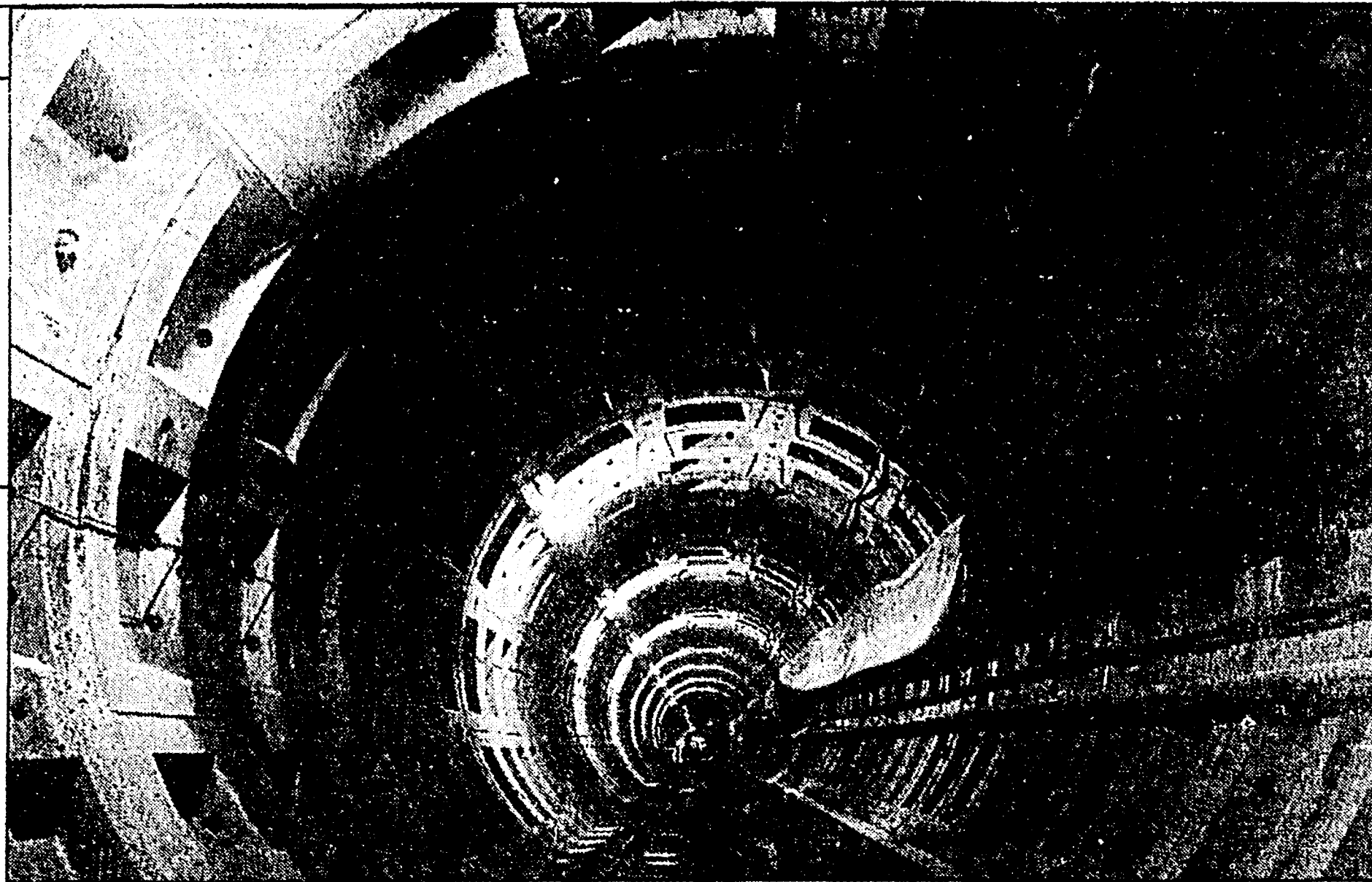


**Metropolitane: e si pensa subito all'Intermetro, un'integrazione tra l'industria privata e quella pubblica. È della concessionaria del Comune di Roma la realizzazione «chiavi in mano» della linea B da Termini a Rebibbia, mentre stanno maturando le condizioni per avviare i lavori della ricostruzione della Termini-Eur**



**È già stata elaborata una proposta progettuale di rete metropolitana integrata che interessa la capitale e si è già a buon punto per piani che riguardano Catania, Napoli, Pescara e Bologna. Non sembra più rinviabile una grande stagione di interventi infrastrutturali nelle aree urbane**

## Il trasporto urbano la nostra strategia

**1**

Quando si pensa alle metropolitane, cosa che verosimilmente accade sempre più spesso in città che vanno progressivamente in malora, si pensa alla Intermetro.

