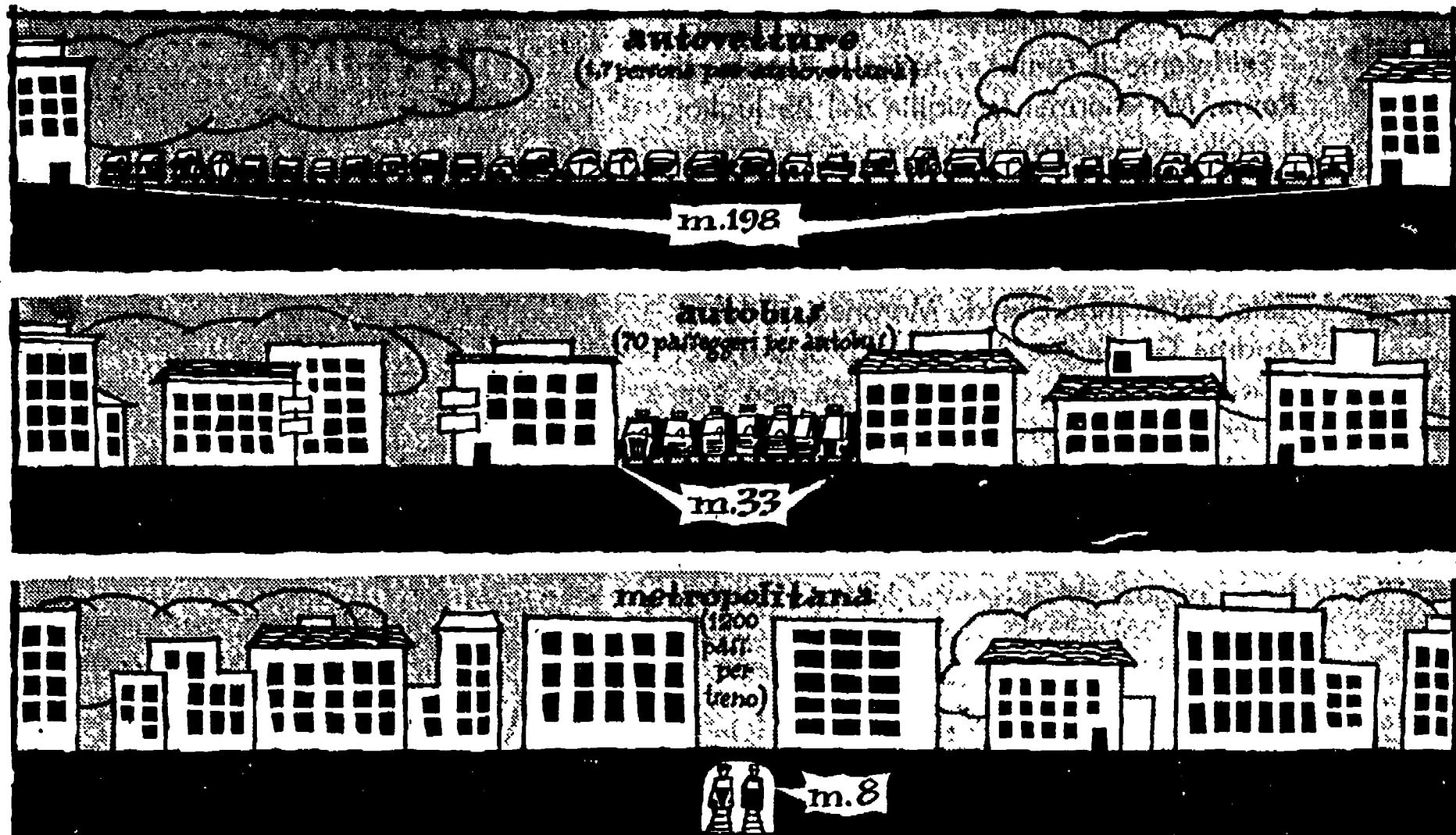


Traffico e trasporti: confronto Roma-Milano (3)

