

Ogni giorno, con puntualità, ha trasportato 375 mila passeggeri: buon compleanno signor metrò

Correndo sotto terra cambia la faccia di Roma

Nel primo anno di vita 137 milioni di viaggiatori - Per 25 milioni è stata la «prima volta» col mezzo pubblico



Da Cinecittà a via Ottaviano un treno che tiene insieme Roma

E domani stazioni in festa

Domani è il primo compleanno della metropolitana, e la festa verrà celebrata come si deve. Nelle stazioni più importanti della sotterranea ci saranno le bande musicali a ricordare ai romani che è passato un anno dal primo viaggio sotto Roma. Alle 16.30 in piazza Vittorio suonerà la banda dei Vigili urbani, a piazza di Spagna suonerà il gruppo Ottaviano, in piazza del Re di Roma ci saranno invece gli organetti dei Gianni Bosio; altri complessi musicali interverranno a Cinecittà e alla stazione Termini.

A tutti i passeggeri verrà distribuito un volantino-questionario dell'ACOTRAL che, nel tracciare un sommario bilancio di un anno di attività, chiede osservazioni e suggerimenti per migliorare l'esercizio.

L'anniversario sarà festeggiato in modo particolare, dagli operatori della metropolitana: domani mattina alle 10, infatti, nella sala mensa dell'impianto di Osteria del Curato, i lavoratori si incontreranno con il sindaco Petroselli, l'assessore comunale al Traffico De Felice, l'assessore regionale ai Trasporti Di Segni e il presidente del Consorzio Trasporti Lazio, Riccardi. Nel corso della riunione - alla quale è stata invitata la stampa - sarà tracciato un consuntivo del primo anno di linea, anche alla luce dell'esperienza compiuta dagli operatori che ne garantiscono ogni giorno il funzionamento.

I PASSEGGERI

L'ACOTRAL ha calcolato che sono 375 mila al giorno. In un anno i treni trasportano 137 milioni di passeggeri. Di questi il 34,5 per cento con biglietto, e il 65,5 per cento con abbonamenti. Trentasei milioni sono i passeggeri della linea B. Settantaquattro, invece, vengono dalle linee di superficie Atac e ACOTRAL. Restano 25 milioni di passeggeri in più: sono i nuovi cittadini conquistati dal mezzo pubblico.

I TRENI

Inizialmente erano in circolazione 16-17 treni. Adesso sono 23, da quattro vagoni ciascuno. Entro il prossimo anno potranno essere impiegati 9 treni da 6 vagoni e 14 da quattro.

LA FREQUENZA

Nei primi mesi era di 4 minuti, con 412 corse giornaliere. Oggi è di 3 minuti, con 504 corse. Nelle ore di punta, al mattino, la frequenza arriva a 2 minuti e mezzo, con una capacità di trasporto di oltre 20 mila viaggiatori l'ora.

GLI INCASSI

Da marzo a dicembre gli introiti sono stati di 10 miliardi e 840 milioni. Di questi il 65 per cento per biglietti e il 35 per cento per abbonamenti. L'introito medio per viaggiatore è di 102 lire.

Il primo giorno fu il colpo di fulmine. Era di sabato, un anno fa. Il week-end, dopo 25 anni di attese, speranze, delusioni, trascorse in un clima di passione travolgente. Da Lucio Sestio a Furio Camillo, da Spagna a Ottaviano migliaia (anzi centinaia di migliaia) di romani si infilarono tutti insieme, in un sol colpo, nel tunnel del metrò. Fu una grande festa, una vera festa popolare. Solo a marzo avanzato le cose si normalizzarono un po'. Oggi, dopo 12 mesi di serena convivenza, lo slancio dei primi momenti ha lasciato il posto ad una regolare quotidianità. Il metrò è ormai parte integrante, forse insostituibile, della vita di questa città. Un bilancio, un giudizio, i dati, le cifre di questo primo anno di attività li abbiamo chiesti al presidente dell'ACOTRAL, al compagno Maccioni. Al colloquio ha partecipato anche l'ingegner Rossetti, che della metropolitana conosce miracoli e problemi.

Allora, cosa pensano al vertice dell'azienda che gestisce il servizio? Come è andata?

