

Si è chiusa dopo tre giorni di dibattito la conferenza regionale

Speranze (e qualche certezza) per il futuro dei trasporti

Le conclusioni di Ferrara e dell'assessore Di Segni - Una volontà comune di superare le difficoltà - Interventi finanziari e legislativi per il piano regionale

Apertura della linea «A» della metropolitana, riorganizzazione dell'ACOTRAL, realizzazione di nuovi importanti nodi di interscambio del sistema integrato rotaia-bus già previsto dal piano regionale, risanamento tecnico delle ferrovie Roma-Viterbo e Roma-Fluggi, definizione, a livello governativo, di un quadro di certezze finanziarie e legislative per il settore; sul raggiungimento di questi obiettivi si gioca il futuro dei trasporti nel Lazio, sindacati, amministratori, dirigenti di enti e di aziende del settore, rappresentanti delle FS delle forze politiche democratiche, non hanno parlato per tre giorni alla conferenza regionale dell'Eur. Le conclusioni, tratte ieri dall'assessore ai trasporti Alberto Di Segni e dal sindaco Maurizio Ferrara, vice presidente della giunta regionale, non hanno fatto che confermare le indicazioni di fondo emerse dal dibattito. Usata dall'assessore la necessità di realizzare tutti gli obiettivi del piano regionale dei trasporti, validità della politica di programmazione fin qui seguita dalla Regione, sono ormai dati acquisiti da tutte le forze democratiche, dai lavoratori, dai sindacati.

Un dato, questo della sostanziale convergenza sugli obiettivi generali della conferenza e del clima di costruttività espresso (a parte casi isolati) da tutte le forze politiche, tanto più importante se si considera l'andamento dell'altro che scontato e piatto «tecnistico» del dibattito. Critiche, rilievi, analisi dei guasti profondi che tuttora si segnalano, disagi pesanti dei lavoratori e degli utenti: tutto questo non è stato davvero assente dalla conferenza sui trasporti. «E' un fatto però — ha detto Maurizio Ferrara concludendo il convegno — che su alcuni problemi e sulle loro soluzioni, tutte le forze democratiche si sono mostrate sostanzialmente d'accordo.

Pensiamo soprattutto — ha detto — alla necessità di privilegiare la rete ferroviaria statale o locale, e di realizzare, in oppositi modi di collegamento con i servizi automobilistici, come unica prospettiva valida allo sviluppo del trasporto sia delle persone che (argomento sottolineato a lungo dai sindacati) delle merci.

Questa prospettiva, che la regione Lazio ha previsto nel piano del '76 e che ha iniziato, sia pure tra mille difficoltà a realizzarsi, non è messa in discussione, anzi ne è uscita rafforzata. Questo significa che il futuro potrà essere migliore e i disagi, spesso pesanti, dei lavoratori e degli utenti non derivano — come, dall'assenza di un piano, ma da difficoltà oggettive.

«A tutt'oggi — ha proseguito il vice presidente della giunta regionale riprendendo un argomento centrale di tutta la conferenza — sono mancate infatti all'appuntamento le necessarie certezze finanziarie e legislative indispensabili per realizzare la riforma: manca ancora un piano nazionale del settore e gli stessi piani settoriali (Aerporti, Porti, Ferrovie ecc.) mentre la erogazione di somme è giunta sempre sporadica e senza rispetto delle priorità». «Noi non siamo — ha proseguito Ferrara — tra chi chiede "ora" i soldi per fare "poi" la programmazione. La Regione Lazio già oneri enormi».

«La pubblicizzazione, del resto è qui Ferrara ha ripreso un altro dei temi ricorrenti nella conferenza) non è stata davvero una iniziativa di una sola forza politica, nemmeno della sola sinistra. Le leggi e le iniziative che si sono avute sul tema del trasporto pubblico dal '72, recano la firma di presidenti della Giunta, della

DC, del PCI, del PSI e le mozioni del consiglio recano il segno di una forte impronta unitaria e dell'attiva partecipazione delle FS e del PRI».