La «sotterranea» è indispensabile



Ecco (a lato) un grafico eloquente. Per trasportare 50 mila persone all'ora in automobile, occorre una strada larga 198 metri. Con l'autobus, di metri ne bastano 33. Con la metropolitana, otto metri sono più che sufficienti... Dunque, per le grandi città è questo il miglior sistema di trasporto: ma a Milano sono in ritardo di quattro anni, mentre a Roma, a parte il «tronco sperimentale» Termini-Eur, siamo ancora alle polemiche...

All'ultimo colpo la guerra per i tracciati del metrò

Sessantatré anni perduti — 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 imbastiscono 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 simposium 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 lunghissima serie: famosa, tra le altre, la realizzazione di Mosca (1935), analoga e perfezionata successivamente. Molto tempo è passato invano, in una ridda di ipotesi e di studi non sempre approfonditi: a Roma, il primo progetto di rete metropolitana risale al 1926, a Milano al 1933.

Nella Capitale, tutto quel che si è realizzato in questi anni è il monarca per l'EUR, progettato nel 1935 in funzione dei fasti 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 riprova della sua vitalità. Al secondo tronco, Termini-Cine, si è 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 massimo agosto, a partire dall'estremità più periferica, perché ancora

non si è sicuri della progettazione definitiva degli impianti centrali, ai quali si dovranno poi collegare le linee successive. E' ricominciata, insomma, quella «guerra dei tracciati» che ha accompagnato, tappa per tappa, la storia della metropolitana.

Già nel 1937, il Consiglio superiore dei Lavori pubblici respinse le soluzioni previste nello schema di piano regolatore e propose un programma imperniato su tre linee che tagliavano diametralmente la città, intersecandosi a Termini, al Colosseo e a San Giovanni. Proprio nei giorni scorsi — ma la cosa bolliva in pentola da qualche mese — il Consiglio superiore dei L.P.P. ha respinto in blocco i 34 progetti presentati per il terzo tronco, da Termini a piazza Risorgimento, fissando alcuni principi rigidi per il prossimo bando, il cui termine spira tra cinque mesi: sette stazioni disseminate lungo il centro, con un nuovo ponte sul Tevere. Il contrasto sta proprio qui: il Comune, dopo la approvazione del nuovo piano regolatore, si oppone a una soluzione del genere, che pesa eccessivamente sul centro storico (una stazione a piazza dell'Esedra, una in via Veneto, una — addirittura — sotto Trinità dei Monti, con accesso da piazza di Spagna e da Villa Borghese, una a piazzale Flaminio). I tecnici del ministero replicano dal canto loro che, senza l'attraversamento del nucleo centrale della città, la metropolitana sarebbe assolutamente inutile. E' vero obiettano che è previsto il trasferimento di molte attività in zone decentrate, ma una tale prospettiva potrà realizzarsi soltanto entro una decina d'anni; nel frattempo, quindi, dobbiamo garantire l'efficienza delle zone centrali.

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 completando tra quattro anni più del previsto. Mentre si sta perfezionando l'armamento del tronco — sono già state compiute alcune prove e la inaugurazione è prevista per l'anno prossimo — infuria una lotta serrata tra il Comune (maggioranza 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 miliardi invece dei 30 preventivati), che tagliando diagonalmente la città congiunge Sesto San Giovanni con San Siro, saleranno 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, oppure dovrà diventare sistema per migliorare i legami di Milano con l'area che le gravita intorno e con tutta la regione? E' chiaro che la materia deve essere studiata 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 centri satelliti crescono di importanza. In questo senso, forse, si può parlare di Milano come unica, vera metropoli italiana. La città deve arroccarsi ancora più in se stessa, anche non la metropolitana, oppure dovrà, anche con questo mezzo, aprirsi verso il suo territorio?

