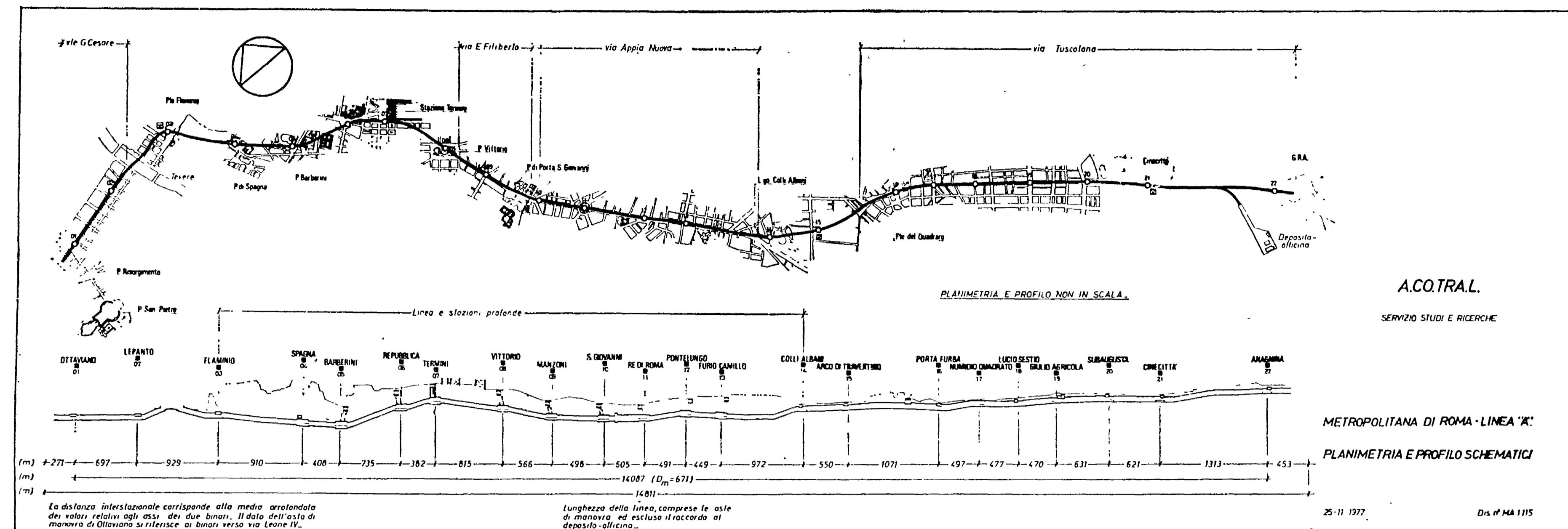


Mezz'ora per attraversare la città



Ma vediamo come « è fatto » e « come funziona » il metrò, evitando destruzioni troppo specialistiche, utili solo agli « addetti ai lavori ».

IL TRACCIATO — La linea è lunga oltre quindici chilometri e comprende in tutto 22 stazioni. Tronco Sud: va da Anagnina (ancora per pochi mesi da Subaustica) a Termini ed è lungo 10 chilometri circa. Queste le 16 stazioni toccate: Anagnina, Cinecittà, Subaustica, Giulio Agricola, Lucio Sestio, Numidio Quadraro, Porta Furba, Arco di Traversino, Colli Albani, Fiume Camillo, Ponte Lungo, Re di Roma, S. Giovanni, Manzoni, Vittorio Emanuele, Termini. Il tronco si divide in due parti, una realizzata a « cielo aperto », cioè con gallerie e stazioni di tipo superficiale, non scavate con la « talpa » (da Anagnina ai Colli Albani), un'altra invece realizzata con scavo profondo, a foro cieco (da Colli Albani a Termini). Ben tre stazioni di questo tronco sono di « corrispondenza », cioè già pronte per la coincidenza con altre linee metropolitane. Sono: Termini, dove la « A » incontra la già esistente « C », S. Giovanni, dove passerà anche la linea « C », e Numidio Quadraro, dove passerà invece la « D ».

Tronco Nord: lunghezza cinque chilometri circa, sei stazioni. Sono Repubblica, Barberini, Spagna, Flaminio, Lepanto e Ottaviano. Quella che ha richiesto ai costruttori il maggior impegno è la

stazione di piazza di Spagna. Realizzata interamente in galleria, è collegata sia con il Mu o Tondo e il parcheggio di Villa Borghese (con i tapis roulant) che con Trinità dei Monti (grazie ad un ascensore che deve ancora entrare in funzione).