O meglio, è molto probabile che a questo pensiero si associ un ordine di idee, un metro di valutazione non sempre concordante ed univoco nei giudizi. È opportuno fornire qualche spiegazione a questo proposito, risalendo per quanto possibile alle origini da cui scaturisce la questione dirimente.

La Intermetro Spa, della quale sono Amministratore Delegato dal 1981, ha per scopo ogni attività industriale, commerciale e finanziaria per operare nei settori delle metropolitane, delle ferrovie urbane e dei trasporti collettivi in genere, in Italia ed all'estero.

La società rappresenta, sul piano economico, una realtà molto solida, espressione di una corretta e funzionale integrazione tra l'industria privata e l'industria pubblica attiva nel settore.

La compagine azionaria di Intermetro vede infatti pariteticamente rappresentati Fiat Ferroviaria, E. Marelli Trazione, Itallimpresit, Cogefar, Imi, nonché Ansaldo Trasporti, Condotte, Metroroma e Breda Costruzioni Ferroviarie.

L'Intermetro, nato come semplice, e magari occasionale, strumento di aggregazione di parti diverse, costituisce oggi sul piano industriale ma, principalmente, imprenditoriale, un insieme che ha un significato più consistente della somma dei vari elementi che strutturalmente lo compongono.

Questo in buona sostanza significa che il superamento del concetto di parti semplicemente adiacenti, vale a dire la acquisizione ed il consolidamento di un profilo imprenditoriale nuovo, che innalzi il posizionamento competitivo della Intermetro qualificandone la «missione», cammina di pari passo con la definizione di un diverso punto di equilibrio tra management ed interesse dell'azionista.

Si tratta, come è fin troppo facile desumere, di un processo laborioso ed irto di ostacoli; resta il fatto, incontrovertibile, che nel campo di azione economica occupato dalla Intermetro, per venire incontro alle crescenti esigenze del versante della domanda, i meccanismi correttivi da introdurre e consolidare nell'ambito del sistema preposto all'offerta appaiono indispensabili.

In altri termini si pone la questione, tutt'altro che secondaria, di assicurare la disponibilità di sistemi di trasporto capaci di comprimere i costi, ed a questo scopo, oltre ad un complesso di relazioni industriali più improntato allo sviluppo reale che non al contingente, si impongono scelte che avvicino interventi realizzativi di questo tipo ad una condizione autenticamente di mercato.

Vale forse la pena di osservare che l'industria che opera, quasi di rimando, nel settore del trasporto urbano su rotaia risente del monopolio esercitato dalle Fs, per effetto del quale domanda pubblica ed assolvimento di stimoli presentano un rapporto causa-effetto — ahinoi — fin troppo evidente.

Tanto che vien fatto di chiedersi se sotto questo apparente stato di risentimento scorra in realtà una situazione di comodo o di privilegio.

