

Incontro tra Comune, Regione e Fs
I lavori cominceranno il primo ottobre
Ci sarà un treno ogni dieci minuti
trasporterà 3600 passeggeri l'ora

Nei cassetti ancora tanti progetti
Quasi pronta la linea per Fiumicino
Ma duecento chilometri di metropolitane
sono in cerca di finanziamenti

L'anello si chiude tra 18 mesi E Roma adesso sogna un futuro su rotaia

Tutti in Campidoglio per la «cerimonia dell'anello». I lavori per il completamento della cintura ferroviaria cominceranno il primo ottobre e dureranno 18 mesi. Un treno ogni 10 minuti, 3600 passeggeri l'ora, 270 miliardi di spesa. Da risolvere il problema degli insediamenti artigianali che sono sul percorso. L'anello Fs fa da contraltare al programma mundial della giunta che puntava tutto sulle strade.

ROBERTO GRESSI

Il sindaco si è messo una cravatta blu piena d'anelli per l'occasione. Scherzando lo ha fatto notare a Ligato, presidente della Fs, presidente delle Fs, ma non gli ha strappato neanche un sorriso. Non si amano Fs e Campidoglio, la «cerimonia dell'anello» ha l'aria di un forzato matrimonio di interesse. Per dare il via ai cantieri bisogna espropriare terreni, appianare il problema dei vicoli della Sovrintendenza, risolvere la

è riuscito a far inserire l'anello tra le richieste del Campidoglio per Roma mundial, la giunta diceva che si trattava solo di una petizione di principio: «putroppo» mancavano i tempi tecnici per la realizzazione. Poi si sono fatte avanti le imprese, si sono impegnate a lavorare su tre turni e a finire i lavori per il 30 aprile. Ai romani, che ancora rimpiangono le circolari rosse e nere, l'idea è piaciuta. L'ha sposata il repubblicano Collura, ora coordinatore degli interventi per i mundiali, si sono convinti i socialisti e anche la Dc, alla fine, ha detto che il completamento della cintura nord delle ferrovie è un punto «irrinunciabile» in vista del '90. Si ripete insomma la storia del centro Rai, che la giunta voleva a Tor di Quinto, nel parco di Vejo, e che ora si costruisce a Crottarossa. È la storia dello

stadio Olimpico, che secondo Signorelli poteva essere coperto con una struttura di cemento alta sessanta metri che copriva anche la collina di Mont Mario. Oltre a Giubilo e Ligato alla riunione di ieri hanno partecipato il vice Sindaco Severi, l'assessore anziano Collura, Palombi, Redavid e Costi, l'assessore regionale all'urbanistica Benedetto, il direttore delle Fs Coletti. Giubilo ha sottolineato l'aspetto di guerra e ha avuto parole di elogio per le Fs (alle quali la giunta aveva alla fine scaricato la patata bollente del sì o no all'anello). «C'è piena convergenza tra il Comune, l'Ente ferrovie e la Regione - ha detto il sindaco - Comincia una collaborazione per risolvere tutti i problemi legati alla realizzazione dell'opera». I problemi il punto più spi-

Ligato: «Sarà pronto per il Mundial»

Duro, quasi scontroso, l'uomo di De Mita che guida la locomotiva delle Fs accoglie un po' contravvolto l'invito del sindaco a incontrare i giornalisti. Lodovico Ligato ha ancora il collo tra i denti per lo scontro sui tagli nelle ferrovie e la vicenda dell'anello Fs per la capitale non sembra assorbire più di tanto i suoi pensieri. Tanto da non sfruttare l'occasione per un po' di pubblicità, visto che la realizzazione di quell'opera è attesa da tempo dai romani. «I cantieri si apriranno il primo ottobre - risponde comunque - Entro diciotto mesi i lavori saranno finiti, in tempo per i campionati mondiali di calcio».

La domanda di mobilità raddoppierà in dieci anni Metropolitane per scongiurare il collasso