Alcune curiosità: le stazioni più vicine tra loro sono quelle di Termini e Repubblica: appena 700 metri. Il metrò non cammina sempre in piano, anzi è un continuo sali-scendi. La pendenza comunque non supera mai il 4 per cento.

TEMPI DI PERCORSO — Si può andare da un capo all'altro della linea in appena 25-26 minuti, cioè ad una velocità commerciale di 33 km/h. Alcuni esempi: 10 minuti da Lucio Sestio (centro del Tuscolano) a San Giovanni, 20 minuti sempre da Lucio Sestio al capolinea di Ottaviano. Adesso e per alcuni mesi ancora (fino a quando non sarà pronta la cosiddetta asta di manovra di Osteria del Curato) i convogli passeranno ad una frequenza di uno ogni cinque minuti. In seguito la frequenza si abbasserà a tre minuti. L'obiettivo, del tutto possibile, è una frequenza di un convoglio ogni minuto e mezzo.

CAPACITÀ DI TRASPORTO — Ora i convogli sono composti di quattro motrici, tra pochi mesi (con la fine dei lavori al deposito-officina e quindi con una maggiore capacità di manutenzione) le motrici di ogni convoglio diventeranno sei. Ogni

motrice può trasportare fino a 200 persone. Questo significa che, con la frequenza attuale, il numero di passeggeri trasportabili su ognuna delle due direzioni di marcia è di 14 mila ogni ora. Alla frequenza di 3 minuti, questo numero salirà a 24 mila.

Ma a parte la potenzialità, quale sarà il carico effettivo che graverà sul metrò? Queste le previsioni: 80 milioni di passeggeri all'anno adesso, 110-120 milioni tra qualche anno.

ATTESTAMENTI — Si tratta, come è noto, dei capolinea dell'Acotral in coincidenza con le stazioni terminali del metrò. Il capolinea sud per il momento è stato ricavato a Cinecittà (stazione Subaustica) ma entro un anno sarà spostato sulla via Anagnina. Qui terminano le corse che vengono dalla Casilina, dalla Tuscolana, dall'Appia e dall'Anagnina.

Il capolinea Nord invece è stato ricavato in via Lepanto. Qui si attestano tutte le linee dell'Aurelia, della Trionfale, della Cassia, della Flaminia e della Braccianese.

E lei signora la tessera l'ha già fatta?



apertura del metrò rappresenta un fatto eccezionale. Uno apre una cartina, l'appoggia sul tavolo; inseguendo col dito i tracciacci che spiegano il percorso dei controlli e i collegamenti con gli autobus di linea nella zona: « per me che rado ogni giorno »

trova la soluzione più adatta per il trasporto. « E anche se bisognerà fare quattro passi a piedi... — aggiunge un altro — non sarà la fine del mondo ». Più soddisfatti i giovani che ogni sera si incontrano nella piazza del quartiere. Frequenta un istituto di ragioneria, il « Vespucci ». Tutte le mattine prendono il 512 o il trambusto. Da oggi andranno a scuola in metro, impiegheranno meno tempo e dormiranno qualche ora di più.

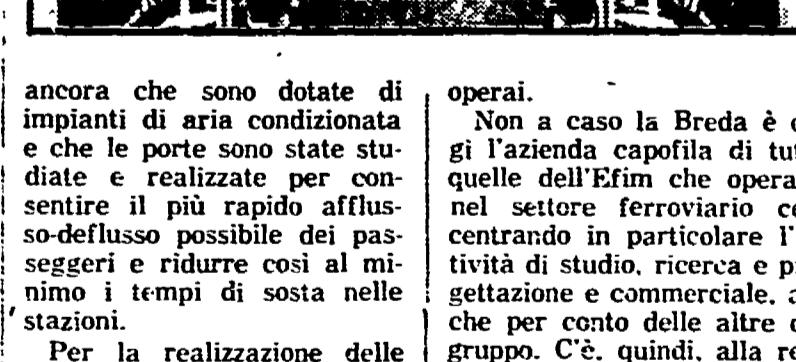
Dopo Roma sono venute Cleveland e Washington. Parliamo, naturalmente di metrò. Non che la capitale dell'Ohio e quella dell'Unione abbiano costruito le proprie metropolitane dopo Roma o, magari, abbiano impiegato, per realizzarle, maggior tempo. Più semplicemente le vetture sulle quali viaggiano e viaggeranno i romani sono state il « biglietto da visita » della Breda Ferroviaria di Pistoia, che le ha costruite per penetrare su un mercato finora rigidamente chiuso alle nostre industrie.