L'interland di Roma, in confronto, è più povero e squadrato. Ma il problema si pone ugualmente, sia per i rapporti attuali con la regione, sia in prospettiva. Il settore dei trasporti non può ignorare, per esempio, le zone di sviluppo industriale: a sud, verso Latina, e nel Frosinate. Dei quattro assi del sistema, quello che dovrà essere dato in un futuro purtoppo assai lontano alla metropolitana romana, in pratica, a parte il tronco — che potremmo giudicare sperimentale — attualmente in funzione tra la stazione e l'EUR, solo uno, quello che in linea quasi retta porterà da Cinecittà alle mura del Vaticano, è in fase di realizzazione. Per gli altri non sarebbe male proporre subito uno studio più attento, per avere fin da ora le idee chiare (evitando la perdita di tempo dovuta ai cambiamenti di fronte della «guerra dei tracciati») e per impostare il metrò come uno dei fulcri di un moderno e articolato sistema regionale di trasporti.

Candiano Falaschi

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'infortuniosità 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 Valle, e lavoravano come maglieriste. I loro accompagnatori, due giovani operai, sono stati ricoverati in ospedale, ma le loro condizioni non destano preoccupazioni.

La sciagura è avvenuta poco prima delle 2, all'uscita di una larga curva. L'utilitaria sulla quale le giovani viaggiavano, condotta dal meccanico Gaetano Gambrioli (19 anni) ha sbattuto, superato con un balzo il marciapiede e si è frantumata contro l'albero. Alcuni automobilisti di passaggio si sono fermati, per soccorrere gli infortunati, ma per una delle sorelle, la più giovane, non c'era purtroppo più nulla da fare. Nell'auto aveva battuto la testa contro il parabrezza e il suo corpo era rimasto incastrato tra le lamiere contorte. L'altra ragazza, di 17 anni, è morta di colpo. Nell'auto aveva battuto la testa contro il parabrezza e il suo corpo era rimasto incastrato tra le lamiere contorte. L'altra ragazza, di 17 anni, è morta di colpo.

Intanto, a casa delle ragazze il padre, Attilio Giovannini, un pensionato di 65 anni, stava vivendo ore d'angoscia. Non riuscendo a dormire per il caldo, si era accorto del fatto che le figlie, ma in un primo tempo aveva pensato ad una scappatella. Quando è spuntato il sole, è stato preso da più serie preoccupazioni. Ha telefonato in Questura. Nessuno gli ha saputo fornire notizie. Così, solo verso le 6 di ieri mattina, il poveretto ha saputo: la tragedia gli è stata raccontata da alcuni cronisti.

Non avevo motivi per impedire alle ragazze di uscire — egli ha poi dichiarato singhiozzando. Lavoravano tutto il giorno ed era giusto che la sera si distraessero un



