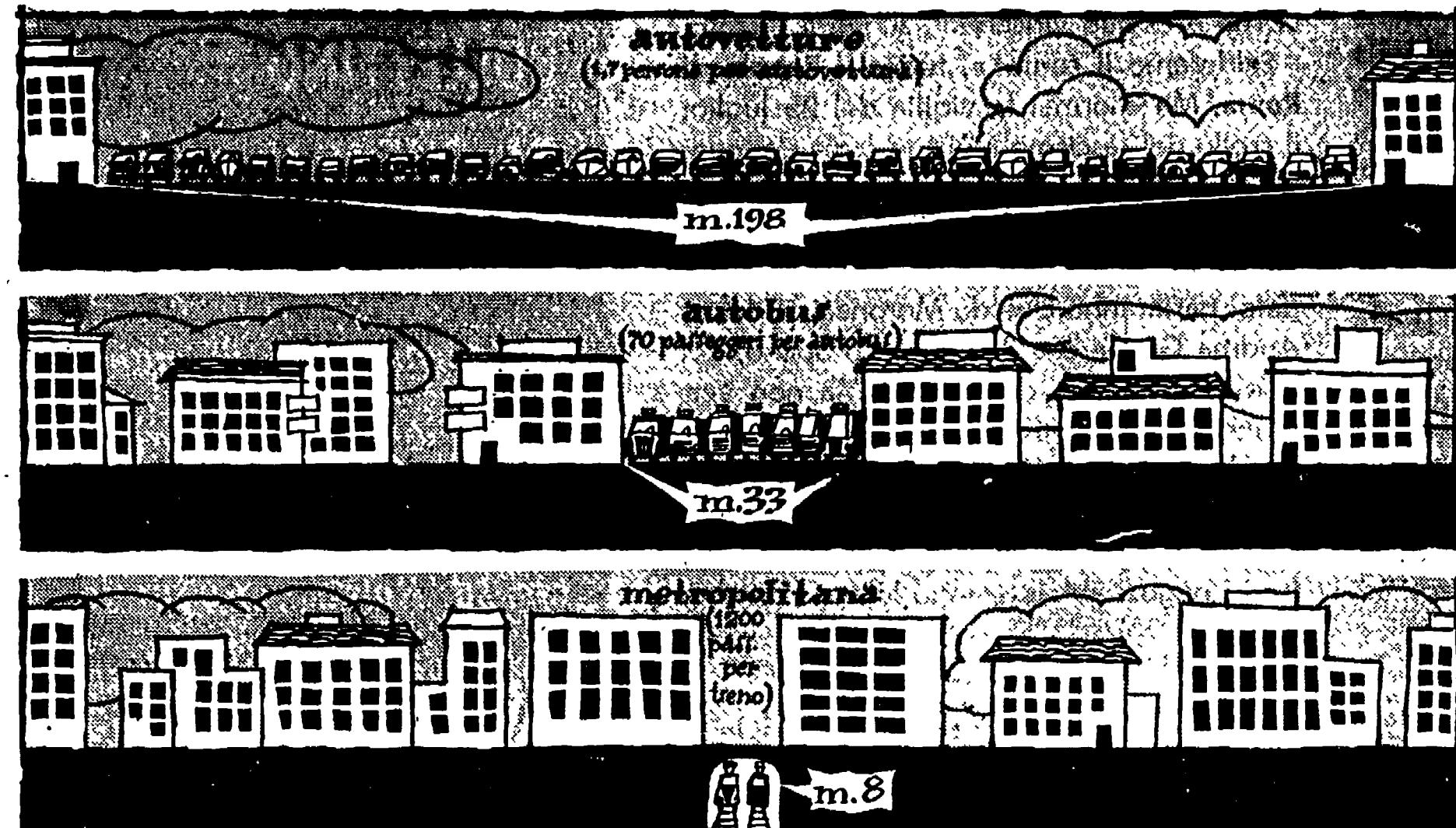


## Traffico e trasporti: confronto Roma-Milano (3)

## La «sotterranea» è indispensabile



## All'ultimo colpo la guerra per i tracciati del metrò

## Sessantatré anni perduto — Stazioni dentro o fuori il centro storico? — Politica regionale

Dopo tanti anni che si parla di metropolitana, che se ne studiano i tracciati e si imbattiscono polemiche di carattere tecnico e urbanistico sui progetti da scegliere, vi è stato chi, a un certo punto, si è sentito in dovere di domandarsi: ma questa benedetta ferrovia sotterranea, allo stato dei fatti, è indispensabile? In un mondo così cambiato, è ancora questa la migliore delle soluzioni? Se ne è discusso per tre giorni al simposio degli ingegneri dei trasporti, e non sono stati giorni privi di asperità. La risposta è stata sì. Allo stato dei fatti, la metropolitana è ancora il sistema migliore per il trasporto di una grande massa di viaggiatori in un tempo relativamente breve (almeno 20.000 persone ogni ora). Meno entusiasmo, si è dimostrato invece per le ferrovie aeree del tipo di «Italia '61» a Torino. Molti lo giudicano un mezzo troppo costoso, e comunque ormai al tramonto. Il quesito degli ingegneri dei trasporti era tutt'altro che retorico. Da quando in Italia si parlò per la prima volta del problema, proprio all'inizio del secolo, sono mutate molte cose. Nel frattempo, alle metropolitane di Londra (1863), Berlino (1902), Boston (1902), New York (1904) se ne è aggiunta un'altra lungissima serie: famosa, tra le altre, la realizzazione di Mosca (1935), ampliata e perfezionata successivamente. Molto tempo è passato invece in una ridda di ipotesi e di studi, sempre approfondata: Roma, il primo progetto di una metropolitana risale al 1928, a Milano al 1934.

Nella Capitale, tutto quel che si è realizzato in questi anni è il moncone per l'EUR, progettato nel 1933 in funzione dei fatti dell'Esposizione universale. In attività dal 1955, isolata, priva del collegamento con una rete capace di convogliare e distribuire i viaggiatori, questa linea ha già quasi raggiunto il pareggio finanziario, a ripresa della sua vita, al secondo tronco, Termini-Cinecittà, sta per essere dato il primo colpo di piccone, dopo una gara di appalto ripetuta due volte, e a distanza di tre anni dal bando di concorso. Si dice che i lavori cominceranno nel prossimo agosto, a partire dall'estremità più periferica, perché ancora

