carico dei consiglieri che hanno approvato lo schema di convenzione con MetroLatina, risultato visibilmente vessatorio per l'ente, almeno in alcune sue parti. Quel che, però, incide più di ogni altra cosa sul futuro



produttiva una volta entrata in funzione. Sono valutazioni che sta facendo anche il partner privato che si era incaricato di realizzare tutte le opere necessarie. E quest'ultima considerazione è probabilmente quella che può mandare a monte tutto, penalizzando un servizio che già oggi, per ammissione di utenti e operatori, è al collasso.

Il nodo vero è che la metro non ha carattere strategico ma limitato e lo strumento prescelto è inadeguato anche all'obiettivo limitato. L'obiettivo era un collegamento veloce con la stazione ferroviaria per favorire l'utilizzo del treno, oltre alla mobilità dei cittadini. La maggior parte del traffico è costituito dai pendolari che utilizzano il treno per andare a Roma o da coloro che per varie ragioni si recano a Roma e che potrebbero trovare conveniente utilizzare il treno anziché l'auto. Ebbene la metropolitana secondo quanto riportato nella relazione al progetto im-

piegherà 30 minuti dalle autolinee alla stazione ferroviaria. In tutto sono dieci chilometri e il tempo di percorrenza è di poco inferiore a quello necessario per andare dal centro di Latina a Roma, utilizzando la pur vituperata Pontina. E' conveniente un'opera del genere? Per costruirla serviranno 140 milioni di cui ben 80 di finanziamenti pubblici. Anche quando sarà operativa la metro fonderà buona parte della sua sopravvivenza a interventi finanziari costanti e sostanziosi della Regione. Viste le dimensioni dell'opera e il livello di possibile esborso economico a cui il Comune è tenuto in caso di mancata erogazione dei fondi regionali, nel contratto approvato dal Consiglio si dovevano imporre decisioni diverse da parte dell'amministrazione comunale, a fronte dell'assenza di obblighi sottoscritti da parte della Regione sul versamento di tutto o parte del contributo richiesto.

FUORI CONTROLLO

La Filt Cisl: ci sono linee intasate e altre del tutto inutilizzate
Un paradosso

Le promesse mancate dal 2005 ad oggi. E' c'è un problema finanziario

Tutti vanno in stazione

L'unico collegamento produttivo è quello per lo scalo ferroviario

SE si facesse una radiografia oggi al servizio di trasporto pubblico all'interno del territorio di Latina emergerebbero alcune incongruenze gravi, sia attuali che in prospettiva. L'unica linea che funziona e produce è quella che collega la stazione autolinee allo scalo ferroviario ed è sottodimensionata rispetto alla domanda nelle fasce clou della giornata. I viaggiatori che utilizzano quella linea hanno un servizio pessimo ma siccome mancano i soldi non è stato mai possibile aggiungere altre corse. E intanto ci sono linee perfettamente inutili con bus che viaggiano vuoti a tutte le ore. All'interno della circoscrizione non esistono navette, nemmeno quelle che il Comune si era impegnato a mettere in funzione con il contratto di affidamento dei parcheggi ad Urbania e che avrebbero dovuto collegare, appunto, il centro ai parcheggi gratuiti esterni alla cir-



L'esterno della stazione ferroviaria

convallazione. I più penalizzati restano comunque i residenti nei Borghi e gli studenti delle scuole superiori che fruiscono di un servizio al di sotto di qual-

sia standard europeo. Al fondo della vicenda c'è un'assenza cronica di controlli della qualità dell'offerta, del rispetto degli orari e trattamento dei di-

pendenti che in qualche modo si è sedimentato negli ultimi cinque anni. Quando il contratto con Atral è entrato in vigore erano state altresì annunciate una serie di innovazioni, come il controllo dei tempi di percorrenza dalla sala operativa, investimenti per arrivare ad un minore impatto ambientale e di traffico, potenziamento delle linee per i borghi e per le scuole superiori esterne alla circoscrizione oltre che per il mare.

Michela Coluzzi

I.C.I.T.
Istituto di Cultura Italo-Tedesca

STUDIA IL TEDESCO!!!
Per il turismo e la cultura
Per l'economia e il lavoro

L'Istituto di Cultura Italo-Tedesca
apre le ISCRIZIONI ai
CORSI DI LINGUA TEDESCA dal 2010-11

Il prossimo anno: competenza e padronanza
A CONTINUIAMENTI CONTENUTI