Bene. Momenti di difficoltà non sono mancati, ma gli utenti non se ne sono nemmeno accorti. Adesso lo possiamo anche dire: quando siamo partiti, un anno fa, l'abbiamo fatto con una buona dose di fiducia e di coraggio. Ancora oggi le officine centrali di Osteria del Curato non sono pronte, i mezzi a nostra disposizione non sono tutti quelli che servirebbero. Ma - è inutile nascerlo - siamo davvero soddisfatti.

Dunque che tutto funzionasse come ha funzionato non era un dato scontato? No. La risposta dell'azienda, del

personale, quello vecchio e quello nuovo, è andata al di là delle aspettative per efficienza e, anche, per entusiasmo. La nostra, anche tecnicamente, non è una metropolitana facile. E' «sostanzialmente», ha un'alta velocità commerciale, ma proprio per questo richiede maggiori attenzioni e una grande preparazione.

E la gente come ha risposto? Le abitudini dei romani sono davvero cambiate?

C'è una coincidenza sorprendente. Quando il metrò era ancora in fase di studio si calcolò che tra linea «A» e linea «B» la sotterranea avrebbe trasportato, una volta raggiunto il pieno regime, 130 milioni di passeggeri l'anno. Ebbene quest'anno noi abbiamo trasportato giusto 137 milioni di passeggeri paganti. Solo che il pieno regime l'abbiamo raggiunto in dodici mesi e non in 10 anni come è accaduto a Milano.

Chi sono, da dove vengono, e dove vanno, questi 137 milioni di clienti? Avele fatto uno studio?

Le cifre non lasciano dubbi. 16 milioni sono vecchi clienti nostri; quelli che per andare verso Cinecittà prendevano le tramvie ora soppresses. 60 milioni, il grosso, vengono dalle linee ATAC di superficie, anch'esse in parte soppresses. Ma ben 25 milioni sono i «neofiti» del mezzo pubblico, quelli che solo il metrò ha convinto a lasciare la macchina a casa.

Questo per quanto riguarda la linea «A». E la «B»? Siamo a 36 milioni l'anno, quelli che mancano al totale di 137. La crescita della linea dell'Eur non ci ha sorpreso, ma ci ha ugualmente procurato non pochi problemi. E' l'anello più debole del sistema. 16 automotrici

sono in riparazione e ci verranno riconsegnate alla spicciolata da qui al febbraio del prossimo anno. Abbiamo dovuto far ricorso, dirottandole, alle vetture destinate all'Ottaviano-Cinecittà.

Ecco, qual è oggi, in un giorno qualsiasi il ruolino di marcia della linea «A»?

Siamo ormai a 506 corse al giorno dalle 412 che erano, dai 16 treni iniziali di 4 vetture siamo passati a 21 convogli costantemente in linea, più due di riserva. Le frequenze nelle ore di punta non superano i due minuti e mezzo. La capacità massima di trasporto è di 20 mila viaggiatori l'ora.

Basta? Per bastare basta. Ma il servizio può, e deve, essere migliorato. Trovare un posto a sedere anche in ore non critiche è praticamente impossibile. Entro l'anno dovremmo passare a 14 treni di 4 vetture più 9 di 6 vetture. Ma al Comune abbiamo chiesto di anticipare l'acquisto di preventivato di altre 36 nuove motrici.

E ora facciamo un po' di conti. Finanziariamente qual è il bilancio della gestione?

Positivo. Abbiamo incassato 13 miliardi e 840 milioni e ne abbiamo spesi 26. Il rapporto tra entrate e uscite è di uno a due. Le linee che abbiamo soppresses con l'entrata in funzione del metrò costavano in gestione 6,7 volte quanto riuscivano a intascare con i biglietti. Anche sotto questo punto di vista, perciò, il metrò è un buon affare per la collettività. Gli abbonati sono il 65,5 per cento degli utenti che pagano. Solo il 34,5 fa il biglietto ogni volta. Questo ha anche contribuito a sdramma-

izzare un po' il problema delle «macchinette».

Torniamo per un momento al personale. Ci sono problemi? Come sono risultate alla prova del fatti le condizioni di lavoro?

Le condizioni di lavoro non sono facilissime. La linea si sviluppa tutta e interamente in galleria. C'è il calore dell'accelerazione che crea ulteriori difficoltà ambientali. Per alcuni servizi tecnici il ricorso ai turni si è dimostrato assolutamente necessario. C'è da aggiungere che tecnici e operai ce l'hanno messa tutta. C'è stata anche una fusione di esperienze, di preparazioni diverse. I vecchi «tramvieri» lavorano accanto ai giovani che abbiamo assunti dalle linee speciali. Un processo di qualificazione che ha riguardato oltre 600 lavoratori.