## MORTE DUE SORELLE

Una aveva 17 anni, l'altra 21. Tornavano da Ostia, dopo una gita con due amici. L'utilitaria procedeva a velocità eccessiva, la strada è deformata. C'è stato un urto terribile: i due ragazzi sono rimasti feriti...

## Contro l'albero

a cento all'ora

La tragica sciagura è avvenuta ieri notte sulla via del Mare

«Andiamo a prendere una boccata d'aria», avevano detto al padre uscendo, poco dopo le 21. Non sono più tornate. L'auto sulla quale viaggiavano, di ritorno da una gita con due amici ad Ostia, si è schiantata contro un platano all'ottavo chilometro della via del Mare, un punto particolarmente ricorrente nelle cronache dell'infortunistica stradale. Le vittime della sciagura sono due sorelle: Marcella ed Elena Giovannini, rispettivamente di 17 e 21 anni.

Abitavano in via Lucio Secondo 46, a Prima Porta, e lavoravano come maglierie. I loro compagni, due giovani operai, sono stati ricoverati in ospedale, ma le loro condizioni non destano preoccupazioni.

Per il metrò, dunque, l'attesa sarà ancora lunga. Lo dimostra Milano, dove molte strade sono tuttora sconvolte dai lavori della ferrovia sotterranea — la MM, come la chiamano — che si stanno trascinando tre o quattro anni più del previsto. Mentre si sta realizzando il tracciato del tronco centrale, sono già state costruite alcune linee e la inaugurazione è prevista per l'anno prossimo — infuria una lotta sorda tra il Comune (maggiore azionista della MM), l'azienda comunale ATM (che dovrà gestire la linea) e la stessa MM (che ne ha curato la costruzione). Non mancano i colpi bassi e le minacce di dimissioni: Una sola cosa è certa: dopo la realizzazione del primo tronco di 12 chilometri (costato 62 milioni invece di 30 preventivati), che taglierà diagonalmente la città congiungendo Sesto San Giovanni con San Siro, salteranno in aria i progetti di tutti i tronchi successivi.

Le esperienze di questi anni hanno provocato molti ripensamenti. Il metrò dovrà essere concepito solo in funzione di un «alleggerimento» e di una progressiva sostituzione dei tram e degli altri mezzi di trasporto in superficie: operare, cioè, su un mezzo che migliorerà le leggi di Milano con l'area che la gravita intorno e con tutta la regione? È chiaro che la materia deve essere ristudiata da capo. Su questo punto, vi è un accordo abbastanza largo.

