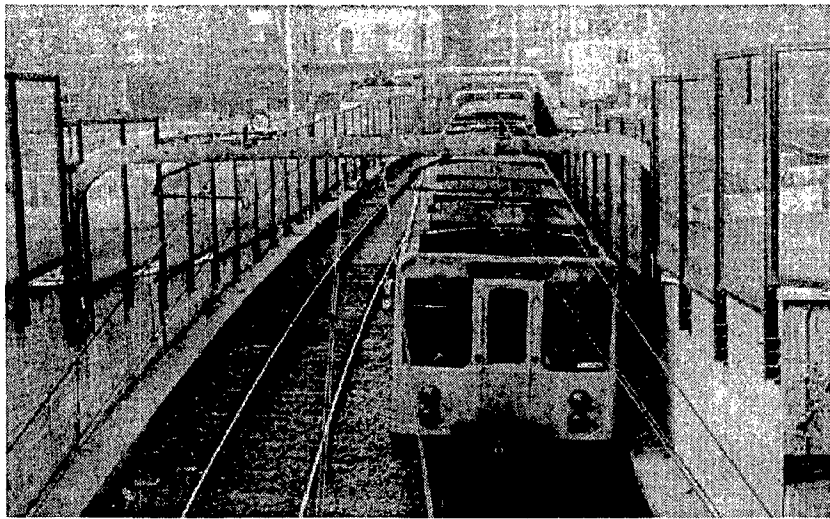


Polemiche sulla rete metropolitana dell'Intermetro
Parla l'ingegnere Rossetti
esperto in trasporti pubblici

«A Roma servono metrò leggeri: costano di meno, aderiscono a ogni forma di territorio, si costruiscono in minor tempo»

Pesante, costoso, quasi inutile

Serve a Roma il progetto dell'Intermetro? Meglio le metropolitane leggere o quelle pesanti? Da dove cominciare per non restare fermi? Ne parliamo con l'ingegnere Gastone Rossetti, esperto di trasporti, consulente di grandi aziende, direttore del progetto per la nuova metro di Lima. «L'Italstat ha un progetto utile solo a sé stessa. Si può far prima, a costi più bassi e rispondendo meglio alle esigenze»



La metropolitana della linea A a Lepanto

STEFANO POLACCHI

«Il progetto di Intermetro non è assolutamente utile a Roma, è fatto solo su misura per quell'azienda. La capitale ha bisogno di una rete integrata di trasporti basata su due elementi fondamentali: la valorizzazione massima dei tracciati già esistenti delle ferrovie dello Stato e percorsi urbani che si intrecciano con il sistema regionale. Senza perdere di vista i costi: bisogna spendere ma facendo rendere al massimo gli investimenti. Parla l'ingegnere Gastone Rossetti, consulente di molte aziende di trasporto, direttore del progetto della nuova metropolitana di Lima, in Perù, ex direttore dell'Atac. Dopo l'intervento di Giulio Andreotti all'assemblea degli industriali, e dopo la presentazione al presidente del Consiglio del progetto Intermetro per la realizzazione di metropolitane a Roma, è la volta dell'esperto. A molti è sembrato quanto meno strano il tempismo dell'Intermetro: nel tirare fuori il suo progetto: come se il discorso di Andreotti fosse servito da segnale di via libera. Cosa ne pensa Gastone Rossetti? «Le parole del presidente del Consiglio sono state molto ambigue. Ma se ha parlato di tempi brevi, allora non è certo l'Intermetro ad assicurarsi», risponde l'ingegnere. Qual è il limite del progetto?