Due immagini di Marcella Giovannini

Assemblea in piazza SS. Giovanni e Paolo

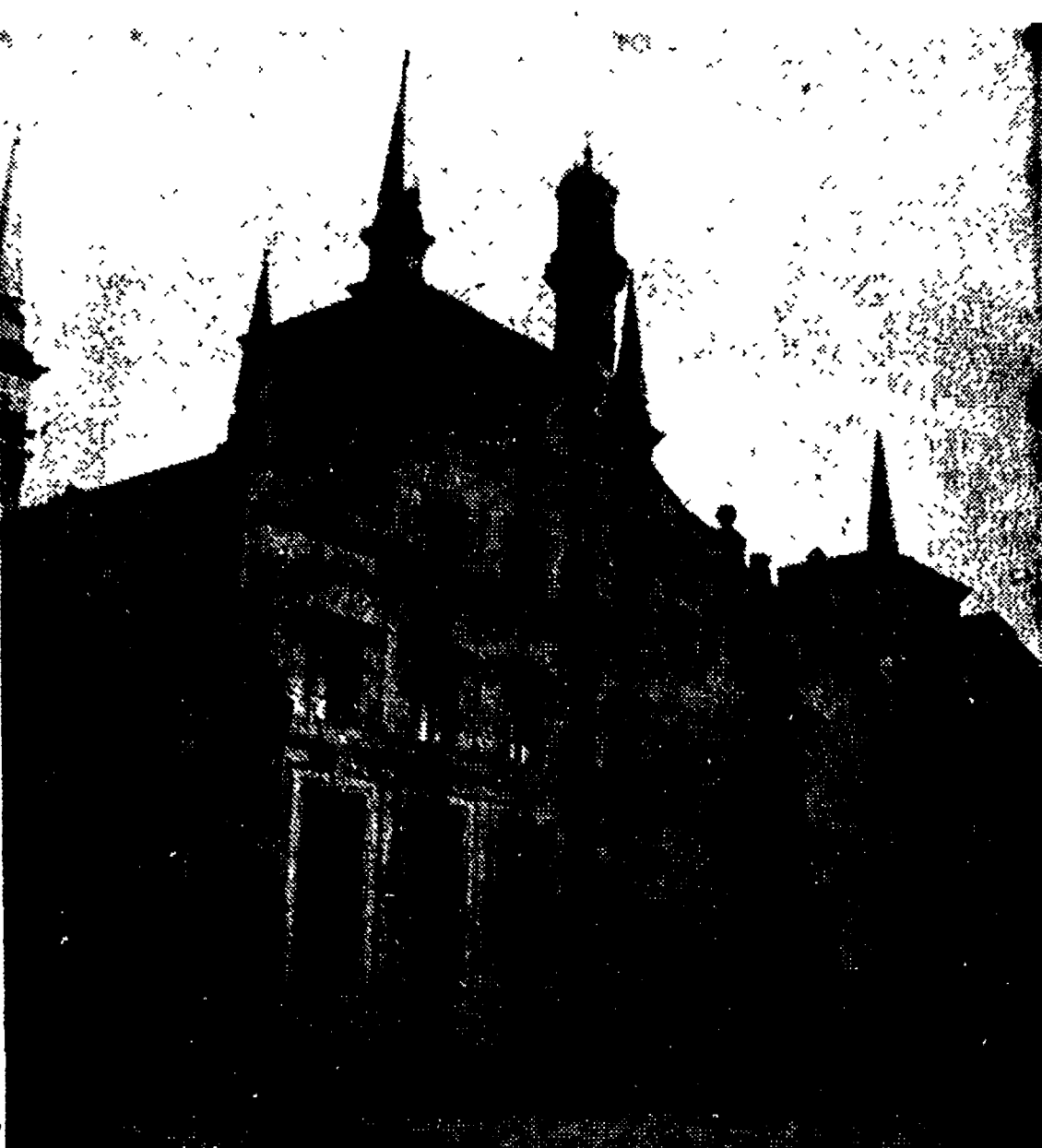
Questa sera si concluderanno le trattative per i capitolini

Ieri mattina, sono iniziati i colloqui fra l'amministrazione comunale e sindacati di corrispondenza straordinaria, raccomandando ai quotidiani, riviste, campioni di medicinali ecc. Fra i sindacati e l'amministrazione delle PP.TT. si sono avuti, in questi mesi, incontri nel corso dei quali da parte governativa si è riconosciuto a parole il superlavoro cui portatiere, smistatori e gli altri dipendenti sono costretti e si sono assunti impegni più o meno precisi.

Di qui la decisione di sciopero per oggi e domani. Non verrà recapitato nessun tipo di corrispondenza, neppure i telegrammi. Alle 9, nei teatri dei postelegrafonici in piazza di S. Macuto, i lavoratori si riuniranno in assemblea, per esaminare la situazione e decidere le forme di lotta per i prossimi giorni. Ieri, intanto, da parte governativa si è rotto il silenzio di questi giorni con una umoristica dichiarazione del sottosegretario alle Poste e alle Telecomunicazioni, Gaspari, il quale ha sostenuto che la lotta dei lavoratori non avrebbe fondamento, affermando infine che presso gli uffici romani non vi sono licenze di corrispondenza ordinaria e di raccomandate. In verità, alcuni uffici, rigurgitano di posta non recapitata.

