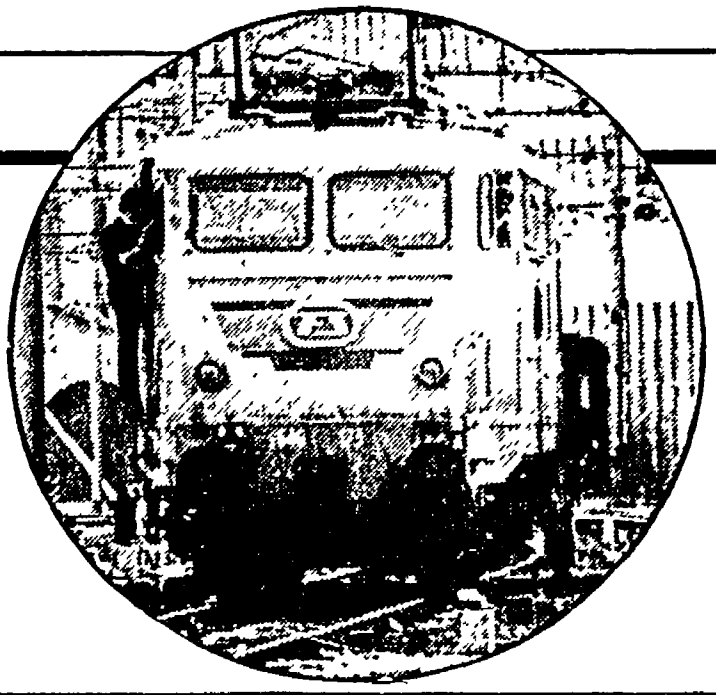


Ritorna  
il caro  
vecchio  
treno...



Nell'89 si potrà arrivare all'aeroporto «volando» a bordo di un treno

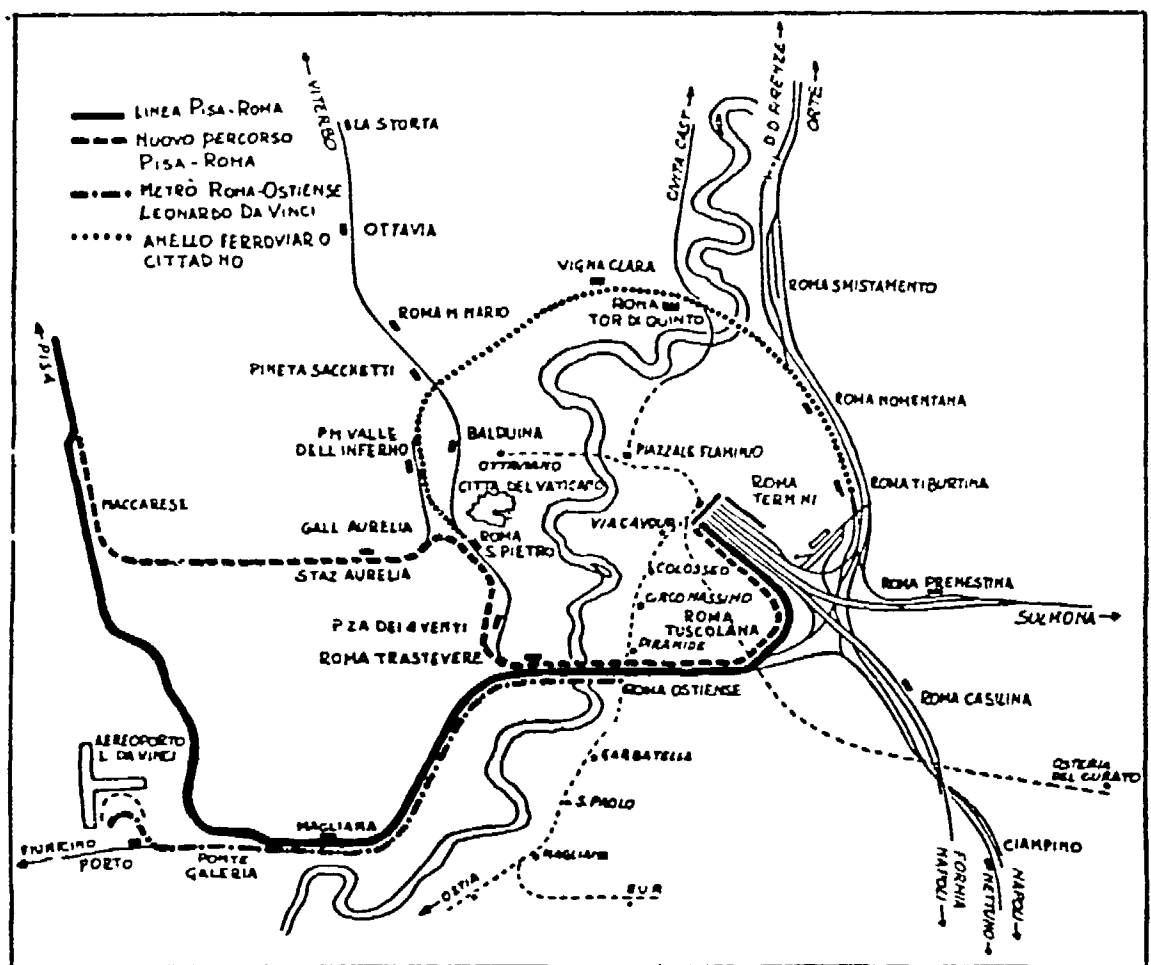
# Roma-Fiumicino in venti minuti Sarà così la «rivoluzione ferroviaria»

