

# Anello non solo Una cura di ferro

La sfida del Pci  
163 chilometri  
di ferrovie  
250.000 persone  
al giorno  
libere dalle auto  
Salvare la città  
correndo su rotaia

# L'ingorgo prende il treno

Centosessantatré chilometri di ferrovie urbane per trasportare ogni giorno oltre 250.000 persone. Un investimento di un miliardo di miliardi per completare i lavori nel giro di poco più di quattro anni. È questa la proposta-sfida lanciata dalla sezione ferroviaria del Pci romano, che ha elaborato un progetto complessivo di ristrutturazione e completamento delle linee Fs dell'area metropolitana.

PIETRO STRAMBA-BADIALE

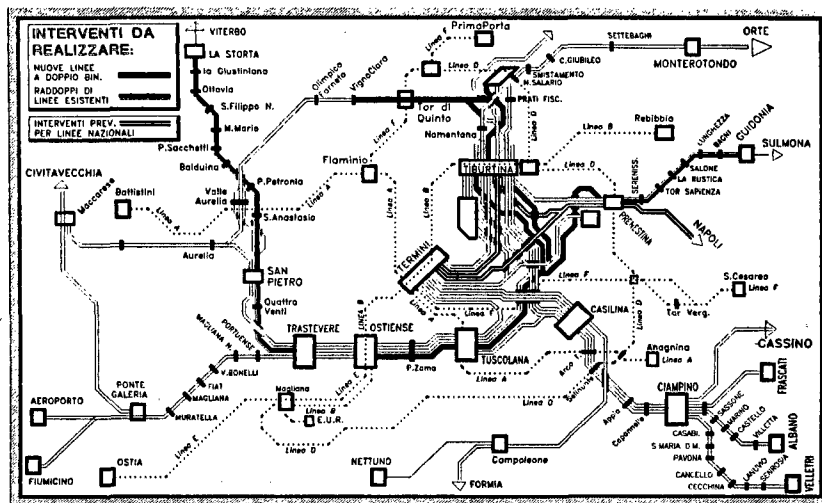
Potrebbe essere uscito dall'ufficio studi delle Fs. Quello presentato dai ferrovieri comunisti romani non è un semplice elenco di richieste o di proposte generiche, ma un progetto «vero», puntuale, elaborato sulla base di precisi criteri tecnici, completo di tutti gli elementi necessari, dai tempi ai costi, dal calcolo del materiale necessario alla previsione delle frequenze cittadine. Una sfida, insomma, al governo, al Comune, alle stesse Fs che in questi anni hanno fatto molte promesse (rimangiandosele peraltro una dopo l'altra), ma di traverline ne hanno posate ben poche. A parte quelle destinate all'alta velocità, il «fiore all'occhiello» dell'Ente, probabilmente utile per il rilancio del trasporto ferroviario sulle lunghe distanze, ma il cui prezzo è stato l'ulteriore mortificazione del già disastrato servizio locale. Per non parlare di quello urbano, praticamente mai nemmeno preso in considerazione dalle Fs.

Le linee. Il progetto prevede l'integrazione di quattro linee al servizio dell'area metro-

politana: la Ostiense-Fiumicino (33 chilometri), la Castelli-Casalina (45 chilometri), la Trastevere-La Storta (50 chilometri) e l'anello intorno al centro della città (35 chilometri), per un totale di 163 chilometri di ferrovia a doppio binario attrezzata con un sistema centralizzato di regolazione del traffico. Le prime due linee, poi, potranno essere utilizzate anche dai pendolari provenienti da Civitavecchia nel primo caso e da Cassino, Nettuno e Formia nel secondo.

Le frequenze. Si va da un massimo di un treno ogni 15 minuti nelle ore di punta sull'anello e sulla linea dei Castelli a un minimo di mezz'ora (nelle ore di «morbida») su quella di Fiumicino. Questo significa che nei tratti di «massimo carico» sarebbe possibile una frequenza, tra le 5 e le 24, di un treno ogni 7-9 minuti, e addirittura di 4-5 minuti nelle ore di punta.

