La ferrovia servirà la città Come Roma sta affrontando la sua rivoluzione del traffico

Si è trattato, anzitutto, di utilizzare meglio quello che c'è - E di attuare il programma per la metropolitana - A mano a mano che il programma procede, però, si toccano più a fondo i vecchi modi di gestire l'assetto urbano

ROMA — Quando si parla di trasporti a Roma, il pensiero corre subito alla nuova metropolitana. Ed è logico che sia così perché la sotterranea che dal febbraio 1980 collega in 24 minuti Anagnina a via Ottaviano è stata per la città una piccola rivoluzione: per il traffico in superficie, che ha avuto finalmente un po' di respiro, e anche per le abitudini di centinaia di migliaia di persone. È proprio vero, adesso la periferia, la grande periferia a est della città, è molto più vicina al centro e alle sue ricchezze artistiche, alla sua vita.

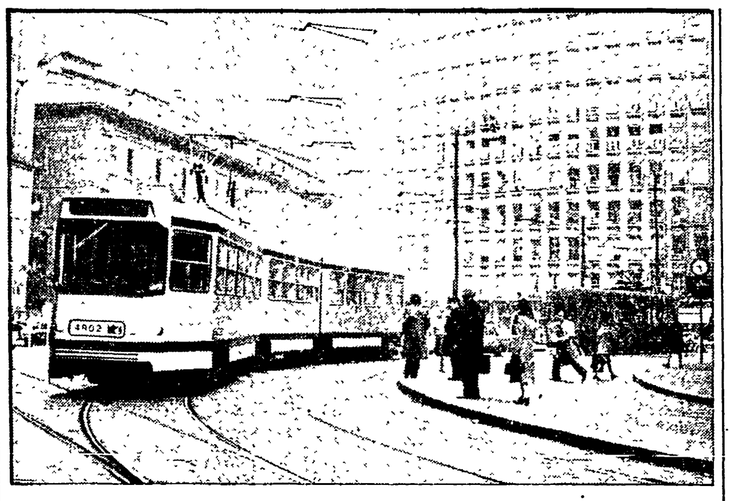
Dunque, la nuova linea dalla metropolitana; ma sarebbe sciocco limitare lo sguardo solo ad essa. In effetti all'attivo dell'azione svolta nel settore dei trasporti dalle Giunte di sinistra insediatesi nel 1976 al Comune e alla Regione, c'è molto di più, di questa azione la metropolitana è solo il risultato più clamoroso, quello che in termini di vantaggi immediati per la collettività ha pagato di più.

Al primo posto invece va messo il modo nuovo, del tutto inedito, per Roma e il Lazio, di affrontare i problemi. Per la prima volta nella storia della città e della regione la programmazione ha cominciato a guidare, anche nella politica del trasporto pubblico, le scelte degli amministratori. Non ci si è limitati insomma a «captare» le richieste che venivano dalla gente di quel certo quartiere, di quella borgata o di quel paesino, e magari a «concedere» un bus in più sulla base della convenienza elettorale, come faceva la DC. No, sin dall'inizio si è cominciato a studiare il territorio, a suddividerlo in base alle attività produttive e anche ai programmi di sviluppo economico. Urbanistica, programmazione economica e politica dei trasporti cioè hanno cominciato a marciare insieme. È nato così quel piano regionale dei trasporti che adesso sta guidando ogni scelta particolare.

Una volta individuati i «bacini di traffico», le arterie stradali e ferroviarie lungo le quali avvengono i maggiori spostamenti giornalieri, si è passati ad una riorganizzazione generale del sistema dei trasporti, cercando di coinvolgere in tutti i modi anche l'Azienda di Stato delle ferrovie. In poche parole, da una struttura a raggera — tante linee su gomma che convergono verso Roma, città piovra — si sta lentamente passando ad una struttura a lisca di pesce, basata sul coordinamento tra trasporto su rotaia e trasporto su gomma, un sistema più efficiente ed anche meno dispendioso. Che cosa significa? Dai piccoli centri della regione, studenti e pendolari, utilizzando i pullman dell'Acotral, l'azienda regionale, raggiungono il più vicino «nodo di interscambio» e lì trasbordano sul treno. Il pullman, causa di sprechi e più lento del treno, viene usato insomma soltanto per gli spostamenti locali. Per i grandi collegamenti, per raggiungere Roma, invece, si usa quasi esclusivamente il treno.