Dopo un periodo di promiscuo ammassamento di quartieri residenziali e di attività industriali in zone abbastanza centrali, è già in corso un processo inverso: le industrie tendono ad allontanarsi e alcuni grandi satelliti urbani, come Marzola, in questo senso, forse si può parlare di Milano come unica vera metropoli italiana. La città deve arroccarsi ancora più in se stessa, anche con la metropolitana, oppure deve — anche con questo mezzo — aprirsi verso il suo territorio?

L' hinterland di Roma, in confronto, è più povero e sguarnito. Ma il problema si pone ugualmente: sia per i rapporti attuali con la regione, sia in prospettiva. Il settore dei trasporti pubblici, per esempio, è in crisi: si allontana dal centro di servizio il centro consentendo un rapido allacciamento di esso con le zone periferiche. Cioè contribuendo, secondo me, ad aggredire lo spazio dei trasporti, la periferia della metropolitana di San Giovanni e quella dei Flaminio.

Contrario alle decisioni del Consiglio dei ministri, sono state raccolte alcune dichiarazioni di esperti in problemi dei trasporti. Tra i favorevoli per il tronco centrale, che ha ricevuto le discussioni, tra urbani e tecnici favorevoli a una linea che attraversi il centro della città e quella invece che il periferico, è stato avvertito: «Il tracciato scelto, come è noto, è un compromesso tra le due tendenze: partendo da piazza del Cinquecento, raggiunge più l'area della Repubblica, via Veneto, Tridente, via dei Monti, piazzale Flaminio, via Alessandro Farnese e via Cola di Rienzo. Il tracciato, che ha ritenuto di essere il più favorevole per il traffico, non tocca il centro storico e il centro di servizio, ma la scelta, per una stazione, della salita di San Sebastiano anziché di piazza di Spagna, come avrebbe preferito invece il parere del professor Patrassi, già direttore dell'ATAC. «Dove rilevare con rincrescimento — egli ha dichiarato — che il tracciato scelto, al di fuori del centro di servizio, il centro consentendo un rapido allacciamento di esso con le zone periferiche. Cioè contribuendo, secondo me, ad aggredire lo spazio dei trasporti, la periferia della metropolitana di San Giovanni e quella dei Flaminio».

Contrario alle decisioni del Consiglio dei ministri, sono state raccolte alcune dichiarazioni di esperti in problemi dei trasporti. Tra i favorevoli per il tronco centrale, che ha ritenuto di essere il più favorevole per il traffico, non tocca il centro storico e il centro di servizio, ma la scelta, per una stazione, della salita di San Sebastiano anziché di piazza di Spagna, come avrebbe preferito invece il parere del professor Patrassi, già direttore dell'ATAC. «Dove rilevare con rincrescimento — egli ha dichiarato — che il tracciato scelto, al di fuori del centro di servizio, il centro consentendo un rapido allacciamento di esso con le zone periferiche. Cioè contribuendo, secondo me, ad aggredire lo spazio dei trasporti, la periferia della metropolitana di San Giovanni e quella dei Flaminio».

Contrario alle decisioni del Consiglio dei ministri, sono state raccolte alcune dichiarazioni di esperti in problemi dei trasporti. Tra i favorevoli per il tronco centrale, che ha ritenuto di essere il più favorevole per il traffico, non tocca il centro storico e il centro di servizio, ma la scelta, per una stazione, della salita di San Sebastiano anziché di piazza di Spagna, come avrebbe preferito invece il parere del professor Patrassi, già direttore dell'ATAC. «Dove rilevare con rincrescimento — egli ha dichiarato — che il tracciato scelto, al di fuori del centro di servizio, il centro consentendo un rapido allacciamento di esso con le zone periferiche. Cioè contribuendo, secondo me, ad aggredire lo spazio dei trasporti, la periferia della metropolitana di San Giovanni e quella dei Flaminio».