Tutti licenziati!

Il Buon Pastore chiude i battenti



E' confermato: l'ospedale Buon Pastore alla fine del mese chiuderà i battenti e gli attuali dipendenti del sovra Ordine militare di Malta verranno gettati sul lastrico. Gli stessi dirigenti del SMOM si sono premurati ieri, dopo che al Consiglio comunale la questione era stata sollevata dalla compagnia Michetti, di far sapere che i 56 lavoratori saranno licenziati perché «si tratta di personale di una certa età, ormai prossimo al ritiro dall'attività».

Le suore dell'Istituto di N. S. della Carità, proprietarie del Buon Pastore e di alcuni ettari di terreno circostante, potranno quindi vendere l'area (si parla di lire) e il SMOM potrà assumere, per il nuovo ospedale in costruzione alla Magliana, personale non spremuto da anni di sfruttamento. Un buon affare per tutti, dunque: ma non per le famiglie dei 56 lavoratori. Senza contare poi che in una città come Roma, dove i posti letto degli ospedali mancano paurosamente, la demolizione del Buon Pastore appare incomprensibile a chi giudichi i fatti secondo i criteri della pubblica utilità. Un

buon affare lo faranno anche i proprietari dei terreni e degli immobili della zona — si tratta prevalentemente di istituti religiosi —, perché l'abolizione del sanatorio porterà a un immediato rialzo dei prezzi.

Il Buon Pastore venne adibito a ospedale durante la guerra, adattando alla meno peggio un convento di suore. Al termine delle ostilità belliche il sovra Ordine militare di Malta — che com'è noto è una specie di stato straniero controllato dal Vaticano — affittò l'edificio e iniziò la gestione del sanatorio. L'inadeguatezza dei locali alla nuova funzione e la vicinanza di un immenso deposito di immondizie negli anni passati hanno più volte attirato l'attenzione della stampa sull'anormalità della situazione. E' sempre apparso inconcepibile come il SMOM potesse gestire un sanatorio senza apportare al Buon Pastore quella ristrutturazione che a tutti appariva necessaria. Le esigenze dei malati e lo stesso trattamento del personale venivano subordinati dall'aristocrazia «nemica» che ha sempre diretto l'Ordine ai profitti, così come accade in una qualsiasi impresa privata.

Il giorno

Oggi, venerdì 19 luglio (20h-18h). Ore mastice: Vincenzo. Il sole sorge alle 4,54 e tramonta alle 8,54. Luna nuova il 20.

piccola cronaca

Cifre della città

Ieri, sono nati 62 maschi e 59 femmine. Sono morti 25 maschi e 18 femmine, dei quali a meno di 7 anni. Sono stati celebrati 50 matrimoni. Temperatura: minima 19 massima 32. Per oggi, i meteorologi prevedono temperatura stazionaria.

Il Consorzio di Civitavecchia

Vivace discussione ieri sera al Consiglio provinciale del Consorzio per il porto di Civitavecchia. Il gruppo comunista ha presentato una mozione e un ordine del giorno, illustrati dal compagno Ranalli, nel quale chiedeva la soluzione della questione degli organi del Consorzio e, soprattutto, la nomina del presidente da parte del Presidente della Repubblica su designazione del ministro della Marina e d'accordo con il ministero dei Lavori pubblici.

partito

Manifestazioni

MARRANELLA, ore 20, comizio in piazza Marcella con Nazzari, MONTESANO, ore 20,30, assemblea senza stampa comunista con Pierantoni. S. PAOLO, ore 12,30, tribunale in largo Corio con Cioffi, CAPEVA, ore 22, assemblea con Ranalli, CASALI, ore 22, comizio in via Monte Peloso con Noulani, LANDI (Gennaro), ore 22, comizio con Gennari.