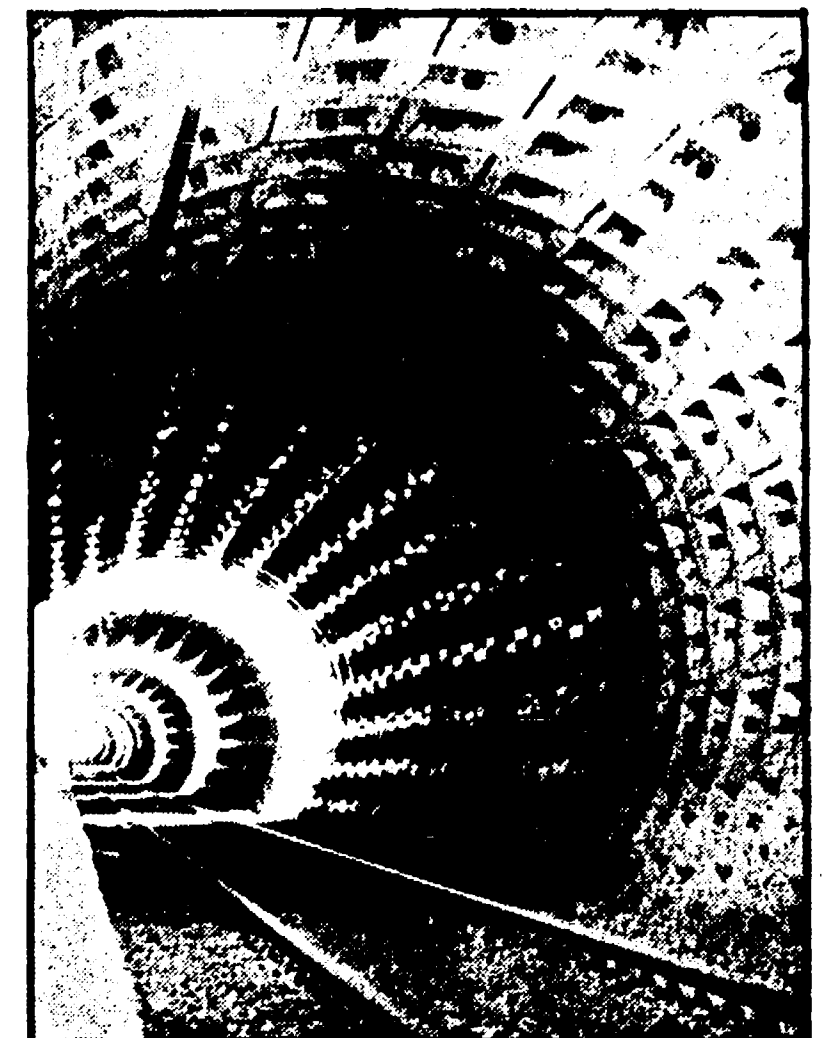
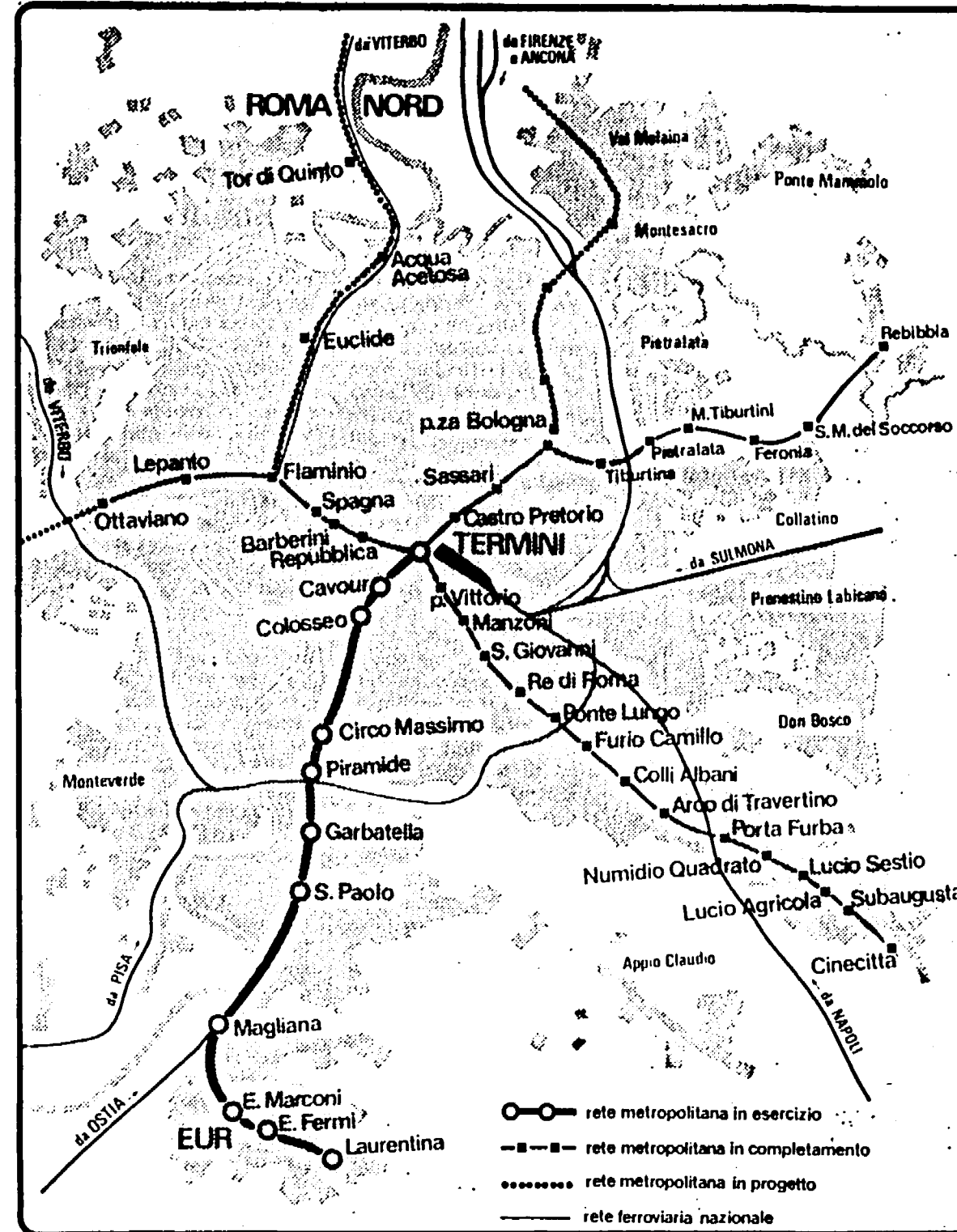
Azione del governo, solidarietà delle forze democratiche, dei sindacati e degli utenti alla linea di programmazione avviata dalla Regione, avvio della «seconda fase» del piano dei trasporti sono stati i temi affrontati anche dall'assessore Di Segni nel suo intervento conclusivo: «I problemi da superare per migliorare il servizio sono molti e difficili — ha detto — ma alcuni elementi emersi dal dibattito fanno ben sperare per il futuro: ha detto — della ormai imminente apertura della linea «A» della metropolitana, che comporrà una vera e propria rivoluzione nel traffico urbano ed extraurbano, degli impegni assunti dai rappresentanti delle FS, dell'ANAS della società aerea di Roma per una collaborazione «operativa» nel piano dei trasporti regionali e parlo anche del clima «positivo» (nonostante le critiche e le valutazioni strumentali di qualcuno), espresso da tutte le forze politiche democratiche.