«Si fonda solo sulle metro pesanti. Il che è assurdo a Roma, non risponde affatto alle esigenze poste dal traffico e dai cittadini. Inoltre costano un'enormità (si parla di 250 miliardi a chilometro) e richiedono tempi lunghi di realizzazione», afferma deciso Rossetti. Ma allora, da dove e come cominciare a costruire un moderno sistema di trasporti? Le metropolitane leggere possono rispondere a una grossa parte delle richieste - spiega l'ingegnere - Costano molto meno, hanno una capacità di frequenza altissima, possono aderire alle forme del territorio in maniera quasi totale, grazie all'immenso sviluppo tecnologico degli ultimi anni. E soprattutto si possono fare in poco tempo. Di metropolitane leggere si parla molto. Ma cosa sono in realtà? Qual è la differenza rispetto alle parenti più pesanti? «Inizio a dire che quella di via Flaminia non è affatto un esempio di metro leggera. Al massimo può definirsi il solito tranvaccio, lento e inutile. Le metro leggere hanno le stesse caratteristiche delle pesanti: regimi di marcia regolati da segnali e una sede propria. La differenza è che le leggere hanno una portata oraria di passeggeri minore, vagoni più piccoli e convogli più corti. Ma possono avere

frequenze anche di 60 secondi. Questo grazie a una serie di automatismi nell'inversione di marcia ai terminali. E possono adattarsi meglio al territorio, avere pendenze e angoli di curvatura molto accentuati, viaggiare su gomma, regolarsi su diversi flussi di utenza. E costano mediamente un terzo delle pesanti. Torniamo ai fatti romani. Come partire con le nuove metro? «Bisogna ripensare un vero piano dei trasporti che non sia, come il Progetto mirato, solo la sommatoria dei programmi delle diverse aziende interessate», risponde Rossetti. Deve essere un piano

che nasca insieme a un nuovo piano regolatore, e quindi in accordo con l'assetto del territorio. Poi deve sfruttare tutte le potenzialità che ormai offrono i computer: è possibile simulare al calcolatore l'esistenza di strutture urbane e fare le assegnazioni di traffico ai diversi scenari di assetto della rete. Quindi scegliere la soluzione che ottimizza il rapporto costo-esigenza e i tempi di percorrenza. Può fare un esempio concreto? «Il nuovo collegamento veloce con l'aeroporto di Fiumicino», spiega l'ingegnere. Sono previste frequenze di 15 minuti. Che van-

no benissimo se la metropolitana serve solo l'aeroporto. Ma se deve anche raccogliere il bacino di utenza urbana, allora è una follia. Cosa fare subito, in concreto? «Completare l'anello ferroviario, la linea B e il prolungamento della A, iniziare il decentramento a Pietralata, come primo intervento pilota nello Sdo, e cominciare la nuova linea D della metropolitana che configura un primo intervento a rete in un pezzo di periferia ancora senza nessun servizio di questo tipo». E in quale direzione vanno tutte le altre metropoli europee? «Certo in senso opposto

a Roma - afferma polemico Rossetti. A Londra, nelle grandi città della Germania e della Francia, i sistemi delle ferrovie regionali hanno un'importanza strategica enorme. L'esistenza delle autorità che presiedono ai grossi settori di intervento, coordinando attività, prezzi, connessioni, orari. A Roma non esiste nulla di tutto questo. Ci sono 1.100 chilometri di ferrovie statali, e 150 in concessione. Eppure solo il 10% di chi si sposta lo fa su rotaia. Gli altri vanno in macchina o su bus, con tutti i problemi di traffico, inquinamento, invivibilità che ne derivano.

Senza metrò «B» nei week end

A partire da sabato prossimo il tratto della metro «B» Termini-Laurentina subirà una serie di interruzioni (che dureranno lo spazio di un week-end per volta) a causa dei lavori di ristrutturazione. Le interruzioni cominceranno dalle 15 di sabato (fino alle 4.50 del giorno dopo) e seguiranno un calendario via via differenziato per tutti i fine settimana fino al 3 dicembre. Sotto le feste di Natale tutto dovrebbe rimanere tranquillo e i collegamenti assicurati. Si parte il 18 novembre, dunque, con il servizio dei treni che sarà sospeso sull'intera linea (cioè su tutto il tratto da Termini a Laurentina). I collegamenti saranno comunque assicurati, fra Termini e Eur-Fermi, dalla linea Atac n. 82, che seguirà il percorso della metro e sarà intensificata tra la stazione della Piramide e la Magliana con bus dell'Acotral. La settimana successiva, il 25 e il 26 novembre e il 2 e il 3 dicembre la sospensione riguarderà soltanto il tratto Piramide-Termini il cui collegamento sarà garantito dalla linea Atac n. 27. L'ultimo week-end, sabato 9 e domenica 10 dicembre le interruzioni seguiranno l'andamento della prima settimana (sospensione sull'intera linea del metrò).