Il mega-progetto prevede, oltre alla linea veloce per il Leonardo da Vinci, anche lo spostamento della Roma-Genova-Torino sulla Maccarese - San Pietro e la ristrutturazione del raccordo su rotaia - Il piano è dell'81 e ora siamo sulla dirittura d'arrivo

## Cambia «casa» la linea per Genova e Torino

Per garantire il collegamento con Fiumicino sarà spostata in blocco la grande arteria Roma-Genova-Torino. Un lavoro imponente che nei progetti di massima dovrebbe riallacciarsi al grande anello che a sua volta abbraccia tutta la zona nord della città. I lavori per allestire il nuovo ramo compreso tra Maccarese e la stazione Roma San Pietro (attualmente funziona a ritmo ridotto proprio per permettere l'esecuzione delle opere già in corso da tempo. Si tratta di una ferrovia a doppio binario, con curve larghissime e pendenze ridotte al minimo che dovrebbero permettere la velocità delle motrici, anche in prossimità del centro urbano, di 140 chilometri orari. La infrastruttura fu allestita a suo tempo dal ministero dei Lavori Pubblici,

ma oggi il programma ne prevede una radicale ristrutturazione con la costruzione della galleria Mucchia Grande (1.430 km) nonché il nodo Aurelio, tutto in sotterraneo. C'è poi da allestire un nuovo viadotto che accoglierà quattro binari sopra via Gregorio VII. Un intervento complesso ma indispensabile per l'ingresso nella stazione Roma San Pietro della mega-linea Roma-Genova-Torino e per il previsto raddoppio del tratto San Pietro-La Storta-Viterbo. Contemporaneamente si dovrebbe arrivare all'elettrificazione del tratto Roma-San Pietro-Roma Trastevere e all'istituzione di una nuova fermata in prossimità di Piazzale dei Quattro Venti per i treni della linea Roma-Viterbo.



Dalla stazione Ostiense fin dentro l'aeroporto di Fiumicino, in venti minuti al massimo correndo con il treno. Da anni si parla di affidare almeno una parte del complesso sistema dei trasporti urbani a una ben integrata rete su rotaia, un progetto che ha fatto discutere a lungo, che non sempre ha trovato entusiastiche accoglienze e che per di più ha sofferto di una cronica carenza di fondi, ma che ora, sia pure faticosamente, sembra proprio arrivato sulla dirittura d'arrivo. Dietro le palizzate dei cantieri allestito davanti al palazzo dei voli internazionali del «Leonardo da Vinci» sta prendendo corpo il collegamento Roma-Fiumicino con l'aerostadio, disegnato dagli architetti della «Società Aeroporti» per le Ferrovie dello Stato. Un'opera avveniristica che entrerà in funzione nell'89, dotata di un tunnel-terminale completo di servizi ultramoderni (scale mobili, strutture per handicappati, ascensori, volte tubolari) e tale da reggere il confronto con le avanzate attrezzature degli altri scali europei.

Ed è solo un aspetto della «rivoluzione ferroviaria», che sta per toccare la Capitale: perché parallelamente si sta già lavorando per spostare sulla linea Maccarese-Aurelia-Roma



San Pietro la Roma-Genova-Torino, una delle più grandi direttrici del traffico nazionale e internazionale su cui transitano 150 convogli al giorno. Ancora: se si troveranno i finanziamenti necessari e si supereranno i problemi burocratici e ambientali che la costringono ancora a restare sulla carta, la ristrutturazione avanzerà a passi da gigante anche sulla tratta ferroviaria: si va dal raddoppio e proseguimento della Roma-Viterbo, al rafforzamento della Roma Trastevere-Roma Ostiense (per alleggerire il traffico merci dal nord al sud) e al quadruplicamento del percorso tra Roma Smlstamento e Roma Tiburtina. Nel complesso si tratta di interventi massicci su decine di chilometri di «strada ferrata» e che avranno anche snodi di interscambio con i futuri proseguimenti delle metropolitane.