Un aspetto, questo, sottolineato anche dai sindacati e dai rappresentanti delle forze politiche, che fu ben sperare anche per l'esito della ormai imminente conferenza nazionale dei trasporti. Quanto sia necessario andare con proposte e richieste precise alla prossima assemblea nazionale, lo hanno messo in risalto infatti un po' tutti. Che cosa chiedere al governo? Almeno tre cose: 1) la definizione (con la partecipazione effettiva delle Regioni) del piano nazionale dei trasporti. 2) L'istituzione del Fondo nazionale dei trasporti per l'acquisto di macchinari adeguati e certi. 3) Il superamento del quadro legislativo attuale, al fine di dare certezza ai rapporti Stato-Regione-Enti locali.

Il metrò non è più una favola

Sulla linea «A» tra qualche giorno le prove generali

Pochi mesi di collaudo tecnico e poi, a primavera, finalmente, l'apertura al pubblico della Prati-Termini-Osteria del Curato



Storia dati e curiosità delle metropolitane nel mondo

Le più note a New York Londra, Parigi e Mosca

IN ESERCIZIO	IN COSTRUZ.	ALLO STUDIO
IN EUROPA		
Amsterdam Atene Baku Barcellona Berlino Bonn Bruxelles Budapest Colonia Copenaghen Francoforte s.M. Ginevra Glasgow Khartoum (URSS) Kiev Leningrado Lisbona Londra Madrid Mosca Milano Monaco Napoli Oslo Parigi Praga Roma Rotterdam Stoccolma Taskent (URSS) Tbilisi (URSS) Stoccarda Vienna Zagabria	Erevan (URSS) Gorki (URSS) Hannover Helsinki Mosca Kulbyscevo (URSS) Liverpool Lione Madaglia Norimberga Novosibirsk (URSS) Minsk (URSS) Sofia Sverdlovsk (URSS) Varsavia	Anversa Birmingham Charleroi L'Avre Dublino Genova L'Aia Torino
IN NORD AMERICA		
Boston Chicago Cleveland Filadelfia Montreal New York San Francisco Toronto Washington	Atlanta Baltimora Honolulu	Calgary (Canada) Cincinnati (USA) Denver (USA) Detroit (USA) Edmonton (Can.) Guadalajara (Mco) Houston Louisville (USA) Miami
IN SUD AMERICA		
Buenos Aires Città del Messico	Bogota Caracas	
IN ASIA		
Kobe (Giappone) Nagoya (Giapp.) Osaka (Giapp.) Pechino Sapporo (Giapp.) Tokio Yokohama (Giapp.)	Hong Kong Kiotto (Giappone) Calcutta (India) Bombay Teheran	Bankok (Tailand.) Delhi Madras (India)
OCEANIA		
	Sidney	Adelaide Auckland Brisbane

* Prolungamenti in costruzione

Questo è l'elenco delle città dove sono in esercizio linee metropolitane, e delle città dove è in costruzione o si sta progettando un servizio di trasporto sotterraneo. Eventuali approssimazioni sono comunque per difetto.

La prima sotterranea

A Londra la prima ferrovia sotterranea del mondo, la metropolitana, come viene subito chiamata, fu aperta al traffico nel 1825 e i treni incominciarono a collegare il percorso di quattro miglia tra Farringdon (Bishop Road) e Farringdon Street. Oggi la metropolitana di Londra ha uno sviluppo di 338 chilometri, con 273 stazioni, 4 mila e 200 vetture, e trasporta qualcosa come 680 milioni di passeggeri l'anno. La ragnatela di binari si estende in tutto il centro storico della città e si collega alle linee di autobus (Dneczk, Cejlabinsk, Alma Ata, ecc.).

La rete più lunga

New York offre la più lunga rete sotterranea. Le linee della metropolitana toccano i 400 chilometri nel sottosuolo dei cinque quartieri amministrativi della città (Brooklyn, Manhattan, Queens, Richmond), alcuni dei quali per popolazione superano le più grandi città degli Stati Uniti. Si calcola che la «subway» trasporti ogni giorno circa 4 milioni e mezzo di passeggeri. I primi esperimenti risalgono al 1870, nella zona di Broadway, ma soltanto nel 1900 fu impostato il programma della «subway». Il primo tratto fu aperto al traffico nel 1904 da City Hall a Broadway e la 145. Strada. Un altro primato di New York riguarda la costruzione nel 1958, della prima ferrovia urbana sopraelevata nel mondo.

Il «metrò» desiderio

A Parigi, da 10 giorni è entrato in servizio su una delle linee del metrò il treno della seconda generazione: lo chiamano «metrò desiderio». E' come tutti i vecchi convogli, formato da cinque vagoni, dalle linee pe-

1955 — Il 10 febbraio viene inaugurata la sola linea metropolitana tuttora esistente, quella che unisce Termini all'Eur e arriva fino al mare.

