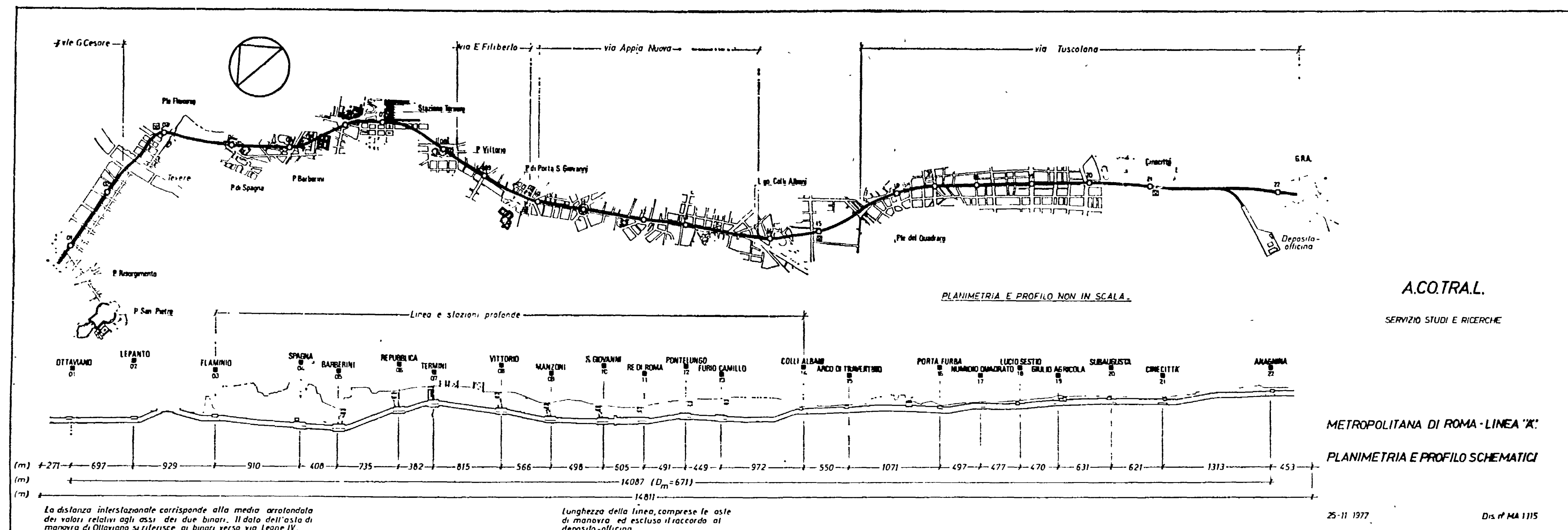


Mezz'ora per attraversare la città



Ma vediamo come «è fatto» e «come funziona» il metrò, evitando destrizioni 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 Subaugusta) a Termini ed è lungo 10 chilometri circa. Queste le 16 stazioni toccate: Anagnina, Cinescopia, Subaugusta, Giulio Agricola, Lucio Sestio, Numidio Quadrato, Porta Furba, Arco di Travertino, Colli Albani, Furio Camillo, Ponte Lungo, Re di Roma, San 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 «B», San Giovanni, dove passerà anche la linea «C», e Numidio Quadrato, 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 Muro Tondo e il parcheggio di Villa Borghese (con i tapis roulant) che con Trinità dei Monti (grazie a 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 saliscendi. La pendenza comunque non supera mai il 4 per cento.

TEMPI DI PERCORRENZA — 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; 30 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.

PERSONALE — Per far funzionare l'esercizio sono necessari in tutto e nei vari turni circa mille lavoratori tra operai e tecnici specializzati. Tenendo conto del volume di traffico smaltito, si tratta di un numero molto basso, quindi di una produttività altissima.

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

Vent'anni per 14 chilometri

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 1113: 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-

mo il 12 marzo la Sacoop (la società vincitrice del concorso) comincia i lavori. Tutti giurano che nel '67 la linea sarà pronta.

1965 — In aprile i metri scavati dalla Sacoop 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 scudo che scava il terreno a «cielo chiuso» evitando co-

si 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 Tondo per il secondo tronco.

1969 — Reperti archeologici e inerte degli amministratori bloccano i lavori. All'Esedra nel corso degli scavi vengono scoperte le terme di Nerone.