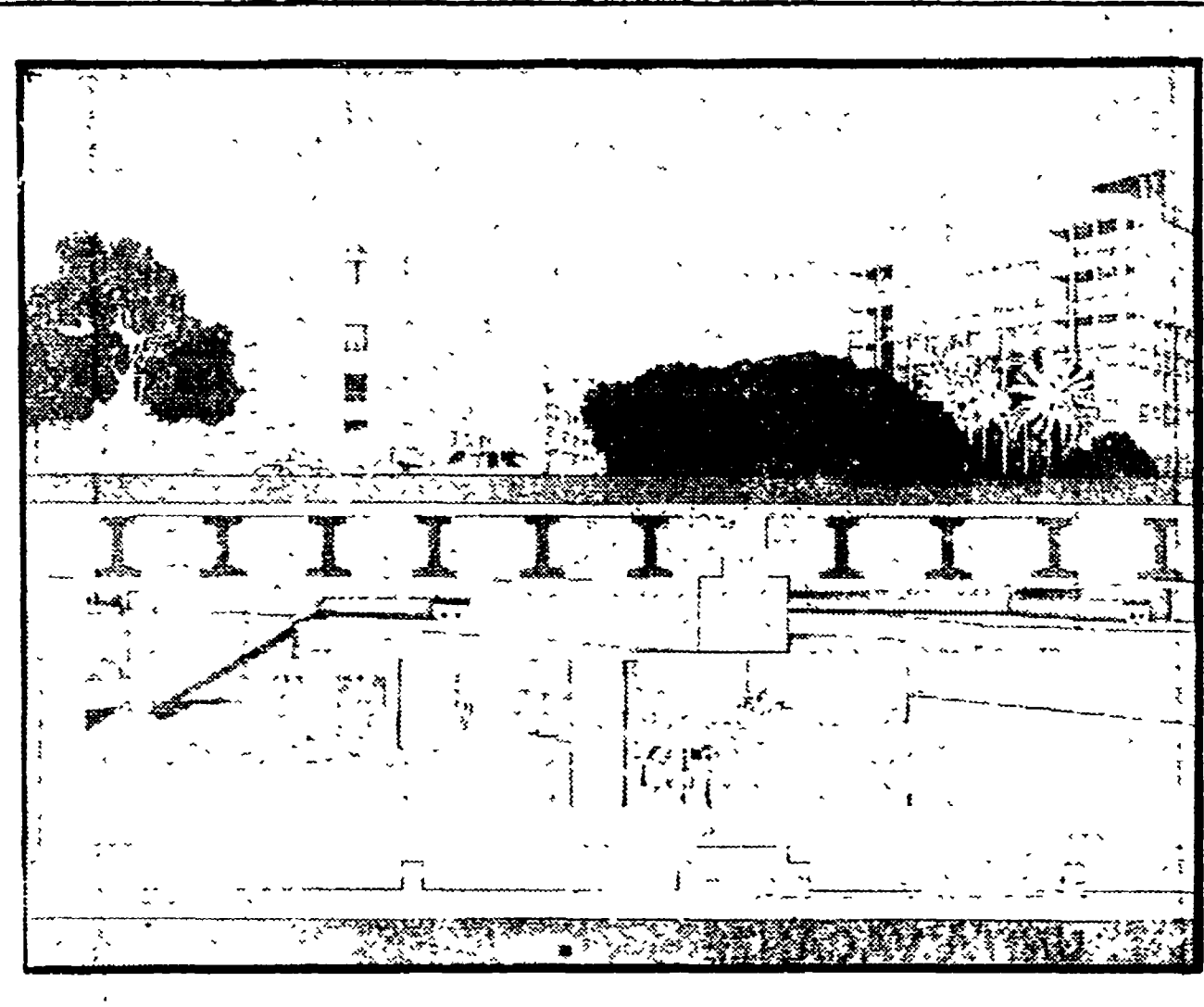
I programmi per il futuro? Sì, sì: sono molti. C'è da pensare al prolungamento della linea «B» da Termini a Rebibbia; ci sono da riprendere la Roma-Viterbo e la Roma-Fregene; la validità del trasporto su rotaia è nei fatti. Noi, per quanto ci riguarda, siamo pronti. In questo anno ci sono state alcune condizioni positive che hanno favorito le cose: il coordinamento ATAC-ACOTRAL; l'intesa, anche politica, che si alcune grandi direttrici si è manifestata nella commissione amministrativa della capitale; la volontà, anch'essa politica, di Comune e Regione che ci hanno sostenuto e aiutato perché tutto andasse per il meglio. Se queste condizioni si mantengono non si vede proprio che cosa possa ostacolare un'ulteriore crescita e una maggiore efficienza del servizio pubblico. Metropolitano, anzi metropolitane, in testa.