1959 — Il Parlamento vara la legge 1115: il provvedimento decide di finanziare la linea Termini-Osteria del Curato e Termini-Piazza Risorgimento.

1960 — Viene bandito il concorso per il tronco Termini-Osteria del Curato.

1964 — Sembra che ci sia una. Il 12 marzo la Sacop (la società vincitrice del concorso) comincia i lavori. Tutti giurano che nel '67 la linea sarà pronta.

1965 — In aprile i metri scavati dalla Sacop sono solo 200. Il ritardo accumulato è già pari a tre anni. Si comincia a parlare della «talpa», la macchina usata in Usa e Urss, per gli scavi della metropolitana. Si tratta di un grande scu-

Diciannove anni per 14 chilometri

do che scava il terreno a «cielo chiuso» evitando così di trasformare le vie della città in altrettanti giganteschi cantieri.

1967 — In tre anni sono stati scavati solo mille metri di linea. Sulle 17 stazioni previste ne sono pronte 2. Si decide di avviare i lavori con la «talpa».

1968 — Primi scavi al Muro Torto per il secondo tronco.

1969 — Reperiti archeologici e inerzia degli amministratori bloccano i lavori. All'Esercito nel corso degli scavi vengono scoperte le terme di Nerone.

1970 — Iniziano i lavori a piazza Barberini. Un intero quartiere, l'Aprile Nuovo, è sconvolto dai lavori per il «metrò». Cinquenni-

Qualche mese di rodaggio e poi in primavera finalmente il via. Siamo parlando proprio dell'ormai mitica metropolitana romana, la cui realizzazione, rimandata tante volte e sempre allontanata negli anni, sembrava non dover mai iniziare. E invece invece proprio in queste settimane sono partiti i primi viaggi «tecnic» (una specie di prova di collaudo); i risultati sono stati buoni, non ci sono state brutte sorprese, così il programma non dovrà subire nuove battute d'arresto. L'avvio della fase di preesercizio è questione di giorni; sarà un periodo di lavoro difficile e complesso che durerà qualche mese. In pratica i convogli giallo-aragosta del metrò cammineranno vuoti, proveranno le diverse velocità, varieranno le diverse portate di traffico, l'intensità di transito, le fermate, i ritorni nei depositi. Il metrò sarà in funzione il 1978. Entrerà in funzione — sia pure senza passeggeri, in fase sperimentale — la linea «A» della metropolitana, in tutto 14 km e mezzo. Da quando è stato varata la legge per il suo finanziamento sono passati 19 anni.

Per il ritardo del ministero dei lavori pubblici

Intanto continua ad aspettare la rete ferroviaria in superficie

Occorre un piano di collaborazione organica, tra il Comune, la Regione, le società di trasporti e le FS

Negli USA c'è anche un progetto per collegare i due oceani

Per curiosità, abbiamo spogliato tra le notizie di studi ed esperimenti di tecnologie avanzate nel campo dei trasporti sotterranei, ovvero di ipotesi prefigurate da ricerche scientifiche e basate sulla costruzione fantastica.

Lo studioso di fisica Robert Salter sostiene che si può viaggiare, in metropolitana, da una costa all'altra degli Stati Uniti, da New York a Los Angeles, qualcosa come oltre 4.500 chilometri in linea d'aria, in 21 minuti alle velocità fino a 22.500 km orari.

Al progetto è stato dato anche un nome. «Planetrain». Una stima del costo del «Planetrain» ha portato a cifre altrettanto fantastiche: 250 miliardi di dollari per realizzare l'opera, salvo svalutazione.

Il rapporto di integrazione

Gli impianti delle Ferrovie dello Stato — associati a servizi istituzionali — possono offrire, anche per la notevole dilatazione delle linee, l'alleggerimento del traffico cittadino, l'aumento della velocità di percorrenza, il risparmio energetico, l'adeguata utilizzazione dei mezzi di trasporto, la compressione dello stress sia per il personale sia per gli utenti.