Contrario alle decisioni del Consiglio dei ministri, sono state raccolte alcune dichiarazioni di esperti in problemi dei trasporti. Tra i favorevoli per il tronco centrale, che ha ritenuto di essere il più favorevole per il traffico, non tocca il centro storico e il centro di servizio, ma la scelta, per una stazione, della salita di San Sebastiano anziché di piazza di Spagna, come avrebbe preferito invece il parere del professor Patrassi, già direttore dell'ATAC. «Dove rilevare con rincrescimento — egli ha dichiarato — che il tracciato scelto, al di fuori del centro di servizio, il centro consentendo un rapido allacciamento di esso con le zone periferiche. Cioè contribuendo, secondo me, ad aggredire lo spazio dei trasporti, la periferia della metropolitana di San Giovanni e quella dei Flaminio».

Contrario alle decisioni del Consiglio dei ministri, sono state raccolte alcune dichiarazioni di esperti in problemi dei trasporti. Tra i favorevoli per il tronco centrale, che ha ritenuto di essere il più favorevole per il traffico, non tocca il centro storico e il centro di servizio, ma la scelta, per una stazione, della salita di San Sebastiano anziché di piazza di Spagna, come avrebbe preferito invece il parere del professor Patrassi, già direttore dell'ATAC. «Dove rilevare con rincrescimento — egli ha dichiarato — che il tracciato scelto, al di fuori del centro di servizio, il centro consentendo un rapido allacciamento di esso con le zone periferiche. Cioè contribuendo, secondo me, ad aggredire lo spazio dei trasporti, la periferia della metropolitana di San Giovanni e quella dei Flaminio».

Contrario alle decisioni del Consiglio dei ministri, sono state raccolte alcune dichiarazioni di esperti in problemi dei trasporti. Tra i favorevoli per il tronco centrale, che ha ritenuto di essere il più favorevole per il traffico, non tocca il centro storico e il centro di servizio, ma la scelta, per una stazione, della salita di San Sebastiano anziché di piazza di Spagna, come avrebbe preferito invece il parere del professor Patrassi, già direttore dell'ATAC. «Dove rilevare con rincrescimento — egli ha dichiarato — che il tracciato scelto, al di fuori del centro di servizio, il centro consentendo un rapido allacciamento di esso con le zone periferiche. Cioè contribuendo, secondo me, ad aggredire lo spazio dei trasporti, la periferia della metropolitana di San Giovanni e quella dei Flaminio».

Contrario alle decisioni del Consiglio dei ministri, sono state raccolte alcune dichiarazioni di esperti in problemi dei trasporti. Tra i favorevoli per il tronco centrale, che ha ritenuto di essere il più favorevole per il traffico, non tocca il centro storico e il centro di servizio, ma la scelta, per una stazione, della salita di San Sebastiano anziché di piazza di Spagna, come avrebbe preferito invece il parere del professor Patrassi, già direttore dell'ATAC. «Dove rilevare con rincrescimento — egli ha dichiarato — che il tracciato scelto, al di fuori del centro di servizio, il centro consentendo un rapido allacciamento di esso con le zone periferiche. Cioè contribuendo, secondo me, ad aggredire lo spazio dei trasporti, la periferia della metropolitana di San Giovanni e quella dei Flaminio».

Contrario alle decisioni del Consiglio dei ministri, sono state raccolte alcune dichiarazioni di esperti in problemi dei trasporti. Tra i favorevoli per il tronco centrale, che ha ritenuto di essere il più favorevole per il traffico, non tocca il centro storico e il centro di servizio, ma la scelta, per una stazione, della salita di San Sebastiano anziché di piazza di Spagna, come avrebbe preferito invece il parere del professor Patrassi, già direttore dell'ATAC. «Dove rilevare con rincrescimento — egli ha dichiarato — che il tracciato scelto, al di fuori del centro di servizio, il centro consentendo un rapido allacciamento di esso con le zone periferiche. Cioè contribuendo, secondo me, ad aggredire lo spazio dei trasporti, la periferia della metropolitana di San Giovanni e quella dei Flaminio».

Contrario alle decisioni del Consiglio dei ministri, sono state raccolte alcune dichiarazioni di esperti in problemi dei trasporti. Tra i favorevoli per il tronco centrale, che ha ritenuto di essere il più favorevole per il traffico, non tocca il centro storico e il centro di servizio, ma la scelta, per una stazione, della salita di San Sebastiano anziché di piazza di Spagna, come avrebbe preferito invece il parere del professor Patrassi, già direttore dell'ATAC. «Dove rilevare con rincrescimento — egli ha dichiarato — che il tracciato scelto, al di fuori del centro di servizio, il centro consentendo un rapido allacciamento di esso con le zone periferiche. Cioè contribuendo, secondo me, ad aggredire lo spazio dei trasporti, la periferia della metropolitana di San Giovanni e quella dei Flaminio».