1970 — Iniziano i lavori a piazza Barberini. Un intero quartiere, l'Appio-Nuovo, è scosso dalle vibrazioni per il «tunnel». Cinquemila persone vengono sgombrati dalle loro abitazioni. I tecnici dicono infatti

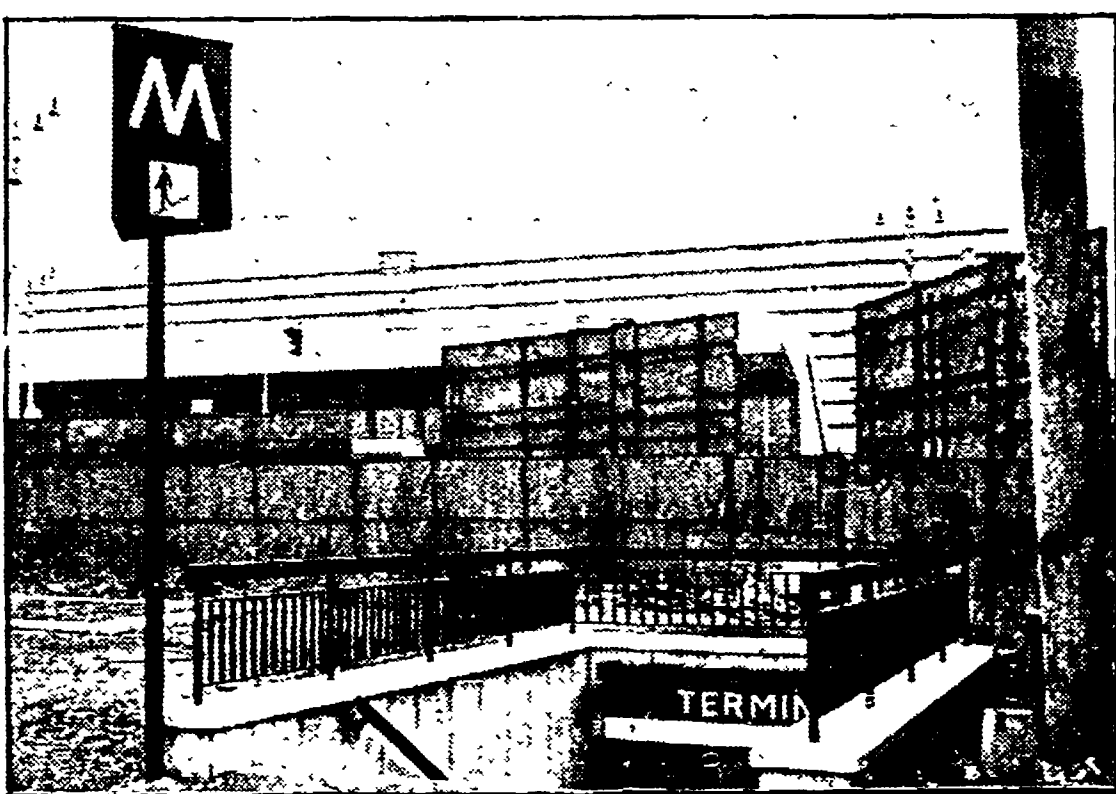
che gli edifici sono gravemente lesionati dalle vibrazioni della «talpa».

1975 — Iniziano finalmente i lavori per il tronco da Osteria del Curato a viale Giulio Cesare. Due anni dopo è compiuto il 65% del lavoro. Per un errore tecnico del tracciato della linea «A» tre palazzine di viale Giulio Cesare devono essere abbattute.

1978 — Entra in funzione — sua pure senza passeggeri, in fase sperimentale — la linea «A» della metropolitana, in tutto 14 km. e mezzo. Da quando è stata varata la legge per il suo finanziamento sono passati 19 anni.

1980 — 16 febbraio, finalmente ci siamo.

E lei signora la tessera l'ha già fatta?



apertura del metrò rappresenta un fatto eccezionale. Una apre una cartina, l'appoggia sul tavolo; insegue col dito i tracciati che spingono il percorso dei convogli e i collegamenti con gli autobus di linea nella zona: «per me che vado ogni giorno a trovare i parenti, in via Andrea Doria va benissimo: in venti minuti sono lì...», dice con una certa soddisfazione. «Ma hanno pensato ai collegamenti?», chiede un altro — ho sentito dire che eliminano il 513. E quelli che abitano ai lati della Tuscolana come fanno ad arrivare alla stazione? Non impiegheranno più tempo?», Dubbi e perplessità sono presto eliminati dopo una occhiata alla carta del Comune in cui è riprodotta la ristrutturazione della rete Acrol: in breve ognuno

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. Frequentano un istituto di ragioneria, il «Vespucci». Tutte le mattine prendono il 512 o il tranveto. Da oggi andranno a scuola in metrò, impiegheranno meno tempo e dormiranno qualche ora di più.

