

Torna di attualità il collegamento ferroviario:

per il futuro le autostrade non basteranno più

L'arrivo dei «jumbo» ripropone il treno tra città e Fiumicino

Ferrovia in trincea dalla stazione di Porto allo scalo aereo? — In progetto anche il collegamento con la linea metropolitana di Ostia — Dovrà essere costruito un ponte — Una corsa ogni quindici minuti — Il terminal all'Ostiente o sotterraneo a piazza dei Cinquecento

Qualcuno ha detto: «Con l'arrivo degli aerei supersonimi, i jumbo e i supersonici, sembra assurdo, ma dovranno rispolverare la vecchia vaporiera, cioè la ferrovia...». E' vero, perché oggi, nell'aria, 700 ennerano in linea ai giganti dell'aria capaci di trasportare, come i jumbo, cinquemila passeggeri, solo per citare il sub sonico di costruzione americana che anche l'Alitalia ha prenotato. Cinquemila passeggeri per volta, dunque, scenderanno da questi giganti a Fiumicino. Come trasportarli, rapidamente in città? Impensabile continuare a servirsi anche nel futuro delle mezzi stradali, in cui l'affitto che, in questi anni, non sarà certo meno oneroso d'adesso. Il discorso soprattutto, vale per Fiumicino. Si è costituito un pezzo di autostrada, un altro pezzo se lo è portato via il fiume: conclusione l'autostrada serve a ben poco e gli autobus e le auto che trasportano i passeggeri dal «Leonardo da Vinci» alla città, spesso rimangono prigionieri di ingorgi che impiegano ancora più di un'ora per giungere dall'aeroporto al terminal. Andando così ci sarà meno il tempo che si impiegherà da Roma a Parigi in aereo che quello occorrente per arrivare in auto dall'aeroporto alla città.

Bisogna correre al riparo, trovare una soluzione. In proposito, l'altro giorno, al ministero dei Trasporti, c'è stata una riunione fra il ministro Scalfaro, il direttore generale Ferrovie, il direttore generale dell'aviazione, il capo coordinamento della motorizzazione. E' in questo incontro è emerso che se si vuole realizzare un collegamento rapido con l'aeroporto, in vista dell'incremento viaggiatori che si verificherà nello scalo intercontinentale fra poche annate (dal 3 milioni e mezzo di passeggeri dello scorso anno, passerà a 6 milioni nel 1970), occorre rivolgere alla ferrovia oppure alla linea metropolitana, beninteso non quella in costruzione o in progetto, ma al tratto esistente, quello per l'Eur e Ostia. L'autostrada sarà forse terminata, un giorno, ma quello automobilistico dovrà essere soltanto un servizio sussidiario a quello ferroviario o metropolitano. Su questo, ministro, direttore dell'aviazione, tecnici dei trasporti sono stati d'accordo.

E allora ecco, rispondendo alla ferrovia, rimanendo in esame un progetto che già negli anni passati era stato caldeggiato, in parte realizzato, poi abbandonato. Questa linea ferroviaria percorre un tratto della Roma-Pisa fino a Ponte Galeria, da dove si stacca un braccio in direzione dell'aeroporto, che muore nel terminal di Porto. Poi, secondo il primo progetto, la ferrovia avrebbe dovuto proseguire sino allo scalo aereo.

Ma, davari, non vennero fatti proseguire. Ci fu un voto dei Lavori Pubblici, le opposizioni

delle autolinee (naturalmente...) e fu rilevato che i fili della linea elettrica ferroviaria potevano costituire un pericolo per gli aerei. A nulla, in quel periodo, valsero le proposte di fare proprio la ferrovia in tunnel, in cui la parte superiore dei treni avrebbe al massimo raggiunto il livello stradale.