Contrario alle decisioni del Consiglio dei ministri, sono state raccolte alcune dichiarazioni di esperti in problemi dei trasporti. Tra i favorevoli per il tronco centrale, che ha ritenuto di essere il più favorevole per il traffico, non tocca il centro storico e il centro di servizio, ma la scelta, per una stazione, della salita di San Sebastiano anziché di piazza di Spagna, come avrebbe preferito invece il parere del professor Patrassi, già direttore dell'ATAC. «Dove rilevare con rincrescimento — egli ha dichiarato — che il tracciato scelto, al di fuori del centro di servizio, il centro consentendo un rapido allacciamento di esso con le zone periferiche. Cioè contribuendo, secondo me, ad aggredire lo spazio dei trasporti, la periferia della metropolitana di San Giovanni e quella dei Flaminio».

Contrario alle decisioni del Consiglio dei ministri, sono state raccolte alcune dichiarazioni di esperti in problemi dei trasporti. Tra i favorevoli per il tronco centrale, che ha ritenuto di essere il più favorevole per il traffico, non tocca il centro storico e il centro di servizio, ma la scelta, per una stazione, della salita di San Sebastiano anziché di piazza di Spagna, come avrebbe preferito invece il parere del professor Patrassi, già direttore dell'ATAC. «Dove rilevare con rincrescimento — egli ha dichiarato — che il tracciato scelto, al di fuori del centro di servizio, il centro consentendo un rapido allacciamento di esso con le zone periferiche. Cioè contribuendo, secondo me, ad aggredire lo spazio dei trasporti, la periferia della metropolitana di San Giovanni e quella dei Flaminio».

Contrario alle decisioni del Consiglio dei ministri, sono state raccolte alcune dichiarazioni di esperti in problemi dei trasporti. Tra i favorevoli per il tronco centrale, che ha ritenuto di essere il più favorevole per il traffico, non tocca il centro storico e il centro di servizio, ma la scelta, per una stazione, della salita di San Sebastiano anziché di piazza di Spagna, come avrebbe preferito invece il parere del professor Patrassi, già direttore dell'ATAC. «Dove rilevare con rincrescimento — egli ha dichiarato — che il tracciato scelto, al di fuori del centro di servizio, il centro consentendo un rapido allacciamento di esso con le zone periferiche. Cioè contribuendo, secondo me, ad aggredire lo spazio dei trasporti, la periferia della metropolitana di San Giovanni e quella dei Flaminio».

Contrario alle decisioni del Consiglio dei ministri, sono state raccolte alcune dichiarazioni di esperti in problemi dei trasporti. Tra i favorevoli per il tronco centrale, che ha ritenuto di essere il più favorevole per il traffico, non tocca il centro storico e il centro di servizio, ma la scelta, per una stazione, della salita di San Sebastiano anziché di piazza di Spagna, come avrebbe preferito invece il parere del professor Patrassi, già direttore dell'ATAC. «Dove rilevare con rincrescimento — egli ha dichiarato — che il tracciato scelto, al di fuori del centro di servizio, il centro consentendo un rapido allacciamento di esso con le zone periferiche. Cioè contribuendo, secondo me, ad aggredire lo spazio dei trasporti, la periferia della metropolitana di San Giovanni e quella dei Flaminio».

Contrario alle decisioni del Consiglio dei ministri, sono state raccolte alcune dichiarazioni di esperti in problemi dei trasporti. Tra i favorevoli per il tronco centrale, che ha ritenuto di essere il più favorevole per il traffico, non tocca il centro storico e il centro di servizio, ma la scelta, per una stazione, della salita di San Sebastiano anziché di piazza di Spagna, come avrebbe preferito invece il parere del professor Patrassi, già direttore dell'ATAC. «Dove rilevare con rincrescimento — egli ha dichiarato — che il tracciato scelto, al di fuori del centro di servizio, il centro consentendo un rapido allacciamento di esso con le zone periferiche. Cioè contribuendo, secondo me, ad aggredire lo spazio dei trasporti, la periferia della metropolitana di San Giovanni e quella dei Flaminio».