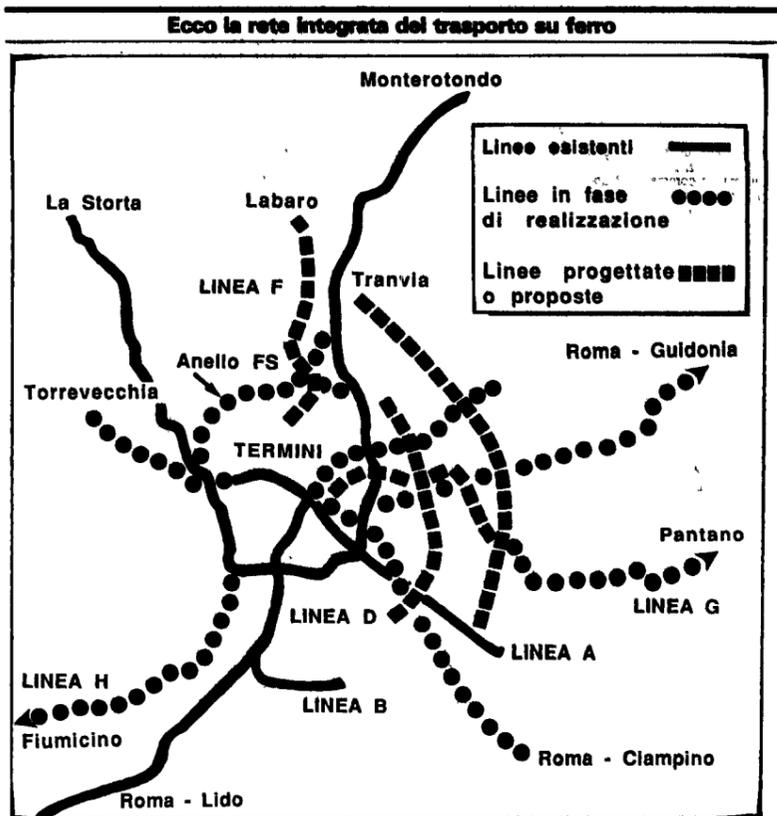
Tram, metropolitane e treni urbani veloci, comodi e non inquinanti. E' un sogno che potrà, sia pure parzialmente, avverarsi nei prossimi anni, a patto che Stato e Comune mantengano gli impegni assunti e che si metta mano al più presto ad altri progetti che, per ora, sono ancora nei cassetti. Il tempo stringe: nei prossimi dieci anni la richiesta di mobilità a Roma è destinata a raddoppiare.

PETRO STRAMBA-BADIALE

Roma ha bisogno di una buona cura di ferro. Una rete di linee tranviarie, metropolitane, ferroviarie (in gergo tecnico, appunto, «trasporto su ferro») per evitare alla città la morte per soffocamento da gas di scarico. Nell'arco dei prossimi dieci anni, secondo previsioni elaborate sulla base di modelli matematici, la domanda di mobilità in città e nelle aree che la circondano è destinata a raddoppiare. Un incubo, se non si corre immediatamente ai ripari decongestionando strade già oggi intasate e fornendo una valida alternativa al trasporto privato e anche a quello pubblico su gomma, quelle auto e quegli autobus fonte di inquinamento chimico e acustico e di disagio che tutti conosciamo. «La giunta di sinistra - dice il consigliere comunale Luigi Panatta, del Pci - elaborò anni fa, insieme agli altri soggetti interessati, Ferrovie dello Stato, Atac, Acotral ecc., il «Progetto mirato» per la razionalizzazione e l'integrazione di tutti i sistemi di trasporto cittadini. Il pentapartito, di fatto, ha annullato questo progetto. «In realtà - ribatte il neosindaco comunale ai Trasporti, il dc Gabriele Morisiano preparandolo, e sarà pronto a tempi brevissimi, un secondo «progetto mirato», con programmi di attuazione e tempi precisi. I precedenti del pentapartito, tutt'altro che positivi, autorizzavano qualche dubbio sull'effettiva volontà della giunta. «L'attuale maggioranza parla tanto di salvaguardia dell'ambiente - ricorda Panatta -, ma quando fu la giunta di sinistra a chiudere il conto storico al traffico privato fu proprio la Dc a spararci addosso. Se oggi il centro è parzialmente chiuso lo si deve solo alle battaglie condotte dall'opposizione di sinistra,

dagli ambientalisti e, perché no?, dai pretori. Nel programma del pentapartito, non va dimenticato, non c'era una parola su questa questione». Il problema principale di cui soffre Roma è l'obbligatorietà o quasi del passaggio dal centro, sia su strada sia su rotaia, per andare da un centro all'altro della regione e dal Nord al Sud del paese. Secondo uno studio condotto lo scorso anno, «il 48 per cento dei traffici che attraversano la città non ha alcun interesse al centro», ma «determina il 68 per cento della congestione del centro». Se a questo si aggiunge la marea di traffico del Sistema direzionale orientale e del decentramento della «città politica» e di quella amministrativa, si capisce quanto sia urgente la realizzazione di un moderno sistema di trasporto pubblico su rotaia, destinato esclusivamente al traffico urbano integrato con la rete regionale e nazionale.

Le opere in fase di realizzazione o di progettazione grazie al decreto-Mondiali e alla legge per Roma capitale sono certamente utili, «ma ci vuole di più - sostiene Panatta -, molto di più. L'aumento della domanda di mobilità è tale che, probabilmente, a lavori ultimati (e si parla, per alcuni progetti, di dieci o quindici anni) ci sarà ancora dell'affanno». Tra linee esistenti, tratti in progettazione o in costruzione, nuove linee proposte, la rete urbana su ferro dovrebbe raggiungere uno sviluppo intorno ai 200 chilometri. Ma bisognerebbe cominciare, fin da ora, a guardare un po' più avanti, in direzione dello sviluppo dei nuovissimi sistemi di trasporto «elettronici», destinati cioè a trasportare molte persone per brevi percorsi urbani, soprattutto nei centri storici e in quelli direzionali.