Ora quel progetto verrà ripreso in esame. Nei prossimi giorni tecnici delle ferrovie, ha assicurato il direttore ion Flenga, verranno invitati ad effettuare sopralluogo, saremo osservati disegni, colorati, per una relazione presentata al ministero. L'unico ostacolo è stato fatto rilevare dai tecnici delle ferrovie, è il terminal. L'attuale condizione soltanto in città i trasporti di merci, il trasporto delle merci con i voli cargo, è infatti in notevolissimo aumento. Per il ter-

minale del metrò si pensa sempre ad un trasferimento del terminal al capolinea delle Laziali, oppure alla stazione Ostiense. L'altro progetto è quello della linea ferroviaria, in linea con la linea della linea per Ostia. Anche questo appare un progetto realisabile, che fra l'altro è stato a suo tempo caldeggiato dalla STEFER. In questo caso dovrà essere costruito un ponte sui Tevere...».

«Una spesa considerabile,» si disse, «ma è una spesa che, di fronte alla necessità urgente di oggi, non può essere evitata. Non si esclude, fra l'altro, che il collegamento con l'aeroporto debba avvenire sia con il metrò, sia con la ferrovia. Non si tratterà infatti di trasportare soltanto in città i passeggeri, ma anche notevoli quantità di merci: il trasporto delle merci con i voli cargo, è infatti in notevolissimo aumento. Per il ter-

minale di Roma, sia con la ferrovia, sia con l'aeroporto, non permette di ospitare altri treni. Non soltanto Fiumicino scoppiava, anche Termini. E il treno per l'aeroporto dovrebbe avere una frequenza

C. R.

di almeno 15 minuti. Pertanto si pensa ad un trasferimento del terminal al capolinea delle Laziali, oppure alla stazione Ostiense. L'altro progetto è quello della linea ferroviaria, in linea con la linea della linea per Ostia. Anche questo appare un progetto realisabile, che fra l'altro è stato a suo tempo caldeggiato dalla STEFER. In questo caso dovrà essere costruito un ponte sui Tevere...».

«Una spesa considerabile,» si disse, «ma è una spesa che, di fronte alla necessità urgente di oggi, non può essere evitata. Non si esclude, fra l'altro, che il collegamento con l'aeroporto debba avvenire sia con il metrò, sia con la ferrovia. Non si tratterà infatti di trasportare soltanto in città i passeggeri, ma anche notevoli quantità di merci: il trasporto delle merci con i voli cargo, è infatti in notevolissimo aumento. Per il ter-

minale di Roma, sia con la ferrovia, sia con l'aeroporto, non permette di ospitare altri treni. Non soltanto Fiumicino scoppiava, anche Termini. E il treno per l'aeroporto dovrebbe avere una frequenza

C. R.

di almeno 15 minuti. Pertanto si pensa ad un trasferimento del terminal al capolinea delle Laziali, oppure alla stazione Ostiense. L'altro progetto è quello della linea ferroviaria, in linea con la linea della linea per Ostia. Anche questo appare un progetto realisabile, che fra l'altro è stato a suo tempo caldeggiato dalla STEFER. In questo caso dovrà essere costruito un ponte sui Tevere...».

«Una spesa considerabile,» si disse, «ma è una spesa che, di fronte alla necessità urgente di oggi, non può essere evitata. Non si esclude, fra l'altro, che il collegamento con l'aeroporto debba avvenire sia con il metrò, sia con la ferrovia. Non si tratterà infatti di trasportare soltanto in città i passeggeri, ma anche notevoli quantità di merci: il trasporto delle merci con i voli cargo, è infatti in notevolissimo aumento. Per il ter-

minale di Roma, sia con la ferrovia, sia con l'aeroporto, non permette di ospitare altri treni. Non soltanto Fiumicino scoppiava, anche Termini. E il treno per l'aeroporto dovrebbe avere una frequenza

C. R.

di almeno 15 minuti. Pertanto si pensa ad un trasferimento del terminal al capolinea delle Laziali, oppure alla stazione Ostiense. L'altro progetto è quello della linea ferroviaria, in linea con la linea della linea per Ostia. Anche questo appare un progetto realisabile, che fra l'altro è stato a suo tempo caldeggiato dalla STEFER. In questo caso dovrà essere costruito un ponte sui Tevere...».