Sono molti gli aggettivi possibili per il metrò: è comodo, è rapido, è economico (per chi lo usa) eccetera eccetera. Però nessuno, alla fine, è riuscito a definire l'impossibile: i viaggi che ha portato davvero; ad almeno una parte di quei 375 mila viaggiatori che ogni giorno - da un anno - lo usano. Quanti è cambiata la vita dei pendolari del centro di Cinecittà - o anche di quello di borgata - che guadagna un'ora o due intere intere? E, sono, è tempo libero guadagno? E' possibile quantificare, ma si può dire che il metrò gli ha anche cambiato, un po' la vita, in meglio.

O ancora quant'è cambiata la vita dei neofiti del mezzo pubblico? L'ACOTRAL ha calcolato che in dieci mesi le loro presenze arrivano a 25 milioni. Circa un quinto dei passeggeri è stato convinto dal metrò a lasciare l'automobile e lasciarla in garage. Non è mica poco.

Ha detto ieri il sindaco Petroselli, intervistato da una agenzia: «La cosa più importante è che la gente coltiva la metropolitana seriamente. Quello scetticismo, ormai radicato per tutto, si è trasformato in fiducia molto maggiore che c'è per gli autobus: i romani la sentono come una cosa loro».

E si potrebbe aggiungere: questa fiducia è anche un potenziale nuovo. La metropolitana, in quanto «scoperta», è un bisogno e un'aspirazione. E' probabile che fino a ieri il desiderio della maggioranza dei romani, in materia di traffico, fosse quello di avere strade più libere, per viaggiarci meglio sulle proprie vetture. E' probabile che oggi l'aspirazione del più, sia quella di avere una fermata sotto casa, di avere una, dieci cento metropolitane, o qualcosa che gli assomigli. Ed è un potenziale nuovo. La metropolitana, in quanto «scoperta», è un bisogno e un'aspirazione. E' probabile che fino a ieri il desiderio della maggioranza dei romani, in materia di traffico, fosse quello di avere strade più libere, per viaggiarci meglio sulle proprie vetture. E' probabile che oggi l'aspirazione del più, sia quella di avere una fermata sotto casa, di avere una, dieci cento metropolitane, o qualcosa che gli assomigli. Ed è un potenziale nuovo.



Da Termini a Rebibbia: in primavera via allo scavo

Non resterà più sola: la «B» diventa grande

Costerà 600 miliardi - Trasporterà ogni giorno 600 mila persone

Veicolo, efficiente, «miracolosa», perfino bella ma troppo sola: la nuova metropolitana che la città ha atteso per decenni a qualcuno sembra una specie di figlia unica. Sì, c'è il vecchio metrò Termini-Laurentina ma in fondo conta poco. Per fortuna però questa «solitudine» è destinata a non durare in eterno, visto che in questi mesi è tutto un fiorire di novità sui trasporti e soprattutto per quelli su rotaia che tornano in auge dopo che l'era della benzina a poco prezzo aveva fatto trionfare gli autobus e - soprattutto - le auto private.

Il progetto più grosso è quello della metropolitana che andrà da Termini fino a Rebibbia, e ormai è inteso chiamarlo un progetto: a dicembre il piano è stato approvato dal Campidoglio e i lavori di scavo dovranno iniziare nella tarda primavera, al più tardi a giugno. Tecnicamente si chiamerà linea «B» e il suo tracciato complessivo arriverà alla Laurentina collegandosi al tronco già esistente. La spesa prevista è di 600 miliardi e per costruirla si prevede un tempo di cinque anni e quattro mesi. Insomma per la fine dell'85 (ci vuole un po'

di ottimismo, ma questa scadenza se non c'è è almeno realistica) avremo ottonove chilometri di gallerie che passeranno sotto una delle fetture più popolose della città: piazza Bologna, l'Università, la stazione Tiburtina, Pietralata, e su su fino a Ponte Mammolo e Rebibbia, dove verranno attestate le linee di bus regionali.