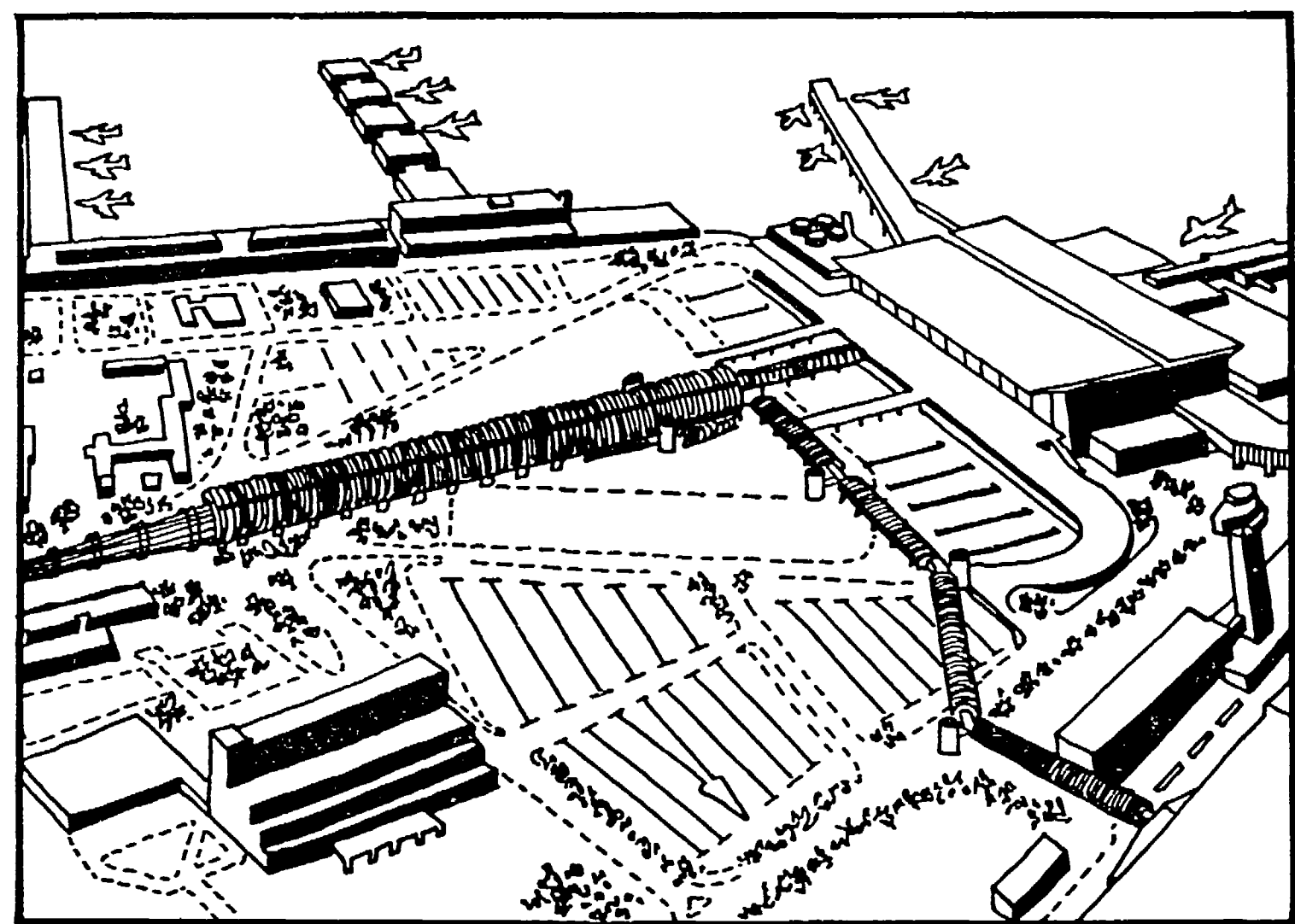
I progetti sono di vecchia data. Partendo dalla necessità di razionalizzare il tragitto extraromano della Roma-Pisa, sostituendolo appunto con il nuovo raccordo, si profilò fin dalla fine degli anni settanta la possibilità di utilizzare meglio e in altro modo i binari, passaggi a livelli e impianti di segnalazione. Una possibilità che la passata giunta di sinistra al Campidoglio e la Regione non si lasciarono sfuggire, cogliendola a volo. Poi, si sa, ne è dovuto passare di tempo prima che l'idea potesse essere messa nero su bianco e che soprattutto arrivassero i soldi necessari. La presentazione delle planimetrie da parte della società Aeroporti alle Ferrovie risale al maggio dell'81 e da allora si è proceduto piano piano tra interruzioni a singhiozzo e rapide riprese. Uno stanziamento corposo sta ora rendendo possibile l'ultimazione della «metropolitana di superficie» Roma-Fiumicino e della deviazione della linea Roma-Pisa. E incerta invece, almeno fino a quando non ci sarà la piena disponibilità degli investimenti Fio l'esecuzione dell'altra trincea del piano, quella che riguarda l'ampliamento dell'anello ferroviario.