«Una spesa considerabile,» si disse, «ma è una spesa che, di fronte alla necessità urgente di oggi, non può essere evitata. Non si esclude, fra l'altro, che il collegamento con l'aeroporto debba avvenire sia con il metrò, sia con la ferrovia. Non si tratterà infatti di trasportare soltanto in città i passeggeri, ma anche notevoli quantità di merci: il trasporto delle merci con i voli cargo, è infatti in notevolissimo aumento. Per il ter-

minale di Roma, sia con la ferrovia, sia con l'aeroporto, non permette di ospitare altri treni. Non soltanto Fiumicino scoppiava, anche Termini. E il treno per l'aeroporto dovrebbe avere una frequenza

C. R.

di almeno 15 minuti. Pertanto si pensa ad un trasferimento del terminal al capolinea delle Laziali, oppure alla stazione Ostiense. L'altro progetto è quello della linea ferroviaria, in linea con la linea della linea per Ostia. Anche questo appare un progetto realisabile, che fra l'altro è stato a suo tempo caldeggiato dalla STEFER. In questo caso dovrà essere costruito un ponte sui Tevere...».

«Una spesa considerabile,» si disse, «ma è una spesa che, di fronte alla necessità urgente di oggi, non può essere evitata. Non si esclude, fra l'altro, che il collegamento con l'aeroporto debba avvenire sia con il metrò, sia con la ferrovia. Non si tratterà infatti di trasportare soltanto in città i passeggeri, ma anche notevoli quantità di merci: il trasporto delle merci con i voli cargo, è infatti in notevolissimo aumento. Per il ter-

minale di Roma, sia con la ferrovia, sia con l'aeroporto, non permette di ospitare altri treni. Non soltanto Fiumicino scoppiava, anche Termini. E il treno per l'aeroporto dovrebbe avere una frequenza

C. R.

di almeno 15 minuti. Pertanto si pensa ad un trasferimento del terminal al capolinea delle Laziali, oppure alla stazione Ostiense. L'altro progetto è quello della linea ferroviaria, in linea con la linea della linea per Ostia. Anche questo appare un progetto realisabile, che fra l'altro è stato a suo tempo caldeggiato dalla STEFER. In questo caso dovrà essere costruito un ponte sui Tevere...».

«Una spesa considerabile,» si disse, «ma è una spesa che, di fronte alla necessità urgente di oggi, non può essere evitata. Non si esclude, fra l'altro, che il collegamento con l'aeroporto debba avvenire sia con il metrò, sia con la ferrovia. Non si tratterà infatti di trasportare soltanto in città i passeggeri, ma anche notevoli quantità di merci: il trasporto delle merci con i voli cargo, è infatti in notevolissimo aumento. Per il ter-

minale di Roma, sia con la ferrovia, sia con l'aeroporto, non permette di ospitare altri treni. Non soltanto Fiumicino scoppiava, anche Termini. E il treno per l'aeroporto dovrebbe avere una frequenza

C. R.

di almeno 15 minuti. Pertanto si pensa ad un trasferimento del terminal al capolinea delle Laziali, oppure alla stazione Ostiense. L'altro progetto è quello della linea ferroviaria, in linea con la linea della linea per Ostia. Anche questo appare un progetto realisabile, che fra l'altro è stato a suo tempo caldeggiato dalla STEFER. In questo caso dovrà essere costruito un ponte sui Tevere...».

«Una spesa considerabile,» si disse, «ma è una spesa che, di fronte alla necessità urgente di oggi, non può essere evitata. Non si esclude, fra l'altro, che il collegamento con l'aeroporto debba avvenire sia con il metrò, sia con la ferrovia. Non si tratterà infatti di trasportare soltanto in città i passeggeri, ma anche notevoli quantità di merci: il trasporto delle merci con i voli cargo, è infatti in notevolissimo aumento. Per il ter-

minale di Roma, sia con la ferrovia, sia con l'aeroporto, non permette di ospitare altri treni. Non soltanto Fiumicino scoppiava, anche Termini. E il treno per l'aeroporto dovrebbe avere una frequenza

C. R.

di almeno 15 minuti. Pertanto si pensa ad un trasferimento del terminal al capolinea delle Laziali, oppure alla stazione Ostiense. L'altro progetto è quello della linea ferroviaria, in linea con la linea della linea per Ostia. Anche questo appare un progetto realisabile, che fra l'altro è stato a suo tempo caldeggiato dalla STEFER. In questo caso dovrà essere costruito un ponte sui Tevere...».