Una metropolitana ancora più importante di quella già in funzione per il fatto che attraverserà ogni giorno la cinta muraria di Roma - è questa la previsione - 600 mila passeggeri, quasi il doppio della linea «A». Ma sarà importante anche per

un altro motivo: il quadrante est della città è quello più degradato e difficile e al tempo stesso quello destinato a subire maggiori mutamenti. Qui sono localizzati i maggiori insediamenti di edilizia residenziale e convenzionata, qui sono le aree destinate a raccogliere una enorme quota della direzionalità urbana (banche uffici ecc.). E per la prima volta Roma il progetto è stato tenendo conto esattamente non solo del presente ma anche del futuro. Insomma se la linea «A» era in qualche modo già vecchia e usata è nata (intendiamo urbanisticamente) nel certo tecnicamente) la «B» potrà essere nuova anche fra cinque anni, anzi novissima.

Ma il secondo tratto metropolitano non è certo l'unica novità in cantiere. Ci sono i metrò di superficie, c'è la riscoperta del tram e, soprattutto, un uso nuovo - che già si sta cominciando a sperimentare - della cintura ferroviaria che circonda la città e che sino ad oggi è stata praticamente dimenticata. Così le FS parlano di realizzare

un treno fino all'aeroporto di Fiumicino (un collegamento più rapido ed efficace del pullman, che esiste in tutte le grandi città, che servirà non soltanto a chi scende dal jet ma anche a quanti abitano in questa zona della città).

E allora qualche giorno - poi - è iniziato il collegamento urbano da Monterotondo a Roma che passa per il Nuovo Salario e si aggancia ad un complesso sistema ferroviario, (a proposito già si parla di prolungare le corse fino a Fara Sabina). Ma per rendere pienamente efficace questo anello di rotaia che circonda l'intera città (e che garantisce anche un raccordo periferia-periferia, evitando il centro) è in programma la costruzione di stazioni e fermate intermedie, oltre ovviamente alla necessità di rendere questo servizio di trasporto - attraverso orari e coincidenze - realmente funzionale ai bisogni urbani.

NELLA FOTO: il progetto della stazione «Pollicinica» della linea «B»

Dalla sotterranea escono anche i bus per le borgate

Si prepara la seconda fase della rivoluzione Atac - Grazie alla linea A molti più mezzi pubblici in periferia - Le critiche dei primi giorni, e la soddisfazione degli altri - Il paradosso del calo di incassi - Come è cambiato il traffico - Anche il parcheggio del Galoppatoio finalmente usato dagli automobilisti

Un anno di vita venticinque di storia

1955 - Il 10 febbraio viene inaugurata la linea metropolitana che unisce Termini al mare.

1959 - Il Parlamento vara la legge 1113, il provvedimento che sbianca la linea Termini-Osteria del Curato e Termini-Piazza Riservamento.

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

1964 - Sembra che si siano scavati solo mille metri di linea. Sulle 17 stazioni previste ne sono pronte 2. Si decide di avviare il lavoro con la «talpa».

1965 - In tre anni sono stati scavati solo mille metri di linea. Sulle 17 stazioni previste ne sono pronte 2. Si decide di avviare il lavoro con la «talpa».

1966 - 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 scudo che scava il terreno a

«cielo chiuso» evitando così di trasformare le vie della città in altrettanti giganteschi cantieri.

1975 - Iniziano finalmente i lavori per il tronco da Osteria del Curato a viale Giulio Cesare. Due anni dopo è compiuto il 65 per cento del lavoro. Per un errore tecnico del tracciato della linea «A», in tutto 14 km. e mezzo. Da quando è stata varata la legge per il suo finanziamento sono passati 19 anni.

1976 - Entra in funzione - sia pure senza passeggeri - la fase sperimentale - la linea «A» della metropolitana. Da quando è stata varata la legge per il suo finanziamento sono passati 19 anni.

1978 - Iniziano i lavori a

Ma all'inizio non fu solo la festa popolare delle domeniche di febbraio, che per teatro aveva direttamente le stazioni e i vagoni. No: con i metrò che usciva dal tunnel, arrivavano anche le critiche e qualche delusione. Non ce l'avevamo tanto con la tanto attesa, soprattutto, metropolitana, quanto con i cambiamenti, del traffico in superficie che quello sotterraneo comportava. In sostanza l'obiettivo era la rivoluzione del sistema degli autobus Atac, reso dal 15 febbraio più funzionale al traffico della linea «A».