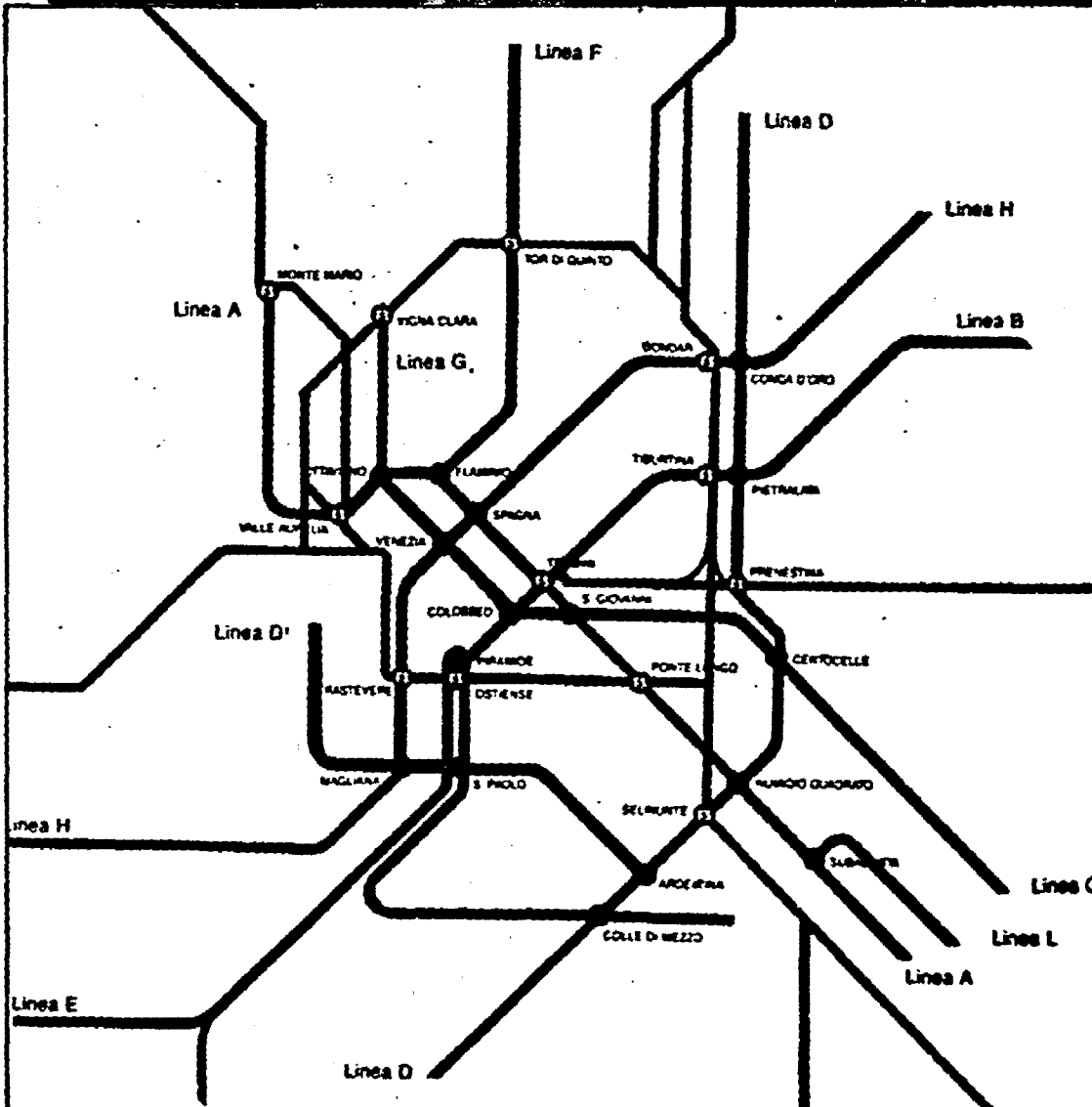
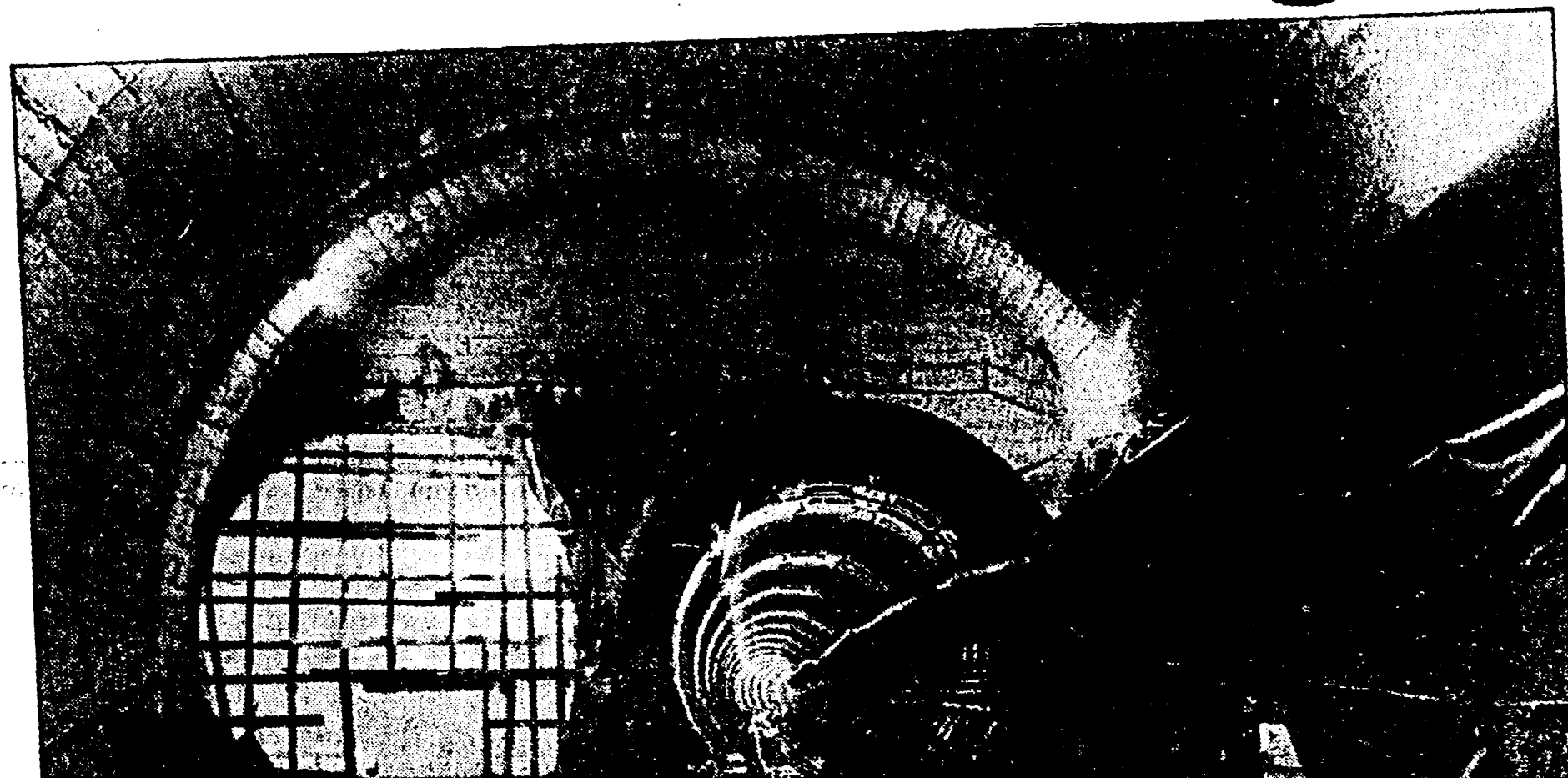
**2**