A cura di Valeria Parboni

## I soldi sono pochi: si farà l'anello?

Per il raddoppio del percorso San Pietro-La Storta-Viterbo si prevede la costruzione di un viadotto dove, grazie all'intesa tra Comune e Acotral, sarà possibile realizzare una fermata della linea A metropolitana sul prolungamento oltre Ottaviano. Se per questo capitolo in teoria non dovrebbero sorgere problemi, guai non indifferenti invece si prevedono per l'ultima parte del piano, quella dell'unione tra il ramo Aurelia-Maccarese con Roma Smlstamento. Qualora il progetto venisse attuato alla lettera, la capitale potrebbe disporre di un vero e proprio raccordo anulare su ferro: in sostanza tutta la città verrebbe ad essere racchiusa da una cintura ferroviaria su cui spostarsi rapidamente da un capo all'altro.

Ma proprio su questo ultimo versante, così importante, cominciano a profilarsi gli ostacoli più grossi. La scarsità di finanziamenti, prima di tutto, e poi i problemi urbanistici e ambientali. In prossimità di Tor di Quinto lo studio delle Ferrovie prevede un ponte sul Tevere per il quale non è stato ancora concesso il beneplacito necessario all'avviamento dei lavori. Lo stesso vale per la prosecuzione dei rami d'innesto in prossimità dello scalo Smlstamento. C'è da risolvere il nodo delle occupazioni abusive tuttora presenti sempre nell'area Tor di Quinto e che costituiscono un ostacolo insormontabile per la prosecuzione del progetto. Infine un accenno, non certo di poco conto, alle necessità finanziarie calcolate al fine di assicurare il completamento delle infrastrutture. La cifra si aggira intorno ai 130 miliardi, che però, almeno fin da ora, non ci sono.



## Tapis-roulant e ascensori per salire in aereo

Ostiense, Magliana, Ponte Galeria e la nuova deviazione che lascia la precedente direzione Fiumicino-Porto per entrare nel cuore del Leonardo Da Vinci. Questo il percorso della «metropolitana di superficie» in piena realizzazione. I convogli viaggeranno con una frequenza di quindici minuti dall'altro e approderanno in sovrappiattaforma proprio a metà tra le aerostazioni nazionali e quelle internazionali. Una volta scesi, i passeggeri potranno raggiungere i punti di imbarco con tapis-roulant. La sezione di testa avrà la forma di un «hangar» che si accorderà elegantemente con l'architettura di tutto l'impianto. All'interno, a destra e a sinistra della struttura portante, cammineranno, ascensori, scale mobili, servizi. Lo spazio sotterraneo sarà probabilmente adibito a parcheggio. Dall'altro capo della ferrovia, cioè alla stazione Ostiense, verrà spostato l'Air Terminal. Anche qui è previsto un tapis-roulant per collegare il vicinissimo attestamento della metropolitana Piramide. Guardando la cartina qui accanto risulta chiaro che da ogni punto della città sarà possibile (una volta prolungati i tracciati del metro) raggiungere l'aeroporto praticamente senza mai scendere dal treno con un enorme risparmio di tempo, a differenza di quanto accade ora. L'attuale servizio Acotral infatti finisce il più delle volte per restare impastoiato nel traffico automobilistico, mentre la linea ferroviaria in funzione che oltretutto passa lontano dall'aeroporto dispone di un treno ogni ora e mezzo.

## didoveinquando

### Sulle vette del suono con Manganaro un giovane pianista «proustiano»

Momento culminante della stagione di Castel Sant'Angelo, dedicata al giovane, si pone il concerto di Flavio Manganaro, protagonista, diremmo, di un programma «uno e trino», nel quale ciascun brano vale di per sé nel dare la misura di un temperamento straordinario e tutti e tre rendono unitariamente l'immagine di un pianista che il mondo della musica può incominciare a contendersi.