Contrario alle decisioni del Consiglio dei ministri, sono state raccolte alcune dichiarazioni di esperti in problemi dei trasporti. Tra i favorevoli per il tronco centrale, che ha ritenuto di essere il più favorevole per il traffico, non tocca il centro storico e il centro di servizio, ma la scelta, per una stazione, della salita di San Sebastiano anziché di piazza di Spagna, come avrebbe preferito invece il parere del professor Patrassi, già direttore dell'ATAC. «Dove rilevare con rincrescimento — egli ha dichiarato — che il tracciato scelto, al di fuori del centro di servizio, il centro consentendo un rapido allacciamento di esso con le zone periferiche. Cioè contribuendo, secondo me, ad aggredire lo spazio dei trasporti, la periferia della metropolitana di San Giovanni e quella dei Flaminio».

Contrario alle decisioni del Consiglio dei ministri, sono state raccolte alcune dichiarazioni di esperti in problemi dei trasporti. Tra i favorevoli per il tronco centrale, che ha ritenuto di essere il più favorevole per il traffico, non tocca il centro storico e il centro di servizio, ma la scelta, per una stazione, della salita di San Sebastiano anziché di piazza di Spagna, come avrebbe preferito invece il parere del professor Patrassi, già direttore dell'ATAC. «Dove rilevare con rincrescimento — egli ha dichiarato — che il tracciato scelto, al di fuori del centro di servizio, il centro consentendo un rapido allacciamento di esso con le zone periferiche. Cioè contribuendo, secondo me, ad aggredire lo spazio dei trasporti, la periferia della metropolitana di San Giovanni e quella dei Flaminio».

Contrario alle decisioni del Consiglio dei ministri, sono state raccolte alcune dichiarazioni di esperti in problemi dei trasporti. Tra i favorevoli per il tronco centrale, che ha ritenuto di essere il più favorevole per il traffico, non tocca il centro storico e il centro di servizio, ma la scelta, per una stazione, della salita di San Sebastiano anziché di piazza di Spagna, come avrebbe preferito invece il parere del professor Patrassi, già direttore dell'ATAC. «Dove rilevare con rincrescimento — egli ha dichiarato — che il tracciato scelto, al di fuori del centro di servizio, il centro consentendo un rapido allacciamento di esso con le zone periferiche. Cioè contribuendo, secondo me, ad aggredire lo spazio dei trasporti, la periferia della metropolitana di San Giovanni e quella dei Flaminio».

Contrario alle decisioni del Consiglio dei ministri, sono state raccolte alcune dichiarazioni di esperti in problemi dei trasporti. Tra i favorevoli per il tronco centrale, che ha ritenuto di essere il più favorevole per il traffico, non tocca il centro storico e il centro di servizio, ma la scelta, per una stazione, della salita di San Sebastiano anziché di piazza di Spagna, come avrebbe preferito invece il parere del professor Patrassi, già direttore dell'ATAC. «Dove rilevare con rincrescimento — egli ha dichiarato — che il tracciato scelto, al di fuori del centro di servizio, il centro consentendo un rapido allacciamento di esso con le zone periferiche. Cioè contribuendo, secondo me, ad aggredire lo spazio dei trasporti, la periferia della metropolitana di San Giovanni e quella dei Flaminio».

Contrario alle decisioni del Consiglio dei ministri, sono state raccolte alcune dichiarazioni di esperti in problemi dei trasporti. Tra i favorevoli per il tronco centrale, che ha ritenuto di essere il più favorevole per il traffico, non tocca il centro storico e il centro di servizio, ma la scelta, per una stazione, della salita di San Sebastiano anziché di piazza di Spagna, come avrebbe preferito invece il parere del professor Patrassi, già direttore dell'ATAC. «Dove rilevare con rincrescimento — egli ha dichiarato — che il tracciato scelto, al di fuori del centro di servizio, il centro consentendo un rapido allacciamento di esso con le zone periferiche. Cioè contribuendo, secondo me, ad aggredire lo spazio dei trasporti, la periferia della metropolitana di San Giovanni e quella dei Flaminio».

Contrario alle decisioni del Consiglio dei ministri, sono state raccolte alcune dichiarazioni di esperti in problemi dei trasporti. Tra i favorevoli per il tronco centrale, che ha ritenuto di essere il più favorevole per il traffico, non tocca il centro storico e il centro di servizio, ma la scelta, per una stazione, della