

Trasporti bocciati Ora Raggi ripesc il progetto funivia

►L'agenzia dei servizi: «Male bus, metro e le pulizie»
Il sindaco: «Lavoriamo al piano Casalotti-Battistini»

I romani non sono contenti della qualità dei servizi pubblici, con un tasso di soddisfazione che non era così basso dal 2007. I cittadini bocciano la pulizia, la raccolta dei rifiuti, i trasporti e la manutenzione stradale. A fotografare la situazione è la nona indagine

dell'Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici del Comune, presentata ieri in Campidoglio. Il sindaco Raggi, intanto, rilancia l'idea della funivia tra Casalotti e via Mattia Battistini.

Rossi all'interno

Raggi sale sulla funivia Gara di ironia sui social

►La sindaca: «Non ci siamo dimenticati, vogliamo collegare Casalotti a Battistini»
►I cittadini sul web lanciano frecciate: «Dall'alto si vedrà meglio l'immondizia»

**SU FACEBOOK
IL CONFRONTO
CON LE ALTRE
CAPITALI EUROPEE:
«ROMA NON PUÒ
RESTARE INDIETRO»**

**SOLTANTO
LA PIANIFICAZIONE
POTREBBE COSTARE
7 MILIONI DI EURO,
L'OPERAZIONE TOTALE
SAREBBE DA 100 MILIONI**

IL CASO

«Promettere poco ma mantenere quel che si è promesso», diceva don Sturzo. In molti, forse, stavolta avrebbero derogato alla massima del padre nobile della Dc, ma Virginia Raggi è stata inflessibile e ha assicurato di «non essersi dimenticata» di uno dei più stravaganti impegni presi in campagna elettorale. E così quella che poteva sembrare solo una *boutade* da candidata alle

prime armi, ora entra di diritto nel programma di governo M5S per la Capitale: hasta la funivia! Le cabine aree sfrecceranno da Casalotti a Battistini, ha annunciato ieri la sindaca in un post su Facebook. Come a dire: il progetto va avanti. Tanto che è già stato commissionato uno studio al Dipartimento Trasporti del Comune e all'Agenzia per la Mobilità. Il primo passo, di fatto, per verificare la fattibilità dell'opera e avviare il progetto.

LE FERMATE



Insomma, nonostante lo scetticismo che aveva accolto la proposta già a maggio - rievocato ieri dalle prime reazioni sul web: «Mi raccomando lo skipass economico e popolare!», uno dei commenti con più like - la sindaca si è detta convinta che quest'opera «introdurrà un'autentica rivoluzione nell'ecosistema città».

Tutti in carrozza (appesi da un filo), quindi, per saltare il traffico e collegare la periferia di Roma Nord fuori dal Raccordo anulare con la stazione della metro A di via Battistini. «L'avevamo annunciata in campagna elettorale e ci stiamo lavorando su», ha scritto la sindaca, pubblicando anche l'immagine stilizzata degli abitacoli che fluttuano sopra i palazzi della Capitale. Perché «il sogno è realizzare una mobilità alternativa e sostenibile».

NUMERI A CONFRONTO

Si guarda soprattutto all'estero: «Londra e Berlino hanno già fatto il primo passo e a breve si aggiungerà anche Parigi» (e Roma «non può rimanere indietro», sostiene Raggi). In questo slancio esterofilo, andrebbe ricordato, forse, che nelle altre capitali europee menzionate,

la situazione dei trasporti è leggermente migliore rispetto a quella che si vive dentro e fuori dal Gra. E a sostenerlo è proprio il Campidoglio. L'ultimo rapporto sulla qualità del Trasporto pubblico locale, pubblicato dalla Ragioneria di Palazzo Senatorio, ha messo a confronto i numeri (impictosi) di Roma con quelli delle altre metropoli Ue.

NIENTE PNEUMATICI

Se nella Città eterna l'età media dei mezzi di superficie - bus e tram - è di 11,8 anni, a Berlino gli anni sono 5, a Londra 6, a Parigi 7. La metà. E infatti le officine della disastrosa Atac sono in piena emergenza, perché serve una manutenzione continua. I fondi, poi, sono ridotti al lumicino, tanto che ormai non si riescono a comprare neanche gli pneumatici. Non che sulla metropolitana le cose vadano meglio: ancora devono essere sbloccati, da oltre un anno, 40 milioni di euro per rimettere in sesto le prime due linee, che infatti cascano a pezzi (vedi il portellone che si è staccato da un vagone in corsa sulla metro B, la settimana scorsa).

Si punta sulla funivia, però. Con

quali costi, è ancora presto per dirlo. Anche se qualche stima si può abbozzare: solo la fase progettuale, per un'opera del genere, tra fase preliminare, definitiva ed esecutiva, può costare anche 6-7 milioni di euro. Mentre la realizzazione vera e propria potrebbe richiedere fondi a otto zeri (dai cento milioni in giù). Una priorità investirli sulla funivia, data la situazione? Perfino tra i tanti «follower» della sindaca ieri serpeggiava più di un dubbio. Tra ironia e polemiche. «Immagino che sarà bellissimo vedere dalla #funivia l'immondizia sparsa per la città», cinguetta un utente. «Quando si dice un'amministrazione appesa a un filo...», un altro commento. C'è chi rilancia: «Adesso largo anche a dirigibili, mongolfiere (ma solo nei giorni poco ventosi) e tute alari per la movimentazione privata». E ancora: «Lo skilift si prenderà al #Colosseo», «Ma spiegare alla Raggi che non è il sindaco di Ortisci?». E c'è chi si lascia andare alle ipotesi più disparate sulla genesi della proposta: «Forse la Raggi dal tetto del Campidoglio ha scoperto che c'è spazio».

Lorenzo De Cicco

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le reazioni

L'opposizione attacca: «Pensi al disastro Atac»

Il progetto per la funivia urbana lanciato da Virginia Raggi provoca commenti negativi sia dal Pd, sia da Forza Italia. Il parlamentare dem Michele Anzaldi osserva su Twitter: «Capotreno aggredito a sassate, Roma-Lido ancora bloccata, e la sindaca Raggi pensa alla funivia. Sono

passati quattro mesi dal voto, i trasporti continuano a soffrire». Il consigliere regionale di FI e vicepresidente della commissione mobilità, Adriano Palozzi, attacca: «Sindaca Raggi, ma quale funivia?! Fuggi-via...dal Campidoglio, piuttosto. I romani ne sarebbero

contenti». La proposta di realizzare una funivia urbana da Casalotti a Battistini era stato al centro del dibattito anche durante la campagna elettorale. L'idea di Virginia Raggi e del Movimento 5 Stelle era stata accolta con una buona dose di scetticismo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA