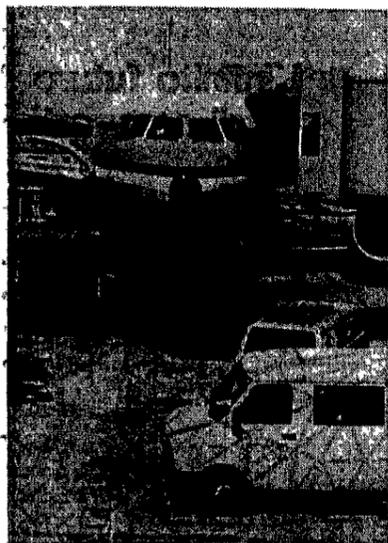


Verso il Duemila

Questo l'obiettivo dello scalo romano per l'inizio del secolo

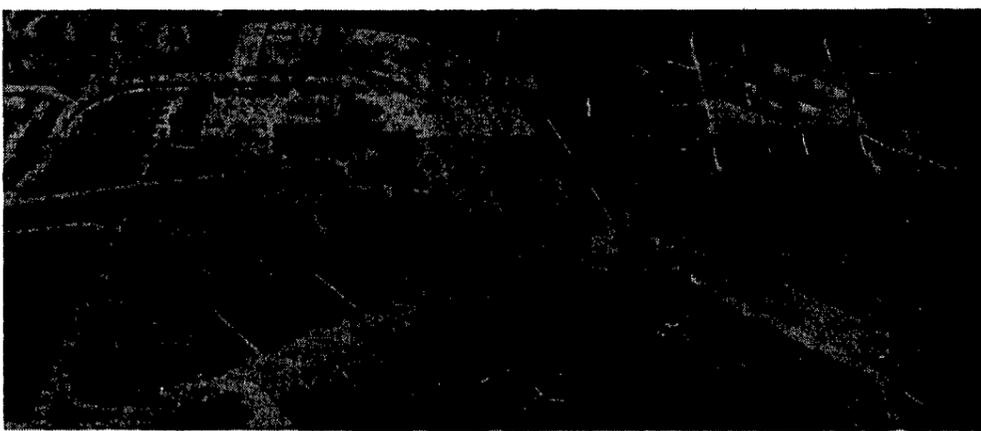
Fiumicino: 30 milioni di passeggeri?



Circa trecentomila metri quadri di aerostazioni nazionali e internazionali. Ai satelliti, collegati con aviobridge, potranno attraccare contemporaneamente ventiquattro aerei. Verso l'aereo suborbitale (appena quindici minuti per andare a New York e un'ora per Tokio) che richiede spazi e infrastrutture non compatibili con l'operatività degli attuali scali.

Trenta milioni di passeggeri annui questo è l'obiettivo che si pone il Piano generale dei trasporti per l'aeroporto della Capitale agli inizi degli anni Duemila. Se le previsioni di traffico saranno rispettate (e tutto fa pensare che lo siano) i lavori che attendono Fiumicino nel prossimo decennio sono ingenti e comporteranno risorse progettuali, imprenditoriali e finanziarie ben maggiori di quelle oggi previste (1500 miliardi circa per i due aeroporti di Roma e Milano già stanziati ed altri 1600 previsti dalla legge finanziaria in discussione). La Società aeroportuale di Roma di Inesca con un comitato ministeriale, ha già predisposto il master plan fasato per successivi periodi, i primi lavori sono iniziati, i progetti esecutivi dovranno ora trovare la più adeguata copertura finanziaria. Le aerostazioni nazionali ed

internazionali passeranno da 90 000 mq a 300 000 mq attraverso la costruzione di due nuovi corpi avanzati ed il raddoppio degli edifici attuali, gli aerei assistiti contemporaneamente saranno 150, dei quali 55 con passerella telescopica. Saranno portati a 1600 metri i fronti stradali delle aerostazioni e all'interno dell'anello viario a 4 corsie si eleverà un parcheggio multipiano per 10 000 auto, all'interno dell'aerostazione troveranno posto sia la stazione ferroviaria che un grande centro commerciale insieme agli uffici aeroportuali e ad un albergo. La pedonalizzazione sarà assicurata da percorsi coperti serviti da tapis roulant; gli impianti tecnologici saranno completamente rinnovati ed una apposita area merci assicurerà un traffico di almeno 300 000 tonnellate annue. Lo sforzo richiesto alla società di gestione è di notevole rilievo considerando l'esiguità