Da Cinescopia a piazza Re di Roma: il percorso si allunga rettilineo; sulla carta i cerchietti rossi indicano le stazioni: Cinescopia, Subaugusta, Giulio Agricola, Lucio Sestio, Numidio Quadrato, Porta Furba, Arco di Travertino, Colli Albani, Ponte Lungo. A piazza Re di Roma le macchine si muovono con lentezza nel traffico intasato: all'edicola si domandano se sarà così anche dopo che la metropolitana avrà iniziato a funzionare. Diminuirà il flusso che scorre sulla Appia fino a San Giovanni? Cosa camminerà nella vita del quartiere? «Ci vorrà un po' di tempo per abituarci all'idea di non usare la macchina anche per comprare la sigaretta», risponde sorridente una signora che all'edicola cerca un giornale che le spieghi il «tracciato». «Insegno in una scuola elementare al Quadraro. Finora ho sempre preso il 512 e il 513. Adesso che c'è il metrò è più rapida e costa di meno?».

Valeria Parboni

Vetture tutte «made in Italy» (e le vogliono anche in USA)

Sono state realizzate dalla «Breda Ferroviaria» di Pistoia: potranno ospitare 208 persone, di cui 36 sedute. L'azienda del gruppo Efim ha avuto commesse da Cleveland



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» di certi «cavalieri della notte» del tipo di quelli che da tempo imperversano sul metrò milanese. Aggiungiamo

ancora che sono dotate di impianti di aria condizionata e che le porte sono state studiate e realizzate per consentire il più rapido afflusso e deflusso possibile dei passeggeri e ridurre così al minimo i tempi di sosta nelle stazioni.

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 leghe leggere nei mezzi di trasporto, raggiunta dal suo ufficio studi e dai suoi

operai.

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. C'è, quindi, alla realizzazione delle vetture del metrò anche l'apporto di altre industrie pubbliche del settore.

Per i tecnici e i lavoratori della Breda i convogli della Linea A sono anche una importante sintesi tecnica di precedenti esperienze, di studi e ricerche. Il punto di partenza, se così si può definire, è stato, nel 1979, la fornitura di elettrotreni per la linea 2 della metropolitana di Mi-

lano. Sono, in certo qual modo, i prototipi su cui l'ufficio studi ha lavorato per arrivare alla versione di vettura motrice che oggi serve la metropolitana romana. Fra l'altro l'impiego delle leghe leggere si sono accoppiate tecniche di montaggio che — come assicurano tecnici e lavoratori — derivano direttamente dalle costruzioni aeronautiche.

Con la commessa (96 vetture) per la costruenda metropolitana di Cleveland e per quella di Washington (94 vetture motrici) non solo l'industria di Stato italiana ha sfornato un muro che sembrava impenetrabile e ha assicurato una grossa mole di lavoro al nostro paese, ma si è incamminata decisamente sul terreno di un ulteriore avanzamento tecnologico da mettere a frutto sia sui mercati internazionali, sia per il trasporto nazionale. Anche nella realizzazione dei primi treni per trasporto rapido dei pendolari attualmente in costruzione negli stabilimenti di Pistoia per conto delle FS, si è tenuto conto delle esperienze maturate per la realizzazione del materiale rotabile per la metropolitana romana.

i. g.

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, molte linee dell'Atac vengono sopresse o limitate, quindi decine e decine di bus restano inutilizzati. Quali? E 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 acquistate — e dovranno arrivare parecchie — verranno 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 dicono i dirigenti dell'azienda. In totale sono 247 (di cui 196 tram) ma

quelli veramente utilizzabili, quelli che ogni mattina escono 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 acquistarli 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 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 dimenticano certo gli altri problemi del trasporto a Roma.

Per chi torna di notte a Cinescopia

Molti cittadini che abitano a Cinescopia ci hanno domandato come tornare a casa di notte, quando la metropolitana sospende il servizio. L'Atac ha comunicato che a sostituire il metrò sarà il bus della linea 513.



Nel '70 (altri tempi) successe anche questo

In altri tempi successe anche questo. Durante i lavori di scavo del luglio 1970, lungo la via Appia, si aprirono voragini, decine di palazzi si ritrovarono addosso larghe crepe, alcuni furono dichiarati pericolanti e quindi puntellati. Lunghi tratti della stessa via furono chiusi al traffico suscitando vivacissime proteste. Molte famiglie furono evacuate dalle abitazioni. Il risultato complessivo per i cittadini della zona fu che circa cinque mila persone rimasero forzatamente senza casa.