I treni. Sono previsti due tipi di convogli: 61 di «tipo A» (locomotore, 6 vetture e una «semipilota»), con 564 posti a sedere, da utilizzare sulle tre linee «collettive», e 9 di «tipo B»

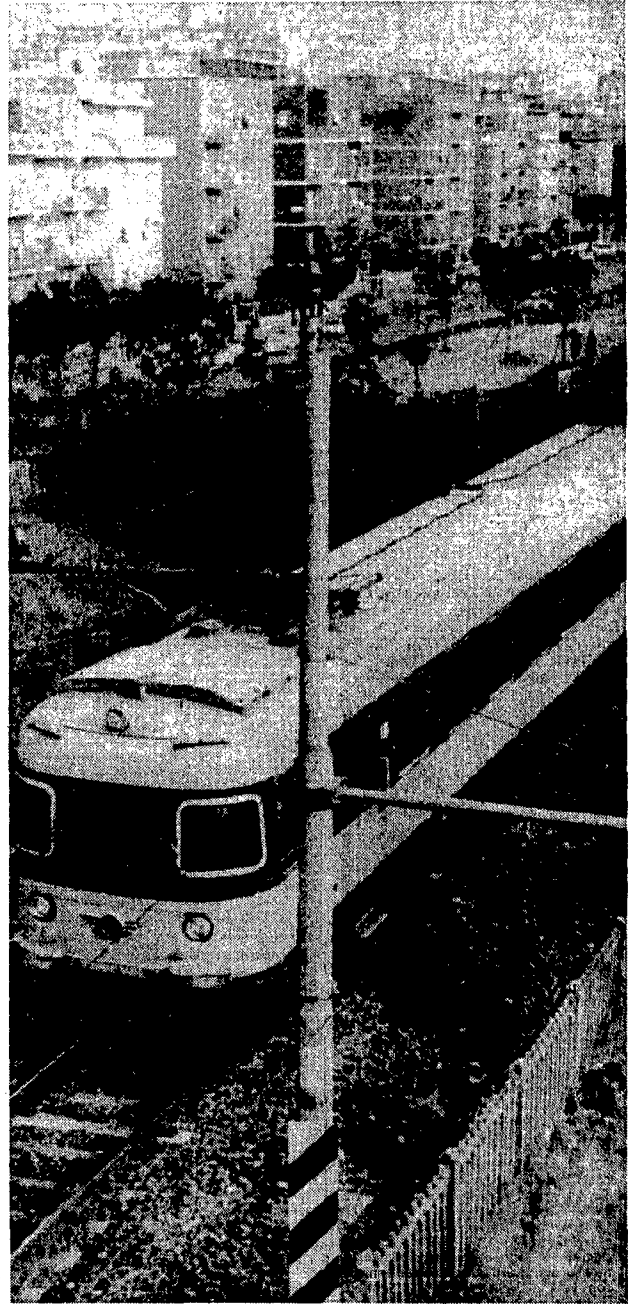


(motrice, due vetture e un'altra motrice), con 340 posti a sedere, sull'anello. Tenendo conto delle frequenze, quindi, l'offerta di posti a sedere arriverebbe a 334.000 al giorno.

I costi. L'investimento necessario per la realizzazione di nuove linee, per il raddoppio di quelle già esistenti e per gli impianti è valutato intorno agli 890 miliardi, ai quali vanno ag-

giunti 250 miliardi per la ristrutturazione degli edifici esistenti e per la costruzione di nuove stazioni. In totale, quindi, 1.140 miliardi. Le «voci» più importanti sono il completamento della «cintura Nord» dell'anello, tra Vigna Clara, Tor di Quinto, Roma Smitamento e Tiburtina (230 miliardi), la ristrutturazione delle stazioni esistenti (170 miliardi), il raddoppio della «cintura Ovest» da Trastevere a S. Pietro (150 miliardi), il raddoppio della Roma Prenestina-Guidonia (120 miliardi) e della S. Pietro-La Storta (110 miliardi).

I ricavi. Calcolando una media prudenziale di 250.000 passeggeri al giorno, con una percorrenza media di 25 chilometri a testa (in base ai dati delle linee della metropolitana), le quattro linee dovrebbero incassare ogni anno 87 miliardi e mezzo. Tenendo conto dei costi di gestione (134 miliardi e 200 milioni all'anno, ammortamento compreso), il rapporto entrate/uscite sarebbe pari a 1,54: ogni 100 lire incassate, quindi, se ne spenderebbero 154, mentre le attuali metropolitane ne spendono 200.



## Intervista con Peyronel: ecco il progetto Tre anni, mille miliardi e Roma diventa Europa

Origini, ragioni, prospettive di un progetto elaborato collettivamente dai ferrovieri comunisti romani. A parlare è l'ingegner Mario Peyronel, dirigente delle Fs, uno degli autori della proposta di completamento e integrazione dell'anello ferroviario. «Un'opera indispensabile - spiega -, ma per riuscire a realizzarla occorrerà vincere una durissima resistenza politica e burocratica».

riducendo al minimo le interferenze con altri traffici, sia merci sia viaggiatori a lunga percorrenza. Come in passato, anche ora le resistenze politiche e burocratiche saranno molto forti. Per riuscire a ottenere il completamento dell'anello occorreranno quindi una grande spinta e un mutuo quadro politico a livello comunale.