dei mezzi finanziari a tutt'oggi disponibili e i tempi stretti che separano l'attuale già critica situazione da una vera e propria emergenza. I movimenti di aeromobili che si prevedono nei primi anni 2000 saranno più di 220 000 con punte orarie di 50-60, oggi e siamo già in fase critica, queste cifre sono minori di un terzo, esiste il pericolo reale che tutti gli sforzi fatti dai progettisti e costruttori di infrastrutture siano

vanificati dai ritardi nell'ammmodernamento e potenziamento degli impianti operativi. Per smaltire in piena sicurezza l'imponente traffico aereo degli anni Duemila occorre il potenziamento tecnologico dei servizi di assistenza di volo nelle aree aeroportuali degli aeroporti più congestionati. Lente per il controllo del traffico aereo civile deve rapidamente indicare le esigenze prioritarie, ma queste non po-

tranno comunque prescindere dalla piena operatività di un sistema radar di avvicinamento a scansione rapida finalizzato all'utilizzazione contemporanea delle due piste parallele, dalla installazione di sistemi mla (atterraggio strumentale a microonde) che consentono procedure di atterraggio più contenute nello spazio e nel tempo dall'installazione di sistemi automatizzati di guida luminosa sulle vie di rullaggio

e sui piazzali. È auspicabile che in meno di quindici anni i progetti di oggi divengano realtà, ma il trasporto aereo non si ferma e già oggi si assiste ad un lento ma continuo affermarsi di nuove tecniche di volo che lasciano intravedere nuove esigenze infrastrutturali per i grandi aeroporti di domani. L'aereo suborbitale (15 minuti per New York ed un'ora per Tokio), già in avanzata fase di progetta-

zione, richiede spazi e infrastrutture non compatibili con l'operatività degli attuali scali aerei. La Germania si è candidata con la città di Francoforte ad essere la prima base europea del futuro servizio intercontinentale, ma le potenzialità della domanda del bacino mediterraneo sono in prospettiva non minori di quelle nord-europee. Si pongono dunque interrogativi cruciali sugli scenari futuri.

Aeroporti, un nuovo scenario?

Le «schede» sugli aeroporti di Roma-Fiumicino e Milano-Malpensa si collegano ad una riflessione più complessiva sul sistema aeroportuale. Infatti il trasporto aereo continua ad avere una eccezionale dinamica di sviluppo, che muta addirittura lo scenario di questo ordine di problemi. Si può anche pensare, sulla base dei dati di traffico e di alcune sopravvenienze tecnologiche, che i sistemi aeroportuali di Roma e Milano vadano globalmente nel 2000 oltre la prevista soglia di 50 milioni di passeggeri, e ciò suscita preoccupazioni e riflessioni sul gigantesco impatto sul territorio, in due aree metropolitane assai affollate. D'altro canto, a dispetto del tentativo di redigere un piano generale dei trasporti, ogni comparto continua ad andare per conto suo, con una sostanziale schizofrenia del sistema. Oggi, ad esempio, sono state prese misure importanti per il rilancio delle ferro-

vie, ma poi nella viabilità e nel trasporto aereo tutto procede come se le ferrovie restassero quelle che sono, e così via. Se l'ente Fia, come sostiene, porterà in 4 anni il percorso Roma-Milano sotto le 4 ore (e più vicino alle 3 ore), non si comprende più la duplicazione ferroviaria su questo tratto. E, ancora, la scelta giustamente fatta sin qui di concentrare il trasporto su due scali intercontinentali e su grandi aeroporti, diviene oggi discutibile per il gigantesco impatto sul territorio di queste soluzioni. Si deve forse pensare a sistemi e a subsistemi di aeroporti, con un certo decentramento. Ma questa proposta che rapporto ha con la diffusione di un «terzo livello» di trasporto aereo, su distanze brevi tipicamente ferroviarie (se le ferrovie, appunto, risorgono)? Il trasporto aereo non è più un residuo, un fenomeno marginale, e va coordinato con il sistema dei trasporti e con il territorio.

Le potenzialità dell'Alto Adriatico

Un territorio con un tessuto economico multiforme, con un sistema portuale (Ravenna) in espansione. Un patrimonio di storia e di cultura urbana delle sue città da Venezia a Bologna, a Firenze. Un modello di sviluppo che deve essere sostenuto da un adeguato sistema di trasporti e comunicazioni. Il corridoio plurimodale adriatico deve configurarsi in progetti concreti e praticabili. Una scelta strategica.

Nell'Italia che cambia cresce il ruolo delle aree a sviluppo diffuso caratterizzate da sistemi di città di medie dimensioni tipico è il caso della fascia nord-orientale che si affaccia sull'Alto Adriatico, dalle Marche all'Emilia Romagna, al Veneto, con le loro relazioni storiche con Umbria, To-

scana e Lombardia. È un territorio con un tessuto economico multiforme e ricco di potenzialità, con un sistema portuale in espansione (Ravenna), con una struttura turistico-ricettiva di primaria importanza, con un patrimonio di storia e di cultura urbana delle sue città d'arte (Venezia, Firenze, Ra-

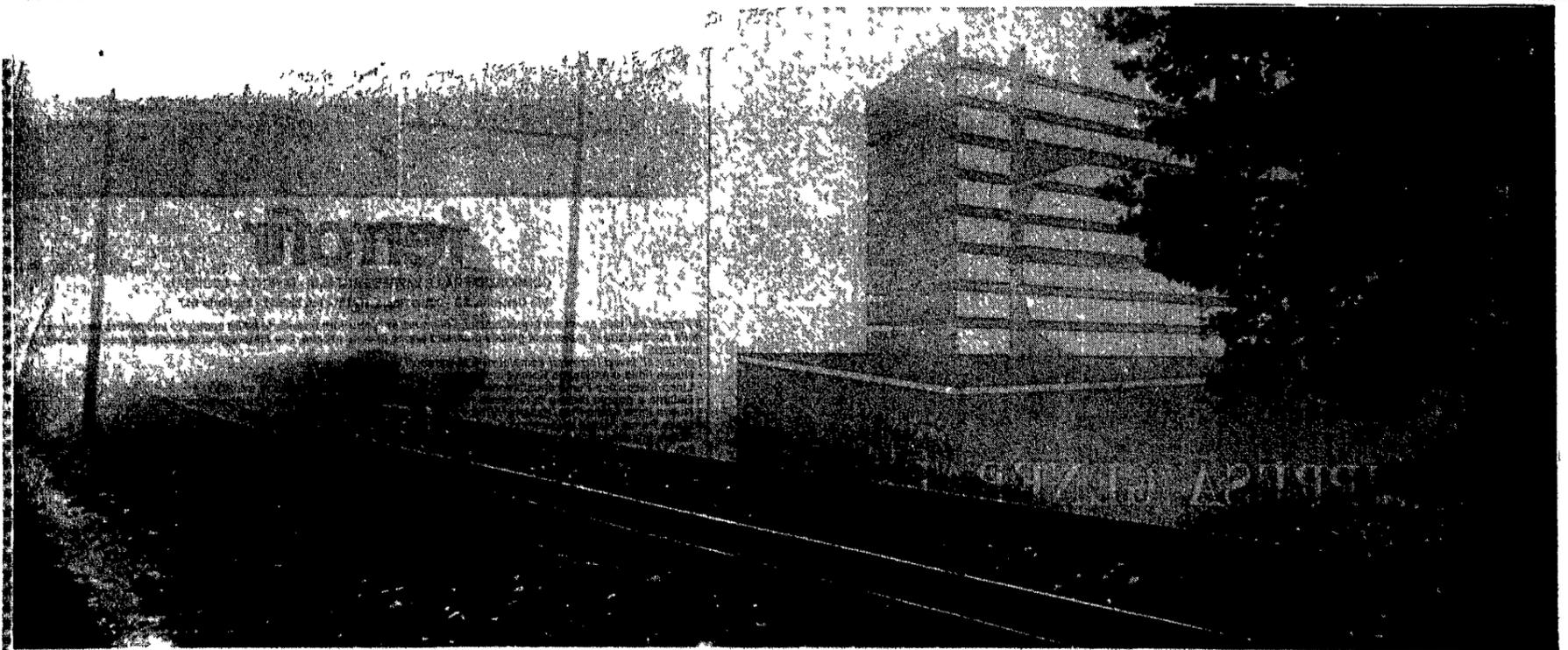
venna, Ferrara, Bologna, ecc.) di assoluta eccellenza, con valori ambientali unici (delta del Po). Questa realtà, insieme antica e nuova, configura un modello di sviluppo multipolare che deve essere sostenuto da un adeguato sistema di trasporti e comunicazioni per le persone e per le merci. Affinché questo quadrante del nostro paese possa sviluppare a pieno le sue potenzialità e svolgere la funzione generale che gli compete deve essere adeguatamente collegato al suo interno in modo che funzioni effettivamente co-