Il Manganaro, già apprezzato in altre occasioni, ci riporta ad un tempo proustiano, nel cui breve arco si

svolge tutta un'era. In questi ultimi mesi si è compiuta in lui tutta una vicenda musicale. Viene ora alla ribalta un dominatore del suono, capace delle accensioni più folgoranti, come della dolcezza più preziosamente scavata e custodita nel cavo d'una sensibilità palpitante. La famosa «Ciaccona di Bach-Busoni» si è innalzata nello spazio come un massiccio picco sonoro; la quarta Sonata di Scriabin, che ha tutt'altra materia sonora, è venuta fuori dal suo pathos come una furia dell'anima che l'interprete ha reso non



Luigi Lapetina: «L'artista e l'amore» 1983

### I fiori «sudisti» di Luigi Lapetina pieni di forme e di tutti i colori

● LUIGI LAPETINA — Louis Spazio Visivo, via A. Brunetti 43.

Pochi anni fa, i pittori nauseati e inorriditi dal nostro presente che si facevano nostalgici della bellezza antica e ritenevano unica dignità per la pittura il prendere figure e stili dal museo si contavano nelle dita delle due mani. Oggi sono un centinaio ed è assai difficile distinguere i veri e poetici nostalgici da quelli che sperano fare fortuna in maschera: pittori colti, nuovi manieristi, anacronisti, ecc.

Da Potenza Luigi Lapetina, quarant'anni, ha portato una serie interessante di dipinti e disegni manieristi tra i quali hanno spiccato quadri di fiori per la forza del colore e della materia che fa lievitare la nostalgia concettuale della composizione.

In genere i nuovi colti e manieristi vivono di

Dario Micacchi

Domattina alle 9.30 prende il via a Colli Aniene la 9ª edizione della maratona della cooperazione cui si affianca la 3ª edizione della Stracollanienne. La maratona, organizzata dalla Polisportiva Colli Aniene e sponsorizzata dall'Alc, è divenuta ormai una gara nazionale classica per il livello alto degli atleti partecipanti (è inserita nel «Corritalia 86» ed è valida per la classifica nazionale della specialità). Si sono già iscritti Dagnano, vincitore dell'edizione 1985, Faustini, primo italiano nella Coppa europea di maratona del 1985. Arena, due volte campione italiano della specialità e 2ª arrivato nella maratona di Manila, e Daniela Tiberti, vincitrice della Maratona 1984.

### Maratona con migliaia di atleti domani a Colli Aniene

Lo scorso anno corsero oltre mille atleti; questa edizione (gara su percorso misto) dovrebbe contare, al termine delle iscrizioni, circa 1500 partecipanti. L'appuntamento è fissato alle ore 9 al capolinea del bus 309, raggiungibile dalla Tiburtina, girando a S.M. del Soccorso o dall'autostrada Roma-L'Aquila, uscita via Togliatti. La partenza è unica: quelli con il pettorale «Stracollanienne» (partecipazione non competitiva) compiono 1800 metri, le categorie giovanili 8 km e tutti gli altri 14,200 km. A tutti viene offerta una sacchetta. Ci sono anche due ristori: il primo al settimo chilometro e il secondo all'arrivo. L'iscrizione costa lire 3.000. Per informazioni e iscrizioni telefonare al 4560743.

### Saint Louis: il Comune lo fa chiudere, ma c'è un equivoco

Il «Saint Louis», il famoso locale jazz di via del Cardello, è stato chiuso dal quinto distretto di polizia su ordinanza del Comune di Roma. «Si tratta di un equivoco», dice Mario Ciampà direttore dell'associazione culturale —; la polizia ci considera infatti un locale pubblico mentre invece il mio club ha sempre svolto un'attività culturale. Il provvedimento è stato preso perché il «Saint

Louis» non dispone di una regolare licenza commerciale. «La stessa situazione si era venuta a creare nel 1984 e nel 1985, ma allora il pretore aveva riconosciuto l'attività culturale del «Saint Louis» — prosegue Ciampà — è un equivoco che andrebbe chiarito, perché altrimenti simili provvedimenti potrebbero colpire tutti i «Jazz club» di Roma. Nel frattempo è stata inoltrata una richiesta di dissequestro al pretore.

«Il «Saint Louis» — conclude Ciampà nel comunicato — confidando nella solidarietà espressa da musicisti, dai soci e dagli amici, ha preso l'iniziativa di sottoporre una petizione al sindaco per la ripartura immediata del Circolo. Chiunque volesse esprimere la propria solidarietà può recarsi per la firma della petizione presso la St. Louis Jazz School, via dell'Anacostia, 7, dalle ore 16 alle ore 22 - Telefono 464469.