Come è noto, la Intermetro è la società concessionaria del Comune di Roma per la realizzazione «chiavi in mano» della linea B. Sotto questo profilo, siamo impegnati su due fronti: da un lato, sono in pieno svolgimento, secondo programma, i lavori relativi al prolungamento della linea B da Termini a Rebibbia; dall'altro, stanno per maturare tutte le condizioni necessarie per avviare i lavori della ricostruzione della stessa linea B da Termini all'Eur.

Queste attività in agenda non esauriscono evidentemente le facoltà e le potenzialità di sviluppo della società.

Le une e le altre trovano innanzitutto con Roma un legame irriducibile, non fosse altro per la indiscutibile «expertise» grazie a cui la stessa Intermetro dimostra di saper affrontare e risolvere tutti i problemi connessi all'offerta di un servizio di trasporto complesso come la metropolitana, cominciando da quelli del destinatario in ultima analisi dei nostri sforzi, ossia l'interesse collettivo.

Basti pensare alla programmata realizzazione della linea D come strumento necessario per avviare concretamente il Sistema Direzionale Orientale, ed a quella, altrettanto importante, del prolungamento della linea A in esercizio da Ottaviano a Circonvallazione Cornelia, di cui il Comune dispone del progetto esecutivo ed ora anche di disponibilità finanziaria sufficienti per accendere la posta, per finire con il collegamento metropolitano a beneficio dell'insediamento universitario a Tor Vergata.



L'ing. Affio Chisari. In alto sopra al titolo: la galleria di corsa nel tratto Termini-P.zza Lecce; il viadotto sull'Aniene della linea Ponte Mammolo-Rebibbia; la pianta della linea metropolitana e in basso il camerone di testata nel tratto Castro Pretorio

Recentemente abbiamo ultimato la elaborazione di una proposta progettuale di rete metropolitana integrata, interessante Roma intesa come centro urbano, capitale del paese, simbolo di una civiltà e di una cultura nel mondo.

L'abbiamo offerta alle Amministrazioni competenti, come contributo alla definizione di un programma pluriennale di interventi sul sistema di trasporto della città, contributo che, per gli elementi di analisi e di orientamento di cui dispone, può essere sufficiente per rafforzare la coesione su alcune scelte che riteniamo prioritarie e non più derogabili.