me sistema? Inserito negli itinerari e nei collegamenti nazionali longitudinali (Nord Sud) e trasversali (Est Ovest), c) proiettato verso le grandi correnti di traffico e le aree di scambio delle merci dell'Europa orientale e dell'Europa orientale oltre che, via mare, con le altre aree del Mediterraneo. L'idea del corridoio plurimodale adriatico, ipotizzata dal piano generale dei trasporti, coglie questa esigenza, ma deve configurarsi in progetti di area concreti e praticabili che rispondano a questa molteplicità di es-

igenze. Inoltre la riaffermazione della necessaria intermodalità degli interventi non può offuscare la necessità di una scelta strategica prevalente tra i vari modi di trasporto: la ferrovia. Occorre un particolare sforzo ideativo, progettuale, finanziario e imprenditoriale per infrastrutturare con un moderno sistema su ferro un'area che è storicamente troppo poco urbanizzata dal punto di vista ferroviario. Si tratta di superare la strozzatura principale del corridoio adriatico che tra Ancona e Bologna sconta una insufficiente offerta di servizi in

termini di qualità e quantità a fronte del traffico che dal Sud e dal Nord vengono convogliati lungo questo itinerario, e si tratta inoltre di ricucire antiche relazioni tra città (Ancona, Ravenna, Firenze, Bologna, Ferrara, Venezia) nella nuova prospettiva degli sbocchi a scala europea. Muoversi in quest'ottica significa anche dischiudere nuove opportunità di riorganizzazione territoriale che travalicano l'ambito dei trasporti: portare la linea adriatica più a monte, fuori dal tessuto urbano fitto della costa, non solo consente di

realizzare linee ad alte prestazioni, ma permette la riorganizzazione interna, alla grande scala, di quella particolare città - adriatica - che ha in Rimini il suo centro e che deve adeguarsi alle nuove esigenze del turismo internazionale e quindi deve diversificare la sua offerta di opportunità e servizi. Anzi tutto deve essere garantita un'elevata accessibilità dall'esterno e una percorribilità interna di qualità nuova che solo i moderni servizi collettivi di massa possono offrire limitando la motorizzazione privata inquinante senza penalizzare la mobilità dei cittadini.



Via libera sempre... 365 giorni all'anno.

La nebbia, un fenomeno naturale ricorrente, in cui si sfumano tutti i punti di riferimento usuali... in cui mutano le dimensioni del nostro mondo.

Una situazione inusuale che mette tutti a disagio perché sconvolge le abitudini quotidiane. Mezzi di trasporto che si annullano, altri che diventano insicuri.

Il treno, una presenza concreta che assicura, sulla sua strada, un servizio insostituibile, giorno dopo giorno... 365 giorni all'anno, su tutto il territorio nazionale.

Nella nebbia o al di fuori del traffico, un riferimento sicuro per le centinaia di milioni di passeggeri che ogni anno usano il treno.