Cantieri aperti, programmi e speranze

LINEE TRANVIARIE E METROPOLITANE
Linea A. Sarà prolungata da Ottaviano a via Mattia Battistini, con fermate intermedie a Cipro, Valle Aurelia e circoscrizioni Cornelia. Il precedente progetto di prolungamento è stato bloccato dalla giunta, che ne ha fatto realizzare uno nuovo dall'Interno. Ora la giunta deve approvare e affidare i lavori. Il costo previsto è di 900 miliardi, in parte (550 miliardi) coperto con uno stanziamento della Finanziaria '87.
Linea B. Stanno riprendendo i lavori per la ristrutturazione del tratto Termini-Laurentina dopo il blocco imposto dal Tar e la successiva nuova delibera comunale. Se non ci saranno ulteriori opposizioni, il tratto sarà ultimato a fine 1992. Entro l'89 sarà invece

pronto il nuovo tratto Termini-Rebibbia. Da quel momento sarà possibile (se si riuscirà a risolvere il problema tecnico del dislivello tra i binari vecchi e quelli nuovi) mettere in esercizio l'intero percorso, sia pure a frequenza ridotta fino all'ultima stazione della ristrutturazione del vecchio tronco.
Linea D. Collegherà Nuovo Salario-Serpentara con la stazione Laurentina (è allo studio un prolungamento sotto il parco dell'Appia Antica fino a Ostiense e Corviale) servendo tutta la zona dello Sdo. Il Comune ha inserito la progettazione della linea tra le opere del Mundiali, con un finanziamento di 15 miliardi, ma difficilmente il governo l'accetterà. Se tutto va bene, sarà pronta tra 12/15 anni.
Olimpico. L'Atac costruirà entro il '90 una linea di metrò

leggero tra piazza Mancini e lo stadio Olimpico, che utilizzerà 30 jumbo-tram. Costo: 9 miliardi.
Viale Togliatti - L'Atac ha allo studio una linea di tranvia o metrò leggero tra Cinecittà e Castel Giubilo lungo viale Togliatti, realizzabile in due o tre anni.
FERROVIE DELLO STATO
Linea H. E', insieme all'anello ferroviario, una delle opere principali per i Mondiali. Collegherà, con una serie di fermate intermedie, il terminal di piazza del Partigiani con l'aeroporto di Fiumicino. Un tapis roulant congiungerà la stazione Ostiense con la Roma-Lido e la stazione Piramide della linea B. La linea entrerà in funzione nell'89.
Termini-Ciampino - Il quadruplicamento di un tratto di 10 chilometri della Roma-Cas-

sino consentirà di utilizzare treni urbani per il collegamento con il secondo aeroporto. Per la realizzazione sono stati stanziati 62 miliardi. Dovrebbe essere pronto entro il '90, ma per ora i lavori interessano solo il tratto Capannelle-Ciampino.
S. Pietro-La Storta - Dovrebbe essere raddoppiata ed elettrificata entro il '90. Finora sono finanziati (30 miliardi) solo i lavori per il primo tratto. Occorrono altri 70 miliardi per il collegamento con l'anello ferroviario e la stazione Olimpico-Farmeto.
Roma-Guidonia. C'è un'ipotesi di raddoppio e di utilizzo a livello urbano, ma non c'è ancora alcun finanziamento.
FERROVIE IN CONCESSIONE
Linea G. Collegherà Pantano con Termini. Per ora sono finanziati (300 milioni) solo i lavori da Pantano a Centocelle. Per il tratto Centocelle-Termini (metrò pesante) occorrono altri 1.200 miliardi. Ci sono anche progetti che prevedono il prolungamento al Colosseo e la realizzazione di un tronco Centocelle-Tor Vergata.
Linea F. Ristrutturazione a metrò misto (leggero e pesante) del tratto urbano della Flaminio-Viterbo. E' inserita tra le opere dei Mondiali con un finanziamento di 85 miliardi a fronte dei 392 chiesti dall'Acotral. I lavori non sono ancora appaltati.
Roma-Lido. L'Acotral ha chiesto 133 miliardi per la ristrutturazione, lo Stato ne ha concessi 117. I lavori non sono ancora stati appaltati.