«La nostra proposta è nata dalla necessità di utilizzare le strutture ferroviarie esistenti o in via di completamento per ridurre il traffico privato all'interno della città. Anche perché i costi delle infrastrutture ferroviarie sono notevolmente inferiori a quelli delle metropolitane, mentre i tempi di realizzazione sono considerevolmente più brevi». Mario Peyronel, ingegnere, dirigente delle Ferrovie dello Stato, è uno degli autori del progetto di completamento e di integrazione dell'anello ferroviario nella rete di trasporto pubblico su rotaia. «Un progetto - tiene a precisare - frutto di un lavoro collettivo della sezione ferroviaria del Pci».

perso tutto questo tempo?

La cintura Fs è stata concepita quando le ferrovie avevano ancora un ruolo di monopolio nei trasporti. Non è stata mai completata perché nel dopoguerra questo ruolo è stato ceduto alla motorizzazione privata. Tant'è che la galleria sotto la collina Fleming, costruita per le Fs, è stata poi utilizzata per la via Olimpica. Fino al 1981, peraltro, la competenza a costruire le infrastrutture nella cintura urbana non era delle Fs, ma del ministero dei Lavori pubblici.

Su quali basi avete elaborato il vostro progetto?

La funzione originaria della cintura ferroviaria doveva essere quella di assicurare uno scorrimento veloce al traffico Nord-Sud attraverso il nodo di Roma. Il suo tracciato si sviluppava prevalentemente all'esterno dell'area urbana, mentre ora vi risulta inglobato. Di qui la nostra proposta di utilizzarlo anche per il servizio urbano, potenziandone la struttura. La proposta riprende scelte già maturate nei primi anni 80 con la giunta di sinistra, che portarono alla firma, all'inizio del 1985, del cosiddetto «progetto mirato», una convenzione per il servizio urbano sottoscritta da Comune, Provincia, Regione e Fs. L'attuale proposta, tuttavia, è diversa da quella precedente. Lo stato d'emergenza della mobilità cittadina richiede un servizio più intenso e veloce rispetto alle ipotesi precedenti. Un servizio che può essere assicurato soltanto se l'anello ferroviario viene dotato di una propria sede appositamente attrezzata per il traffico urbano,

Quali sono, al di là degli eventuali intoppi burocratici e politici, i tempi tecnici di realizzazione dell'anello ferroviario e delle linee collegate?

Tre, quattro anni. Con una spesa di poco più di mille miliardi, equivalente a quella necessaria per realizzare si e no cinque chilometri di metropolitana «spesante», come la linea A, per intenderci.

La vostra proposta riguarda esclusivamente la ristrutturazione del sistema dei trasporti nell'area metropolitana di Roma che il Pci ha elaborato già da alcuni anni, e che prevede questo coordinamento. Il progetto, presentato in un convegno fin dall'aprile del 1987, contiene l'indicazione degli interventi da realizzare, come le stazioni di interscambio, i parcheggi, l'unificazione delle tariffe. La giunta Giubilo non ha mai espresso alcun contributo positivo in questo senso. La situazione dei trasporti e dell'ambiente a Roma è anzi diventata sempre più drammatica. Occorre un nuovo e diverso governo della città perché queste proposte siano realizzate e il livello dei servizi si possa avvicinare a quello di una moderna capitale europea.

P.S.B.

## Viva il binario Overo tempo è denaro

Una volta realizzato, l'anello consentirebbe di risparmiare tempo ed energia. E, soprattutto, di ridurre l'inquinamento. Il calcolo, in fondo, è abbastanza semplice: in base a parametri ormai riconosciuti internazionalmente, un'ora di tempo di una persona vale, mediamente, diecimila lire. In base a stime prudenziali, lungo l'anello e le linee collegate i treni potrebbero viaggiare a una velocità commerciale (tenendo conto, quindi, anche dei tempi necessari per le soste nelle stazioni) di circa 30 chilometri orari. Nel migliore dei casi, i bus che servono attualmente le stesse zone riescono a raggiungere a malapena i 25 chilometri orari (all'interno della città, però, le velocità sono notevolmente inferiori, da un minimo di 4-5 a un massimo di 10-12 chilometri orari). Questo vuol dire che una persona che debba percorrere ogni giorno 25 chilometri (cioè la media giornaliera nell'area metropolitana romana) impiegherebbe, con il treno, 50 minuti, contro i 75 minuti del bus. Un risparmio di 25 minuti, vale a dire 4.150 lire al giorno, che moltiplicato per i 250.000 passeggeri quotidiani previsti significa un risparmio globale, per l'intera collettività, valutabile intorno ai 325 miliardi di lire all'anno. Ma 250.000 persone significano anche, in media, 160.000 automobili, che nel traffico cittadino consumano, in media, un litro ogni 8 chilometri. In totale, quindi,