Il treno, appunto. La Giunta regionale e quella comunale perché il piano non saltasse hanno dovuto condurre una lunga battaglia. Bisognava evitare che le ferrovie in concessione di cui Roma dispone venissero lasciate morire. Questo prevedeva il programma del ministro dei Trasporti Preti, ma è avvenuto il contrario. Le tre ferrovie (la Roma-Viterbo, la Roma-Fiuggi e la Roma-Ostia Lido) non solo resteranno in vita, ma verranno addirittura potenziate e ammodernate. Nel tratto urbano, poi, si trasformeranno nel giro di pochi anni in metropolitane di superficie. Lungo il loro percorso, ad ogni stazione-nodo di interscambio raccoglieranno i pendolari venuti con i pullman dai paesi più vicini e li porteranno a Roma.

L'obiettivo è di eliminare nel giro di pochi anni tutti i capolinea dell'Acotral dentro



la città, causa di intasamenti e di ingorghi.

In questo quadro va visto lo sforzo fatto dagli amministratori comunali. Roma, si sa, è sempre stata una città caotica. Il centro, dicevano una volta gli amministratori democristiani, è fatto di viuzze, i palazzi rinascimentali e barocchi impediscono ai mezzi pubblici di muoversi liberamente, per questo a Roma si viaggia male. Dicevano questo e qualcuno continuava a credergli, ma intanto loro non facèvano niente per migliorare la situazione. Anzi chiudevano tutti e due gli occhi sul nefando sviluppo urbanistico che avveniva intorno al centro e così nascevano decine di quartieri mostro: palazzi alti alti e strade strettissime, dove auto private e bus potevano camminare ancora più lentamente che a piazza Venezia e al Muro Torto.

Ecco, appena si è messa al lavoro, la Giunta di sinistra ha subito eliminato questo modo di procedere, ha cominciato a programmare i nuovi quartieri e nello stesso tempo i mezzi pubblici destinati a servirli. È nata anche da questo (e dall'entrata in servizio della nuova metropolitana) la riforma della rete dell'Atac, cioè la nuova, più razionale distribuzione delle linee sul territorio comunale.

E intanto si è pensato anche alle borgate, mettendo giù un apposito piano dei trasporti. Un problema per niente facile, visto che in numerosi di questi agglomerati una volta illegali (ma adesso «risanati») non c'erano nemmeno le strade dove far passare i bus dell'Atac e le piazze per fare manovra.

Il piano borgate comunque sta andando avanti e adesso non esiste più isola urbana che non sia in qualche modo collegata.

E il futuro? Il futuro naturalmente si chiama ancora metropolitana perché soltanto uno sviluppo del trasporto in sotterranea (o comunque in sede separata, «propria») può dare soluzione definitiva ai problemi della città. Roma, come si sa, dispone attualmente di due metropolitane. La più recente, la «A», collega Cinecittà (a est) al quartiere Prati (zona ovest). La seconda, la linea «B», è in funzione dal lontano 1955 e collega la stazione Termini al Laurentino. Le due sotterranee si incontrano appunto a Termini.

Entrambe sono destinate a essere prolungate nel giro di pochi anni. La «B», una volta arrivata a Termini proseguirà e attraverserà quartieri popolosissimi: piazza Bologna, il Tiburtino, Pietralata, infine si attesterà a Rebibbia, dove saranno anche spostati i terminali delle corse Acotral che arrivano dalle consolari a nord est. Il progetto è già pronto e i lavori debbono partire proprio in questi giorni.