Non ritendiamo opportuno ribadire anche nella circostanza dell'avvio del pre-esercizio della nuova linea del «metrò» che il ruolo delle Ferrovie dello Stato non deve esaurirsi nella collaborazione relativa a talune direttrici di traffico. Le FS devono uscire dalla posizione di compartecipazione e assumere responsabilità e impegni assieme agli enti locali e alle aziende di trasporto pubbliche. Va infatti considerato che con l'entrata in funzione della nuova linea del «metrò» si estende la superficie urbana servita da un mezzo rapido di collegamento, e se ne potrebbe vanificare in parte il risultato senza la creazione di nodi di interscambio, centri intermodali, terminali, capaci di dilatare la mobilità degli utenti in altre zone della città e della periferia. E viceversa.

Gli impianti delle Ferrovie dello Stato — associati a servizi istituzionali — possono offrire, anche per la notevole dilatazione delle linee, l'alleggerimento del traffico cittadino, l'aumento della velocità di percorrenza, il risparmio energetico, l'adeguata utilizzazione dei mezzi di trasporto, la compressione dello stress sia per il personale sia per gli utenti.

Non ritendiamo opportuno ribadire anche nella circostanza dell'avvio del pre-esercizio della nuova linea del «metrò» che il ruolo delle Ferrovie dello Stato non deve esaurirsi nella collaborazione relativa a talune direttrici di traffico. Le FS devono uscire dalla posizione di compartecipazione e assumere responsabilità e impegni assieme agli enti locali e alle aziende di trasporto pubbliche. Va infatti considerato che con l'entrata in funzione della nuova linea del «metrò» si estende la superficie urbana servita da un mezzo rapido di collegamento, e se ne potrebbe vanificare in parte il risultato senza la creazione di nodi di interscambio, centri intermodali, terminali, capaci di dilatare la mobilità degli utenti in altre zone della città e della periferia. E viceversa.

pletta è di circa 15 chilometri (compresi anche alcuni tratti di servizio e di lavoro), le stazioni sono 21, la profondità delle gallerie varia da un minimo di 10 metri (per quelle scavate a cielo aperto) ad un massimo di 30 metri (per quelle scavate con lo scudo rotante, la cosiddetta talpa). Solo in un punto il metrò esce all'aria aperta, sul ponte che scavalca il Tevere, mentre le vetture vedranno la luce anche nel grande deposito officina che si sta completando in questi mesi.

La storia della metropolitana romana è complicatissima e lunghissima. Lasciando da parte i primi secoli, si pratica i convogli giallo-aragosta del metrò cammineranno vuoti, proveranno le diverse velocità, varieranno le diverse portate di traffico, l'intensità di transito, le fermate, i ritorni nei depositi. Il metrò sarà in funzione il 1978. Entrerà in funzione — sia pure senza passeggeri, in fase sperimentale — la linea «A» della metropolitana, in tutto 14 km e mezzo. Da quando è stato varata la legge per il suo finanziamento sono passati 19 anni.

Allo scavo del metrò si apriranno per inghiottire milioni di passeggeri ogni giorno. All'inizio è cosa ovvia — si partirà a ritmo ridotto per raggiungere il massimo entro la fine del 1979.

Il tracciato della linea «A» lo conoscono ormai tutti: è quasi una linea retta che taglia Roma a metà in direzione nord-ovest sud-est con i due capolinei via Ottaviano e Osteria del Curato che fanno però attorno al «nodo» della stazione Termini. Parte da via Appia fino a piazza Re di Roma poi si trasferisce su (o meglio sotto) la Tuscolana attraversando grandi depositi di rifiuti, l'Osteria del Curato. Basta dare uno sguardo alla cartina per capire che una parte enorme del traffico cittadino verrà «naturalmente» convogliata sulla linea sotterranea, per avere la dimensione anche numerica dei tanti cambiamenti che la metropolitana porterà con sé.

Abbiamo detto che all'inizio i convogli non saranno frequentissimi (uno ogni quattro o cinque minuti) ma quando tutto funzionerà a pieno regime ci sarà un treno in transito ogni 90-120 secondi. Tradotto in numero di passeggeri significa una capacità di trasporto di oltre 25.000 persone ogni ora. Ma vediamo qualche altro dato interessante: la lunghezza com-

Pagina a cura di Bruno Miserandino Niccolino Pizzuto Roberto Rosconi