«Una spesa considerabile,» si disse, «ma è una spesa che, di fronte alla necessità urgente di oggi, non può essere evitata. Non si esclude, fra l'altro, che il collegamento con l'aeroporto debba avvenire sia con il metrò, sia con la ferrovia. Non si tratterà infatti di trasportare soltanto in città i passeggeri, ma anche notevoli quantità di merci: il trasporto delle merci con i voli cargo, è infatti in notevolissimo aumento. Per il ter-

minale di Roma, sia con la ferrovia, sia con l'aeroporto, non permette di ospitare altri treni. Non soltanto Fiumicino scoppiava, anche Termini. E il treno per l'aeroporto dovrebbe avere una frequenza

C. R.

di almeno 15 minuti. Pertanto si pensa ad un trasferimento del terminal al capolinea delle Laziali, oppure alla stazione Ostiense. L'altro progetto è quello della linea ferroviaria, in linea con la linea della linea per Ostia. Anche questo appare un progetto realisabile, che fra l'altro è stato a suo tempo caldeggiato dalla STEFER. In questo caso dovrà essere costruito un ponte sui Tevere...».

«Una spesa considerabile,» si disse, «ma è una spesa che, di fronte alla necessità urgente di oggi, non può essere evitata. Non si esclude, fra l'altro, che il collegamento con l'aeroporto debba avvenire sia con il metrò, sia con la ferrovia. Non si tratterà infatti di trasportare soltanto in città i passeggeri, ma anche notevoli quantità di merci: il trasporto delle merci con i voli cargo, è infatti in notevolissimo aumento. Per il ter-

minale di Roma, sia con la ferrovia, sia con l'aeroporto, non permette di ospitare altri treni. Non soltanto Fiumicino scoppiava, anche Termini. E il treno per l'aeroporto dovrebbe avere una frequenza

C. R.

di almeno 15 minuti. Pertanto si pensa ad un trasferimento del terminal al capolinea delle Laziali, oppure alla stazione Ostiense. L'altro progetto è quello della linea ferroviaria, in linea con la linea della linea per Ostia. Anche questo appare un progetto realisabile, che fra l'altro è stato a suo tempo caldeggiato dalla STEFER. In questo caso dovrà essere costruito un ponte sui Tevere...».

«Una spesa considerabile,» si disse, «ma è una spesa che, di fronte alla necessità urgente di oggi, non può essere evitata. Non si esclude, fra l'altro, che il collegamento con l'aeroporto debba avvenire sia con il metrò, sia con la ferrovia. Non si tratterà infatti di trasportare soltanto in città i passeggeri, ma anche notevoli quantità di merci: il trasporto delle merci con i voli cargo, è infatti in notevolissimo aumento. Per il ter-

minale di Roma, sia con la ferrovia, sia con l'aeroporto, non permette di ospitare altri treni. Non soltanto Fiumicino scoppiava, anche Termini. E il treno per l'aeroporto dovrebbe avere una frequenza

C. R.

di almeno 15 minuti. Pertanto si pensa ad un trasferimento del terminal al capolinea delle Laziali, oppure alla stazione Ostiense. L'altro progetto è quello della linea ferroviaria, in linea con la linea della linea per Ostia. Anche questo appare un progetto realisabile, che fra l'altro è stato a suo tempo caldeggiato dalla STEFER. In questo caso dovrà essere costruito un ponte sui Tevere...».