Ci vorrà più tempo, invece, per il prolungamento della «A» che, invece che a Ottaviano, farà capolinea a Valle Aurelia, altro quartiere popolare e intensivo. Anche in questo caso i capolinea dei bus dell'Acotral (che adesso intasano viale Giulio Cesare) saranno spostati più all'esterno, appunto a Valle Aurelia.

Ma i programmi del Comune non si fermano qui. Da qualche anno in alcune strade della città stanno lentamente ricomparendo le rotaie dei tram. Laddove non sono state divelte, anche se rimaste inutilizzate, le rotaie vengono rimesse a nuovo, liberate dal terriccio e dalla ghiaia che le hanno sommerse. Il tram, insomma, si sta lentamente riprendendo la rivincita sul bus.

È questa un'altra inversione di tendenza rispetto alla politica portata avanti per decenni dalla DC.

Venti anni fa, è vero, non c'era la crisi del petrolio, ma eliminare una ad una tutte le linee tranviarie non poteva certo essere una scelta valida al cento per cento, tanto più che così non si faceva altro che inquinare ancora di più un ambiente urbano già saturo per i gas di scarico delle auto private e per i fumi dei riscaldamenti domestici a gasolio. Ma quella era la moda, quelli erano gli interessi.

Il tram, pensano invece gli amministratori di adesso, deve ritrovare la sua strada, il suo spazio. Certo non dove le strade sono strette e tutte curve, perché solo il bus, più agile, può muoversi liberamente; ma senz'altro nelle grandi strade che collegano le periferi e, quindi le tangenziali, i vialoni. Tanto meglio, poi, se al posto dei vecchi tram potranno essere utilizzati tram più moderni, veloci e comodi, quasi metrò di superficie.

Gianni Palma

Reinventare i mezzi di trasporto urbano

L'esperienza della SOCIMI nella ricerca di soluzioni tecniche nuove in risposta alle mutate condizioni dei trasporti

Lo sviluppo di grandi aree a forte urbanizzazione e la conseguente crescente mobilità attorno ad esse, oltre che lo spettro di una crisi energetica sempre incombente ed il progressivo congestionamento delle strade hanno reso di drammatica attualità l'esigenza di una seria politica dei trasporti pubblici, urbani ed extraurbani, profondamente innovativa.

Il problema dei trasporti va quindi sempre più assumendo un ruolo prioritario in una ipotetica graduatoria di problemi urgenti da risolvere ed alla cui buona riuscita la SOCIMI è convinta di poter dare un considerevole contributo di idee e di capacità.

In questo contesto di crescente attenzione per il trasporto collettivo, la SOCIMI ha trovato un proprio spazio ed ha saputo conquistarsi una propria identità sia nel campo della progettazione e della sperimentazione nei propri stabilimenti di produzione, sia come azienda produttrice su progetti in conto terzi. La SOCIMI, infatti, progetta, sperimenta, produce, collauda e vende veicoli ferroviari, metropolitani, tranviari, filoviari e stradali e relativi componenti. Centro produttivo di queste attività è lo stabilimento di Binasco (MI), che sorge su un'area complessiva di 59 mila mq. di cui 28.500 coperti, cui si è recentemente aggiunto lo stabilimento di Sassari (circa 6.000 metri quadri di cui 3.700 coperti) a conferma di una politica industriale capace di tener conto non solo delle esigenze economiche, ma anche dell'evoluzione sociale del Paese. Nell'organizzazione SOCIMI spazio e peso di primaria importanza è occupato dal settore «engineering»: un settore teso ad individuare le soluzioni più razionali sotto il profilo della funzionalità e dell'economia e che si avvale di progettisti e stilisti tra i più validi, affiancati da tecnici e disegnatori specializzati in sistemi, strutture, design.