Non è il caso di tediare i lettori con le caratteristiche tecniche delle « 152 », vetture motrici che fanno servizio sulla Linea A della metropolitana romana. Il miglior collaudo, così come gli apprezzamenti e le critiche, possono venire solo dai lavoratori e dai tecnici del metrò e dai viaggiatori. Ricordiamo solo che la capienza di ogni vettura è per 208 persone di cui 36 sedute, che i sedili sono stati studiati (tenendo conto anche di precedenti negative esperienze) per resistere il più possibile all'usura e anche alle « fobie » (vandaliche) e l'alta specializzazione, soprattutto nel campo delle leggi leggere nei mezzi di trasporto, raggiunta dal suo ufficio studi e dai suoi

operatori.

Non a caso la Breda è oggi l'azienda capofila di tutte quelle dell'Efim che operano nel settore ferroviario concentrando in particolare l'attività di studio, ricerca e progettazione e commerciale, anche per conto delle altre del gruppo.

Per la realizzazione delle vetture della metropolitana romana la Breda di Pistoia (industria pubblica del gruppo Efim) ha messo a frutto una esperienza ormai quasi secolare nel settore del materiale rotabile (ferroviario prima e successivamente anche negli autobus in servizio urbano) e l'alta specializzazione, soprattutto nel campo delle leggi leggere nei mezzi di trasporto, raggiunta dal suo ufficio studi e dai suoi



E a conti fatti abbiamo anche 2187 autobus in più

Ora si sostituiranno le vetture più vecchie, poi, da settembre, i mezzi « risparmiati » andranno a rafforzare il servizio in periferia

Parte la nuova sotterranea. Molti bus dell'Atac vengono soppressi o limitati, quindi decine di bus restano inattivi. Qual è la loro sorte? Naturalmente, dicono all'Atac, verranno utilizzati ma sarebbe illusorio pensare che subito si avrà una intensificazione del servizio. Il fatto è, spiegano i tecnici dell'azienda, che il parco bus è vecchio e lo stiamo totalmente rinnovando, fondi permettendo. Ecco quindi che i bus di risulta per l'entrata in esercizio del metrò e anche quelli nuovi, che stanno arrivando serviranno per eliminare una volta per tutte

le vetture più vecchie e ormai quasi inutilizzabili. Dal prossimo settembre in poi, invece, tutte le nuove strutture arriveranno parecchie — e dovranno essere utilizzate per rafforzare il servizio e anche per creare nuove linee nei quartieri periferici.

Quanti sono i bus e tram dell'Atac? Bisogna fare una distinzione: i dirigenti dell'azienda in totale sono 247 (di cui 195 tram) ma

quelli veramente utilizzabili, quelli che ogni mattina escano dai depositi per entrare in servizio sono soltanto 2187.

Sono tanti? Sono pochi?

Per una città come Roma sono pochi, ce ne vorrebbero almeno 500 in più. E perché non acquistare subito? A questo punto la risposta non spetta più ai dirigenti dell'Atac ma all'amministrazione comunale e la risposta è anche semplice: mancanza di finanziamenti da parte dello Stato, soldi che arrivano con il contagocce per un servizio che pure è vitale per una grande città. Bisogna senz'altro modificare le misure finanziarie del governo, ma intanto muoversi anche in Petrosoli, per esempio ha proposto una convenzione tra altre direzioni. Il sindaco tutti i grandi comuni e la Fiat. L'azienda torinese dovrebbe impegnarsi a produrre in pochi mesi un certo

numero di autobus e a cederli a prezzi di favore.

Insomma, se parte il metrò non si dimentcano certo gli altri problemi del trasporto a Roma.

Per chi torna di notte a Cinecittà

Molti cittadini che abitano a Cinecittà ci hanno domandato come tornare a casa di notte, quando la metropolitana non sospende il servizio. L'Atac ha comunicato che a sostituire il metrò sarà il bus della linea 515.



**Nel '70
(altri tempi)**

**successe
anche questo**

In altri tempi successe anche questo. Durante i lavori di scavo del luglio 1970, lungo via Appia, si aprirono varie decine di palchi. Si crepe, alcuni furono larghi dieci metri, altri quindici. Lungi tratti della stessa via furono chiusi al traffico suscitando vivissime proteste. Molte famiglie furono costrette dalle abitazioni. Il palco più complesso per i cittadini della via fu che circa cinque mila persone rimasero forzatamente senza casa.