Ci vorrà tempo, ma si disse allora - prima che i romani si abituino. I cambiamenti reali producono sempre opposizioni. E forse, quel malcontento iniziale, che qua e là serpeggiava era proprio l'indice di quanto il metrò incidesse nella vita dei romani. C'era chi si lamentava per la linea soppressa, o per quella limitata, o per quella nuova. Poi, col tempo, le critiche si sono spente. La città ha imparato a conoscere meglio le possibilità offerte dalla metropolitana, e anche chi non era contento per la limitazione - ad esempio - dell'ex 67, ora 991, ha potuto vedere che oggi ci mette di meno, anche se per andare da Primavalle a Termini de-

biato qualcosa, anche se non tutti questi cambiamenti sono direttamente «visibili». Ad esempio: l'Atac ha già «risparmiato» con la rivoluzione della metropolitana, un centinaio di autobus: che sono stati usati soprattutto in periferia, per collegare le borgate, i nuovi insediamenti. L'agosto romano, e anche così si rende un servizio di «unificazione» della città, di mobilità all'interno del tessuto urbano. Il metrò ha servito anche le zone che non tocca direttamente.

E' qui la ragione della riduzione degli incassi della Sacop. Non è un paradosso. L'azienda trasporti ha fatto un raffronto fra il periodo marzo-dicembre del '79, e gli stessi mesi dell'80. E c'è un calo sensibile, anche se non è stato «quantificato» ancora ufficialmente. Qualcuno indica la ragione nel meccanismo chiamato con nome sicuro «oblietazione del biglietto», che disorienta i passeggeri, e favorisce l'evanescente. Ma la ragione vera è un'altra: è che la metropolitana ha decongestionato e liberato gli autobus del centro, linee cioè sempre piene come un uovo, in tutte le ore. Trasferti in periferia, questi centrotubi viaggiano ora per un servizio diverso. F. C. il traffico pendolare, di chi si

sposta in città la mattina, e ci torna la sera, in zone che sono meno concentrate; insomma le vetture viaggiano di rado al loro massimo potenziale. Eppure, anche in questo dato che sembrerebbe negativo, c'è invece il segno di un servizio reso alla città.

Ma veniamo agli spostamenti. Se il corpo centrale delle critiche, un anno fa, era dovuto semplicemente ad abitudini difficili da abbandonare, qualcuna delle proteste era giusta. E infatti il piano dell'Atac è stato in qualche punto cambiato, quando sono emersi imprevisti o nuove considerazioni. Rispetto al progetto iniziale per esempio è stato istituito il 650, che viaggia a San Paolo a fianco alla «metrò». La chiamano la linea dei «clausurofili»; per chi ha difficoltà fisiche o psicologiche, a prendere la sotterranea. «Ma - assicurano all'Atac - non è molto frequentata». Oppure il 671, che rispetto al progetto originario, adesso viaggia dall'Eur al Collatino. O si è cambiato, ancora, il percorso del 990, che non ce la faceva a sostituire il 45 e il 45 bis, fra la Balduina e Proba Petronia, e adesso serve tutte e due le zone, con un percorso circolare. Si potrebbe continuare.

Ma intanto già si prepara la «seconda fase» della rivoluzione Atac. Dovrà entrare in vigore quando la metropolitana comincerà a funzionare a pieno regime (cioè una vettura ogni novanta secondi), e prevede un'altra serie di cambiamenti. La soppressione di due linee (il 16 e l'89), la limitazione di altre tre (3, 9, 49, 507, 913 e 991, il prolungamento del 218, e la nascita di tre nuove linee di bus: H 361, il 661, e il 662.

Per tutto il tronco sud - dicono all'Atac - non si può ancora intervenire, perché i vagoni della linea A viaggiano sempre pieni, e non possono essere ulteriormente appesantiti. Ma per la zona Ottaviano forse qualcosa può cominciare a essere fatta anche prima del potenziamento della sotterranea. Il 34, che da via Monforte del Gallo arrivava alla stazione di via Ottaviano, e il 49 che poteva passare per viale Giulio Cesare, e dunque avvicinarsi al metrò, potrebbero essere - sembra - le prime modifiche. Comunque con la seconda fase, saranno risparmiate altre venti vetture; e forse andranno anche queste a renderli più utili in borgata.