L'intensa attività di progettazione di questo settore ha consentito la realizzazione di importanti programmi di sviluppo in campo nazionale ed estero concretizzati con consolidati rapporti di forniture alle Ferrovie dello Stato, alle principali aziende di pubblico trasporto, come ATM di Milano, Torino, ACOTRAL di Roma, ecc., nonché ad importanti aziende nord-europee e nord-americane. In particolare la SOCIMI ha recentemente realizzato ed applicato a carri merci USA i propri carrelli tipo «Maxiride» 70 e 100, espressamente studiati per circolare sulla rete statunitense, nell'ambito di un programma scaturito da precise esigenze di questo mercato nel campo dei trasporti merci e conclusosi con pieno successo, ottenendo dopo numerosi test di confronto coi maggiori costruttori mondiali, una tra le più severe omologazioni ferroviarie secondo gli standard AAR (Association of american rail-roads).

Nel campo del trasporto su strada, la produzione SOCIMI è più recente, ma non per questo meno importante. Da alcuni anni infatti l'azienda ha iniziato una proficua attività nella costruzione di autobus e filobus con tecniche d'avanguardia, in particolare per quanto riguarda la carrozzeria di veicoli interamente costruiti in lega leggera. Convinta sostenitrice del veicolo filoviario, la SOCIMI, dopo anni di studi e ricerche, pone ora sul mercato, con una prima commessa di quindici filobus per la città di Salerno, un veicolo su telaio derivato dal FIAT «470.12» con carrozzeria interamente in lega leggera ed equipaggiamento a contattori a logica statica.

Sono inoltre in costruzione alcuni autobus in lega leggera su telaio FIAT «470.12.20» per la spett. ASM di Brescia che ha voluto per prima in Italia sperimentare le avanzate proposte SOCIMI.

La SOCIMI tende a caratterizzare la propria immagine come quella di un'azienda che vende, insieme al prodotto, l'ottimizzazione dei servizi che tale prodotto può rendere e che crede nella possibilità di una concreta e sollecita risoluzione dei numerosi problemi a tutt'oggi irrisolti che assillano il settore del trasporto pubblico.

Regione Umbria

Il problema dei trasporti in una città-regione

L'Umbria è una regione a bassa intensità abitativa (95 ab. per kmq.) ed ha, come è ovvio, problemi infrastrutturali ed un modo di vivere il territorio suoi peculiari. È di questo che va tenuto conto quando, in questa regione, si affronta il problema dei trasporti.

Bisogna vedere, anzitutto, il territorio. Anche l'Umbria ha conosciuto e conosce il fenomeno dell'inurbamento, conseguente all'industrializzazione, ma è un inurbamento che non ha prodotto, come in altre zone del Paese, lo sradicamento della gente dai luoghi d'origine. Si è trattato solo di trasferimenti, che non hanno rotto né allentato i legami originari. Quindi anche i piccoli centri hanno continuato a vivere e ad avere una loro funzione, spesso, anzi, rivitalizzata da insediamenti produttivi di piccole e medie dimensioni.

Il discorso è naturalmente diverso per i grandi insediamenti produttivi e per i servizi d'interesse generale, tipo università, ospedali, ecc. Cionostante, anch'essi sono raggiungibili in tempi paragonabili a quelli necessari per gli spostamenti all'interno delle grandi città. Ecco quindi la necessità, per l'Umbria, di una mobilità diffusa, anche per evitare che i centri maggiori esercitino un'attrazione troppo forte; una mobilità diffusa che ha bisogno, a sua volta, di una rete di infrastrutture e di un sistema di trasporti di qualità tale da garantire la salvaguardia degli equilibri esistenti.

Il problema dei trasporti è stato quindi affrontato in modo nuovo, sulla base di esperienze originali che spingono alla soluzione del problema stesso, tenendo conto della valorizzazione delle risorse disponibili e della salvaguardia dei centri storici e dei tessuti sociali. Il criterio seguito è stato quello di attenuare la concorrenzialità ed esaltare la complementarità fra le risorse, fra urbano ed extraurbano, fra gomma e ferro. Il trasporto, insomma, non più visto solo per quanto riguarda le lunghe distanze, ma anche come servizio metropolitano. Questo assetto dato al sistema dei trasporti, anche se non perfettamente definito, ha consentito di soddisfare gran parte della domanda di trasporto pubblico a livelli quantitativi e qualitativi molto superiori rispetto al passato.

