



Il Lazio torna a muoversi: idee concrete per il trasporto regionale

Descrizione

In un'epoca in cui la velocità delle connessioni definisce la qualità della vita e la competitività dei sistemi territoriali, la mobilità nella Regione Lazio non può essere relegata a una questione puramente tecnica. Questa deve essere riconosciuta come una vera e propria infrastruttura sociale, economica e civile. Ogni giorno, infatti, centinaia di migliaia di cittadini attraversano il territorio regionale per ragioni di studio, lavoro o salute, rendendo il sistema dei trasporti il baricentro dell'equità sociale.

Tuttavia, quando questo meccanismo si inceppa, il costo non è solo un disagio marginale, ma si traduce in ore sottratte alla vita privata, in una drastica riduzione della competitività economica e in un aumento delle disuguaglianze che alimenta la sfiducia nelle istituzioni. I numeri che descrivono questa realtà sono imponenti: 700.000 pendolari ferroviari, 200.000 utenti del trasporto extraurbano su gomma e oltre un milione di spostamenti quotidiani complessivi.

Eppure, nonostante la chiarezza di questa emergenza, la giunta guidata dal presidente Rocca ha dimostrato in oltre tre anni di governo un'incapacità disarmante nel trasformare la dote di programmazione e risorse ereditata dalla precedente amministrazione in opere concrete e miglioramenti percepibili.

Esempio clamoroso riguarda le ferrovie ex concesse, Roma-Lido e Roma-Viterbo, dove la giunta precedente aveva lasciato una base solida: un piano da 350 milioni per la gestione regionale e oltre 500 milioni complessivi per nuovi treni e raddoppi. Cosa ha prodotto il governo Rocca in questi anni? Sulla Roma-Lido i lavori sono tutti in ritardo, il cronoprogramma è saltato e il servizio resta disastroso; sulla Roma-Viterbo è andata persino peggio, con il cantiere del raddoppio inaugurato nel giugno 2025 e durato appena un giorno, con effetti devastanti sul territorio.

La stessa inerzia paralizzante si riscontra sui raddoppi ferroviari e sulla chiusura dell'anello di Roma: opere come il raddoppio Cesano-Bracciano, Campoleone-Aprilia e Lunghezza-Guidonia sono scomparse dai radar, lasciando i cittadini in balia di un servizio sempre meno affidabile. È un bilancio fallimentare.

Sul fronte del trasporto su gomma, il patrimonio di affidabilità costruito da Cotral negli anni scorsi rischia di disperdersi a causa di politiche industriali nulle e di un avvio caotico delle Unità di Rete, gestito senza alcun confronto con i territori e poi bloccato per timore di ulteriori disastri amministrativi. Di fronte a questo deserto di idee della maggioranza di centrodestra, il Partito Democratico propone un progetto regionale che rimetta insieme Roma e le province, investendo seriamente sulle aree interne per evitare che restino isolate e marginalizzate.

Il piano del Partito Democratico si articola su misure concrete e immediatamente attuabili:
• introduzione della tariffa metropolitana per la prima cintura di Roma per agevolare 400.000 residenti,
• aggiunta di treni pendolari sulla Roma-Cassino con un investimento di 8 milioni di euro,
• attivazione di bus veloci da Viterbo verso Orte per 4 milioni, il rafforzamento del trasporto a chiamata a Rieti per 3 milioni e navette Cotral dedicate a Latina per collegare i comuni interni alla linea FL7 per 5 milioni.

Accanto a queste misure di emergenza, serve una visione di lungo periodo che preveda la chiusura dell'anello ferroviario a Roma, il potenziamento strutturale della direttrice sud-est, il collegamento ferroviario Passo Corese-Rieti e la trasformazione delle linee Roma-Nettuno e Roma-Civitavecchia in vere metropolitane di superficie. È inoltre indispensabile un piano viario regionale decennale da 5 miliardi di euro per completare opere come la trasversale Lazio Sud, la Rieti-Torano e la tangenziale dei Castelli, mettendo in sicurezza arterie fondamentali come la Cassia.

La proposta del Partito Democratico non è un libro dei sogni, ma una piattaforma politica concreta per rimediare ai danni prodotti dall'immobilismo della giunta Rocca, sbloccando le grandi opere e migliorando subito la vita quotidiana dei pendolari. Tutti temi di cui è stato discusso all'iniziativa del 14 aprile al Teatro Golden di Roma, organizzata dal Partito Democratico del Lazio e dalla Fondazione Friedrich Ebert, dove hanno partecipato fra gli altri i consiglieri regionali Massimiliano Valeriani, Marta Bonafoni, Daniele Leodori, Mario Ciarla e Salvatore La Penna.

Il Lazio torna a muoversi solo se la politica smette di inseguire le emergenze prodotte dalla propria inefficienza e ricomincia a governare le infrastrutture con coraggio e competenza.