«Una spesa considerabile,» si disse, «ma è una spesa che, di fronte alla necessità urgente di oggi, non può essere evitata. Non si esclude, fra l'altro, che il collegamento con l'aeroporto debba avvenire sia con il metrò, sia con la ferrovia. Non si tratterà infatti di trasportare soltanto in città i passeggeri, ma anche notevoli quantità di merci: il trasporto delle merci con i voli cargo, è infatti in notevolissimo aumento. Per il ter-

minale di Roma, sia con la ferrovia, sia con l'aeroporto, non permette di ospitare altri treni. Non soltanto Fiumicino scoppiava, anche Termini. E il treno per l'aeroporto dovrebbe avere una frequenza

C. R.

di almeno 15 minuti. Pertanto si pensa ad un trasferimento del terminal al capolinea delle Laziali, oppure alla stazione Ostiense. L'altro progetto è quello della linea ferroviaria, in linea con la linea della linea per Ostia. Anche questo appare un progetto realisabile, che fra l'altro è stato a suo tempo caldeggiato dalla STEFER. In questo caso dovrà essere costruito un ponte sui Tevere...».

«Una spesa considerabile,» si disse, «ma è una spesa che, di fronte alla necessità urgente di oggi, non può essere evitata. Non si esclude, fra l'altro, che il collegamento con l'aeroporto debba avvenire sia con il metrò, sia con la ferrovia. Non si tratterà infatti di trasportare soltanto in città i passeggeri, ma anche notevoli quantità di merci: il trasporto delle merci con i voli cargo, è infatti in notevolissimo aumento. Per il ter-

minale di Roma, sia con la ferrovia, sia con l'aeroporto, non permette di ospitare altri treni. Non soltanto Fiumicino scoppiava, anche Termini. E il treno per l'aeroporto dovrebbe avere una frequenza

C. R.

di almeno 15 minuti. Pertanto si pensa ad un trasferimento del terminal al capolinea delle Laziali, oppure alla stazione Ostiense. L'altro progetto è quello della linea ferroviaria, in linea con la linea della linea per Ostia. Anche questo appare un progetto realisabile, che fra l'altro è stato a suo tempo caldeggiato dalla STEFER. In questo caso dovrà essere costruito un ponte sui Tevere...».

«Una spesa considerabile,» si disse, «ma è una spesa che, di fronte alla necessità urgente di oggi, non può essere evitata. Non si esclude, fra l'altro, che il collegamento con l'aeroporto debba avvenire sia con il metrò, sia con la ferrovia. Non si tratterà infatti di trasportare soltanto in città i passeggeri, ma anche notevoli quantità di merci: il trasporto delle merci con i voli cargo, è infatti in notevolissimo aumento. Per il ter-

minale di Roma, sia con la ferrovia, sia con l'aeroporto, non permette di ospitare altri treni. Non soltanto Fiumicino scoppiava, anche Termini. E il treno per l'aeroporto dovrebbe avere una frequenza

C. R.

di almeno 15 minuti. Pertanto si pensa ad un trasferimento del terminal al capolinea delle Laziali, oppure alla stazione Ostiense. L'altro progetto è quello della linea ferroviaria, in linea con la linea della linea per Ostia. Anche questo appare un progetto realisabile, che fra l'altro è stato a suo tempo caldeggiato dalla STEFER. In questo caso dovrà essere costruito un ponte sui Tevere...».

«Una spesa considerabile,» si disse, «ma è una spesa che, di fronte alla necessità urgente di oggi, non può essere evitata. Non si esclude, fra l'altro, che il collegamento con l'aeroporto debba avvenire sia con il metrò, sia con la ferrovia. Non si tratterà infatti di trasportare soltanto in città i passeggeri, ma anche notevoli quantità di merci: il trasporto delle merci con i voli cargo, è infatti in notevolissimo aumento. Per il ter-

minale di Roma, sia con la ferrovia, sia con l'aeroporto, non permette di ospitare altri treni. Non soltanto Fiumicino scoppiava, anche Termini. E il treno per l'aeroporto dovrebbe avere una frequenza