Sono esempi di questa impostazione, fra l'altro, l'avvio a realizzazione di un sistema di scale mobili a Perugia, integrate da un sistema capillare di minibus, che permette di raggiungere il centro storico molto più agevolmente che non coi tradizionali mezzi pubblici. E, ancora, la soluzione originale studiata per Narni, dove il centro storico sarà collegato, mediante ascensore, ad un parcheggio di scambio. Parimenti significativo è il concorso di idee per il ripristino della funicolare di Orvieto, che consentirà non solo la riproposizione di un modo di vivere questo celeberrimo centro storico, ma anche di risolvere il gravissimo problema della stabilità del colle sul quale Orvieto poggia. Da ricordare, infine, la costituzione di tre bacini di traffico, che tengono conto del fatto che il 90% dei trasporti, in Umbria, è gestito da aziende pubbliche.

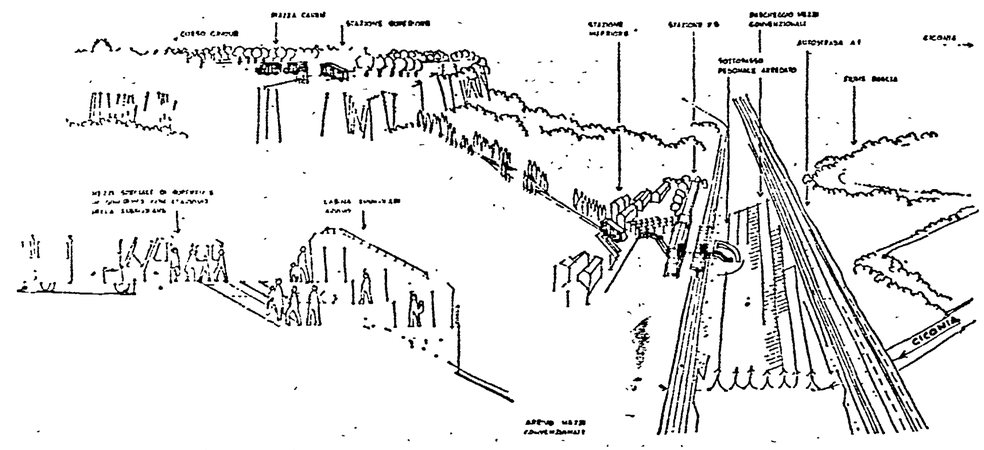
Ma il nodo fondamentale della politica regionale dei trasporti è costituito dalla ferrovia in concessione Mediterranea Umbro-Aretina, una delle linee in concessione più importanti dell'Italia centrale, che collega Terni a San Sepolcro, passando per Sangemini, Todi, Deruta, Perugia, Umbertide. I Comuni serviti sono sedici, per la metà della popolazione dell'Umbria, anche se, attualmente, la linea viene utilizzata da un'utenza inferiore alla metà di quella potenziale. La velocità massima in alcuni punti è di 75 km/h; lungo la linea ci sono ben 389 attraversamenti a raso, spesso funestati da incidenti mortali; praticamente inesistente il trasporto merci, nonostante la ferrovia sia adiacente a trenta zone industriali; vi è quindi una sottoutilizzazione della ferrovia, causata anche dal disinteresse della Società concessionaria.

Le vicende di questa importante infrastruttura hanno visto l'impegno costante degli Enti locali, in primo luogo della Regione, delle organizzazioni sindacali, delle forze democratiche. Il che è naturale, in quanto è chiaro a tutti l'importanza della struttura stessa, così com'è chiaro il ruolo che essa potrebbe svolgere. Così com'è naturale che in tal senso si operi, anche se non si è ancora riusciti a conseguire l'obiettivo dell'arresto della tendenza pluriennale al decadimento e alla marginalizzazione della MUA nel sistema regionale dei trasporti.