Convocazioni

Oggi, alle 20,30, presso la sezione SALARIO, si riunisce il Comitato di zona della Salaria. Interverrà Calamandrei. Ore 18,30, riunione invalidi di guerra comunisti in FEDERAZIONE (Elmo).

Due uccisi dal fulmine

Il trentunenne Palmiro Accioli, residente a Fossatella, in provincia di Viterbo, mentre era affacciato alla finestra della sua abitazione, è stato colpito da un fulmine: è deceduto mentre veniva trasportato all'ospedale. Il 44enne, nativo di Calvi (Terzi) e residente a Motturo, era intento, alle 19 di ieri, a trebbiare in località Monte delle Rose, sulla strada di Campagnano, quando, sorpreso dal temporale, si era costretto a rifugiarsi in un pagliaio. Disgraziatamente un fulmine si è abbattuto sul capanno, incendiandolo: il poveretto è morto, arso vivo, tra le fiamme.

Diciottenne si uccide

Giovanna Nardone (18 anni), cameriera presso la famiglia di Gisela Caputi in via Santa Prisca 14, approfittando dell'assenza dei padroni di casa, si è barricata in cucina e si è lasciata andare dal gas. Non si conoscono i motivi del tragico gesto.

Voleva uccidere la moglie

Alcuni agenti della Mobile hanno fermato, alle 10,30 di ieri, al Colosseo, Nicola Mataro (37 anni, piacentino), che stava con se una pistola e Astra e con sei colpi ha detto di avere ucciso la moglie, fuggita di casa un anno fa.

Il tracciato del metrò

Centro sì centro no

Il tracciato finalmente scelto, dopo tante polemiche, dal Consiglio Superiore dei Lavori pubblici, per il tronco della Metropolitana Termini-Cine, è stato scelto il centro della città e quelli invece che la volevano completamente esterna. Il tracciato scelto, come è noto, è un compromesso tra le tendenze: partendo da piazza del Cinquecento, raggiunge piazza Risorgimento, sottopassando la ferrovia, attraversa via Veneto, Trinità dei Monti, piazzale Flaminio, via Alessandro Farnese e via Cola di Rienzo.

In proposito, sono state raccolte alcune dichiarazioni di esperti in problemi dei trasporti. Tra i favorevoli all'itinerario approvato, è il professor Pallottini, presidente della STEFER: «Il problema da risolvere — egli ha detto — era se il metrò dovesse o no attraversare il centro storico e, in caso affermativo, in quale misura. Il Consiglio superiore ha ritenuto soddisfarne le esigenze del centro, sia pure limitandone l'attraversamento, non toccando la via Nazionale e il Tritone. Opportuna anche la scelta, per una stazione, della salita di San Sebastiano, anziché la piazza di Spagna, come avrebbe preferito qualcuno».

Diverso invece il parere del professor Patraschi, già direttore dell'ATAC: «Devo rilevare con rincrespimento — egli ha dichiarato — che il tracciato scelto si allontana dal criterio di servire il centro consentendo un rapido accedimento di esso con le zone periferiche. Ciò contribuirà, secondo me, ad agevolare lo sviluppo della metropolitana, rete della metropolitana di San Giovanni e quella del Flaminio».

Diverso invece il parere del professor Patraschi, già direttore dell'ATAC: «Devo rilevare con rincrespimento — egli ha dichiarato — che il tracciato scelto si allontana dal criterio di servire il centro consentendo un rapido accedimento di esso con le zone periferiche. Ciò contribuirà, secondo me, ad agevolare lo sviluppo della metropolitana, rete della metropolitana di San Giovanni e quella del Flaminio».