Le ulteriori azioni perfezionate dalla Società sul mercato italiano hanno già prodotto esiti positivi a Catania, Napoli, Pescara e Bologna, dove, attraverso un adeguato confronto con le realtà economiche locali, ci poniamo come i più autorevoli candidati alla prossima realizzazione dei servizi di trasporto di tipo metropolitano.

In realtà, il campo di interesse della nostra attività commerciale va ben al di là dei casi appena citati, per contemplare il mercato internazionale.

Siamo da tempo presenti in America Latina, dove stiamo concentrando gli sforzi di penetrazione, ma abbiamo in corso anche una interessantissima trattativa a Washington; senza trascurare che, nell'area del Mediterraneo, il ruolo di Intermetro in alcune piazze vanta premesse e prospettive di assoluto riguardo.

Sotto questo profilo, in generale la concorrenza internazionale appare decisamente più agguerrita, ma ci sono molte buone ragioni per credere che il comparto del trasporto urbano possa qualificarsi come un elemento strategico della attività produttiva, e che pertanto, in termini istituzionali, occorra individuare azioni di sostegno e di promozione più coerenti e più lungimiranti.

**3**

Da un punto di vista sociale, la crisi delle grandi aree urbane nel nostro paese ha assunto dimensioni patologiche ormai evidenti: crisi che vede nella negazione o nella limitazione del diritto alla mobilità, nonché nella erratica dell'«obbligato» alla stessa mobilità, la sua espressione più sconcertante e peraltro indicativa di una crescente dissipazione di risorse.

In questo senso, una grande stagione di interventi infrastrutturali nelle aree urbane non sembra più rinviabile, proprio perché espressamente riconducibile ai bisogni primari della collettività e alle esigenze di modernizzazione della attività produttiva.

La mal troppo celebrata necessità che il sistema di trasporto pubblico venga sottratto alla congestione, reso più efficace, potenziato, e che inoltre consenta una gestione meno costosa in rapporto all'entità del servizio prodotto, può essere colta unicamente se la rete dei collegamenti è strutturata su una maglia portante di linee ed altre prestazioni in sede propria (sistemi a grande capacità come le metropolitane), che possa costituire l'elemento strutturante della mobilità, la base di orientamento e di riferimento dell'utenza.

Sotto queste premesse, che tutti condividiamo, scorre una realtà operativa di cui la stessa Intermetro risulta complice e vittima allo stesso tempo.

Stiamo verificando e mettendo a punto il progetto di un sistema di trasporto rapido di massa, il Metrolev, che nel suo carattere «modulare» assicura la possibilità di aderenza a diverse situazioni di domanda, garantendo sensibili compressioni nei costi di realizzazione.

Lo sviluppo delle tipologie di offerta costituisce una risposta obbligata alle esigenze di diversificazione poste dalle molteplici caratterizzazioni dei centri urbani, ma anche la condizione essenziale per stabilire quantità economiche accessibili qualora effettivamente il mass-transit si intenda accrescere.

Tra i diversi soggetti, istituzionali e no, interessati al settore, gli sbagli degli uni si sono incastrati così bene in quelli degli altri, che questi hanno finito per giustificare quelli in una sorta di «perpetuum mobile» degli errori. Ora, si può affermare con una certa sicurezza che, dal Piano generale dei trasporti alla istituzione degli strumenti innovativi a questo connessi, come i Progetti integrati con i relativi accordi di programma, per arrivare ai recenti, significativi nel segno e nell'accento, segnali offerti dalla Legge Finanziaria di prossima approvazione, più di qualcosa deponga per una dinamica più favorevole alla risoluzione dei nodi ancora insoluti. Per guardare avanti, si può adesso disporre di elementi sufficienti per rintracciare un itinerario.

Si tratta allora di impegnare su questo itinerario la ricerca di soluzioni univoche e coerenti, capaci, riacquisendo il contatto con le istanze reali di modernizzazione della grande civiltà urbana, di cancellare questa lentezza mortale, questa passiva rassegnazione al singhiozzo intermittente dei lavori, dei finanziamenti, delle soluzioni, delle decisioni.

In un contesto — come si può dire — perfettibile, stiamo facendo la nostra parte.

**Affio Chisari**  
Amministratore Delegato Intermetro Spa Roma