In mancanza di una chiara politica del governo sulle ferrovie in concessione, a causa delle resistenze del ministro del Tesoro, la Regione dell'Umbria ha approvato un piano di fattibilità di risanamento della ferrovia, realizzato dalla RPA SpA di Perugia-SOTECNI SpA di Roma, ed ha anche impostato il «progetto preliminare». Il risanamento verrà a costare, all'incirca, 70 miliardi, ma questi non saranno spesi per un semplice ammodernamento della linea, bensì per una riqualificazione strutturale e funzionale della stessa, concepita come «metropolitana territoriale di superficie» ed asse fondamentale per il trasporto merci nelle ore notturne, agganciandosi ad Arezzo al nord e proseguendo al sud fino ad Orte, dov'è improcrastinabile la realizzazione del centro intermodale merci. Lo studio, inoltre, ha permesso di individuare aree su cui ricercare le occasioni di valorizzazione della ferrovia, inserendola più profondamente nella realtà umbra. Infatti, a Perugia, la costruzione di un nuovo tronco, sottopassando la città in galleria con successivo collegamento con la stazione FS, permette di realizzare un asse metropolitano sfruttando gli stessi binari delle FS al servizio di tutta la cintura esterna della città. A Terni, dove la linea attraversa una zona interessata da un notevole sviluppo urbano, è possibile realizzare un sistema metropolitano, sfruttando e penetrando anche nel tratto terminale della Terni-Sulmona (FS) e penetrando altresì all'interno delle acciaierie della «Terni», alleggerendo così la pressione sul sistema urbano. Sfruttando le strutture disponibili, ma rimodellandone la funzionalità, si doterebbe Terni di un buon sistema metropolitano connesso con il suo hinterland.

Nella stessa asta nord terminale della ferrovia (Umbertide-Città di Castello), che insiste su un territorio segnato da un assetto urbanistico lineare, è possibile l'utilizzazione di un assetto metropolitano delle linee.

E. V. Malizia
Assessore ai Trasporti della Regione dell'Umbria



ORVIETO — Uno dei progetti per il ripristino di una vecchia funicolare.

Una scelta di programmazione dinamica

Quello del servizio pubblico su gomma è senz'altro un settore di massimo impegno per l'attività programmatoria regionale, anzi scelta obbligata dalla pressochè esclusiva competenza regionale in materia e dalle responsabilità economiche gestionali conseguenti alla preponderante presenza nel settore di operatori pubblici o parapubblici (Consorzi o Aziende a capitale pubblico). Un problema, che la Regione si è immediatamente posto ed ha immediatamente risolto con una legge fortemente anticipatrice rispetto alla legge statale sul Fondo Nazionale dei Trasporti, è stato quello di acquisire un corretto rapporto tra il momento politico-decisionale e quello operativo, tra la struttura politico-amministrativa cui spettano le decisioni con riferimento alla globalità dei bisogni e delle risorse della collettività e la struttura operativa cui spetta di attuare tali decisioni al minor costo possibile; oltre a quello di sviluppare e migliorare l'efficienza e il processo partecipativo, affidando compiti programmatori ad organismi creati dagli Enti locali (i Consorzi).

La creazione di tali strutture non garantisce comunque una corretta gestione delle risorse, se non correlata da un valido sistema informativo, strumento necessario all'espletamento delle funzioni di programmazione regionale e comprensoriale e di controllo della gestione per tutti i settori di loro competenza.

L'unanime riconoscimento dell'indispensabilità del sistema informativo ai fini della programmazione sposta il confronto sul piano strettamente operativo della sua realizzazione, con tutti i problemi che ne conseguono e resi più gravi dalla mancanza, in Italia, di una soluzione soddisfacente per l'intero territorio nazionale.

Si è così cercato, anzitutto, di recuperare ed organizzare le informazioni esistenti, prima disperse e disorganizzate, poi si sono condotte indagini per raccogliere informazioni, diversamente non disponibili, organizzando il processo di raccolta ed elaborazione facendo riferimento alla fonte, alle modalità di raccolta, alle considerazioni sull'uso delle informazioni, con l'obiettivo primario di creare condizioni per un loro sistematico aggiornamento.