485.000 litri di benzina al giorno, per una spesa annua di circa 245 miliardi. Le Fs utilizzano quotidianamente, per l'intera rete ferroviaria nazionale, energia per 3 miliardi di lire, vale a dire 3.750 lire al giorno per ogni chilometro percorso. Dato che, in base al progetto dei ferrovieri comunisti, i convogli dell'anello e delle linee collegate percorrerebbero circa 27.000 chilometri al giorno, il fabbisogno energetico quotidiano sarebbe pari a 100 milioni di lire, vale a dire circa 40 miliardi all'anno. In altri termini, con il completamento dell'anello sarebbe possibile risparmiare 15 milioni di litri di benzina all'anno, pari a circa 200 miliardi di lire.

160.000 auto rappresentano circa il 20 per cento dell'intero traffico romano. Rendendole superflue, si potrebbe ridurre all'incirca della stessa percentuale, con evidenti vantaggi per la salute di tutti. Ma solo a condizione di realizzare l'anello ferroviario: per trasportare lo stesso numero di passeggeri occorrerebbero 6.000 corse d'autobus al giorno, con effetti deleteri sull'inquinamento atmosferico. Alcuni comitati di quartiere, giustamente preoccupati per la vicinanza dei binari alle case, chiedono interventi per limitare il rumore. Barriere fonosorbenti, schermi di alberi, fondo speciale antirumore possono ridurre considerevolmente l'inquinamento acustico, che è comunque nettamente inferiore a quello provocato dalle auto.



## Linea fantasma da Ostiense a Fiumicino

È l'esempio più clamoroso del disinteresse delle Fs per il trasporto urbano su rotaia. Tra pochi mesi, entro la primavera del '90, entrerà in funzione la nuova linea Ostiense-Fiumicino. Una linea che, nelle previsioni e negli impegni sottoscritti col Comune nel 1985, avrebbe dovuto servire sia al collegamento rapido tra il nuovo terminal dell'Alitalia e l'aeroporto di Fiumicino, sia come linea di metropolitana al servizio di una serie di popolari quartieri (Trastevere, Portuense, Magliana). Il progetto prevedeva sia l'utilizzo delle stazioni già esistenti lungo il vecchio percorso della

ferrovia per Fiumicino, sia la costruzione di alcune fermate (Gue pensiline e un sottopassaggio) facilmente realizzabili a basso costo. E invece non se n'è fatto niente. Malgrado le proteste dei comunisti in Campidoglio e dei comitati di quartiere della zona (nella sola Villa Bonelli sono state raccolte oltre 21.000 firme), le promesse sono rimaste, per ora, lettera morta. Nelle intenzioni delle Fs, una specie di «linea fantasma» percorrerà a tutta velocità, senza fermarsi, tutta la zona. Volendo, si sarebbe ancora in tempo per rimediare. Purché la nuova linea si metta subito al lavoro.

## Dc in carrozza ma soltanto perché si vota

Totale mancanza di pudore. Non ci sono altri termini per definire l'uso strumentale che la Democrazia cristiana sta facendo dell'anello ferroviario. Un'opera che, di fatto, ha costantemente boicottato, mostrando il più totale disinteresse ed evitando accuratamente qualsiasi intervento, confronto o pressione nei confronti delle Ferrovie dello Stato. Adesso, invece, ne ha fatto un elemento della sua campagna elettorale, arrivando a citare l'anello tra le opere per le quali «l'ultima amministrazione ha predisposto piani e progetti che consentiranno di passare immediata-

mente alle fasi operative» («Roma città europea, una capitale per i cittadini», programma elettorale della Dc, pagina 26), mentre su diversi «pezzi di propaganda - manifesti e dépliant - ne parla come di un'opera che potrà essere ultimata entro il 1990. La memoria della Dc romana, evidentemente, è molto corta. Al punto da «non ricordare» che dell'anello verrà realizzato entro i Mondiali solo il tratto S. Pietro-Vigna Clara, ma a binario unico e in via provvisoria. E che anche questo sia pur parzialmente risultato lo si deve solo all'insistenza dei comunisti, e non certo della Dc.