«Caro-libri: la Fgci apre un mercatino dell'usato»
Finito il caldo torrido d'agosto e le vacanze, per tanti studenti inizia il calvario dei «caro libri». Testi scolastici che cambiano copertina, edizioni e prezzi nello spazio d'un mattino. E per fronteggiare i costi salati dello studio, che tra l'altro dovrebbe essere per tutti un diritto sacrosanto, la Lega degli studenti medi della Fgci aprirà i battenti del suo mercatino dell'usato. Libri a metà prezzo saranno esposti nei locali della sezione del Pci di Trionfale in via Pietro Giannone 5. Per tutti quelli che vogliono contribuire all'iniziativa dei giovani comunisti, sarà in funzione uno stand di raccolta dei testi alla Festa de l'Unità di villa Gordiani, dal 2 al 18 settembre.

Frosinone: emergenza per le aule scolastiche
La «capitale» non è la sola. Nell'emergenza edilizia scolastica le fa compagnia la provincia di Frosinone. Le aule sono spesso fatiscenti ed anguste anche se per i locali adibiti a scuole i costi sono salatissimi. A pochi giorni dall'apertura dei cancelli per la ripresa dell'anno scolastico, anche lontano da Roma la scuola è un'emergenza calda. Altro problema che si presenterà il 19 settembre è quello della carenza di personale non docente. Mancando i bidelli, il rischio è quello dell'impraticabilità delle aule, off-limits dal punto di vista igienico. A questa carenza, si aggiunge la drammatica realtà dei doppi turni. Per studenti e professori imparare e insegnare diventa sempre più difficile.

Infortuni sul lavoro: denuncia della Cisl
«Gli infortuni sul lavoro sono tanti, vogliamo incontrare il prefetto». Dati alla mano, la Cisl della provincia di Latina traccia un quadro davvero drammatico. Da gennaio a luglio si sono registrati nella provincia di Latina 6550 infortuni sul lavoro dei quali 13 mortali. Nell'87 furono registrati più di novemila incidenti di cui 10 mortali. La Cisl ha chiesto per questo un incontro urgente con il prefetto dottor Orlicca e ha sottolineato che sono solo 21 gli addetti alla sorveglianza per la tutela delle condizioni di lavoro.

Viterbo: sugli incendi summit in prefettura
Summit sugli incendi in prefettura. Ieri mattina il prefetto di Viterbo ha esaminato insieme al questore, il comandante del presidio militare, funzionari del corpo forestale, dei vigili del fuoco e della Protezione civile, la situazione degli incendi che si sono sviluppati sul territorio provinciale tra luglio e agosto. Un giudizio positivo è stato espresso per gli interventi, ma è stata registrata l'inefficienza di uomini e mezzi. L'impegno del mezzo aereo, lasciato alle valutazioni di un organismo nazionale, ha penalizzato a volte la provincia di Viterbo. Per questo, nel corso della riunione è stato deciso di chiedere alla Protezione civile di poter usufruire localmente di aerei anticendio.

Eroina: 9 spaccatori in manette
La droga l'andavano a spacciare in periferia, al Trullo. Per nove persone, sei italiani e tre tunisini, sono scattate le manette. I carabinieri che hanno condotto l'operazione hanno sequestrato mezzo chilo di base in una pensione del centro: una coppia di italiani aveva il compito di comprare l'eroina, gli altri quello di organizzare il «traffico», i tre tunisini quello di spacciare la droga.

Due incidenti mortali sull'Aurelia
Giornata nera sull'Aurelia. Due gravissimi incidenti d'auto sono costati la vita ad un uomo e una donna. Nedo Berni, 54 anni era alla guida di un furgone diretto verso Roma, quando si è scontrato frontalmente con un Alfa Sud al chilometro 118 dell'Aurelia. È morto sul colpo mentre l'altro conducente, Tullio Vitelli, 26 anni, è stato giudicato guaribile in dieci giorni. Nei pressi dei magazzini «Silos» invece una Fiat 127 ha urtato contro il guard-rail. Enrica Saporiti, la moglie del conducente, è morta sul colpo, il marito, Armando Evangelisti, è stato ricoverato in gravi condizioni all'Aurelia Hospital.

DIZIONARIETTO
Tranvia - Può trasportare, in superficie e in sede propria o integrata nella viabilità urbana, fino a 5.000/7.000 passeggeri all'ora, utilizzando tram tradizionali o i moderni jumbo-tram da 300 passeggeri.
Metropolitane leggere - Trasporta fino a 15.000 passeggeri all'ora in superficie in sede propria, servendosi di jumbo-tram o di mezzi speciali. Costa 15 miliardi al chilometro. Alcune linee possono essere miste, con percorso parte in superficie e parte in galleria.
Metropolitane pesanti - Porta 30.000 e più passeggeri all'ora con convogli appesi a più carrozze in galleria. Costa 135 miliardi al chilometro.
Ferrovia urbana - Trasporta 5.000/7.000 passeggeri/ora in sede ferroviaria, con convogli (tipo treni pendolari) con ingresso a raso, senza gradini.