In pratica, la Regione si sta dotando degli strumenti per la pianificazione nel campo dei trasporti come «meccanismo di aggiustamento» ad iterazione convergente funzionale ad alcuni scopi essenziali come:

1) ottenere una metodologia che si inquadri in un processo di programmazione continua con il coinvolgimento del maggior numero di operatori interessati;

2) disporre di uno strumento che consenta all'operatore pubblico di compiere scelte con una solida base scientifica e quindi in modo ordinato e coerente con gli obiettivi posti;

3) disporre di uno strumento facilmente esportabile nella programmazione di bacino.

Ciò per ottenere i seguenti risultati:

— controllo della gestione corrente attraverso la conoscenza delle caratteristiche ed uso del parco, della rete viaria su cui il servizio di effettua, delle utenze;

- programmazione di breve e medio periodo del servizio, con messa a punto di programmi d'esercizio e di manutenzione;

— elaborazione di programmi di più lungo periodo.

La raccolta dei dati è correlata in modo da rispondere alle specifiche funzioni surricordate; infatti i dati finalizzati al controllo della gestione corrente realizzano un controllo in tempo reale del servizio; ma possono confluire «in linea» o «fuori linea» in altri settori dove quelli utilizzati programmazione vengono immagazzinati e, all'occorrenza, rapidamente manipolati. Le aziende umbre non dispongono ancora di un supporto informativo in tempo reale; perciò una particolare attenzione viene richiesta al personale addetto alla raccolta dei dati. L'intelligibilità del sistema informativo e dei suoi scopi giustifica e compensa l'impegno che la raccolta dei dati comporta e motiva la responsabilità dei dirigenti aziendali nel mantenimento e miglioramento del sistema.

Alcuni traguardi sono già stati raggiunti: la definizione di un bilancio tipo per tutte le aziende di trasporto operanti in Umbria, con la riformulazione del conto economico aziendale per «centri di costo» e il calcolo degli indicatori di efficienza aziendale. Ciò permette di ottenere la massima chiarezza e visibilità dei conti economico-finanziari delle aziende stesse, di realizzare una funzione di controllo comparabile tra le aziende di trasporto, di verificare in modo semplice l'utilizzo delle risorse impegnate nella produzione, di modificare l'attuale normativa di erogazione di contributi, ancorandole a livelli di servizio e di efficienza aziendale.

È in avanzata fase di elaborazione, ed entrerà in funzione con il nuovo orario invernale 1981, un lavoro tendente alla ottimizzazione computerizzata degli orari dell'intera rete dei trasporti pubblici regionali, che permetterà di raggiungere:

— una sempre maggior connessione interna del sistema dei trasporti, affinando l'integrazione tra i modi e puntando ad un profilo dell'offerta sempre più rispondente a quello della domanda, sia attuale che potenziale;

— una raccolta sistematica di dati, sia sull'offerta che sulla domanda, tanto attuale quanto potenziale;

— una raccolta sistematica di dati e l'aquisizione di una metodologia di base per la formazione dei piani di bacino;

— la formazione di personale in grado di essere interfaccia tra l'amministratore e gli strumenti di aggiustamento delle decisioni.

In tal senso il piano regionale dei trasporti non solo è da tempo in continua elaborazione, ma viene attuato giorno per giorno non con una pianificazione fatta di tavole e disegni immutabili nel tempo, ma con una pianificazione dinamica in cui le strategie si evolvono e nel processo di aggiustamento delle decisioni vengano utilizzati sistemi di controllo tali da consentire agli operatori preposti alla programmazione ed alla gestione di compiere le proprie scelte, di volta in volta, in maniera ordinata e coerente con gli obiettivi prefissati. È questo il senso in cui la Regione dell'Umbria si sta muovendo.

Ing. G. Catanzani