Incontro tra Verdi e Psi per la nuova giunta

I gesuiti «Il Campidoglio spetta alla Dc»

I gesuiti di *Civiltà Cattolica* rivendicano alla Dc il «diritto» al primo cittadino, mentre verdi e socialisti si sono incontrati ieri per un confronto politico. Mentre il Psi vorrebbe i verdi presenti nelle possibili soluzioni della crisi, questi hanno ribadito che parteciperanno solo a governi che cambino davvero gli scenari politici in Campidoglio. Via libera, invece, a governi di quartiere «non allineati» al Comune.

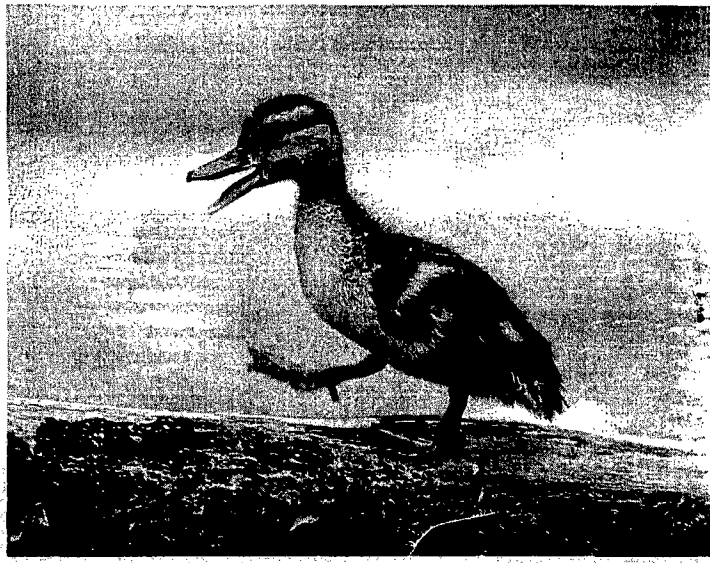
Dischetto «verde» per la formazione dei governi circoscrizionali, ma semaforo rosso ancora, tra verdi e socialisti, per una giunta in Campidoglio. Tra le due formazioni politiche c'è stato ieri un incontro-sondaggio per verificare le posizioni reciproche sul futuro governo della capitale. «Preferiremmo la partecipazione degli ambientalisti alle soluzioni possibili», hanno affermato i socialisti. Ma, gli ha risposto Rosa Filippini, «i verdi non vogliono essere una aggiunta alla giunta». Intanto i gesuiti di *Civiltà Cattolica* sono intervenuti nella lotta per la scelta del sindaco. Con le tabelle dei dati elettorali alla mano, i gesuiti hanno presentato il conto a Carraro. «Il sindaco di Roma non può essere socialista, perché non si sono verificate le condizioni che avrebbero dato al Psi il diritto ad avere il primo cittadino: la forte avanzata del loro partito e la sconfitta della Dc. Dunque il diritto passa alla Democrazia cristiana. Questo, in sintesi, il ragionamento che fa padre Giuseppe De Rosa su *Civiltà Cattolica*. L'articolo prosegue poi condannando gli attacchi

del «Sabato» al cardinal Poletti, «depreco che proprio tra i cattolici ci siano forme di polemica che non solo offendono la giustizia e la carità, ma anche la civiltà e la decenza». Tornando all'incontro verdi-psi, Francesco Rutelli ha rilevato che «c'è stata intesa perché i governi delle 20 circoscrizioni si costituiscono senza schieramenti precostituiti e, quindi, senza dover per forza riprodurre la formula del Campidoglio». In settimana i verdi hanno in programma di completare il «giro di perlustrazione a tutto campo», che precede l'incontro, in giornata, con i socialdemocratici, con gli antiproibizionisti e, poi, con i missini. La prossima settimana, invece, vedrà la nascita di un «programma verde», imperniato su tre questioni fondamentali: variante di salvaguardia urbanistica, anti-traffico, misure istituzionali. Su questa «griglia» di rivendicazioni si imposterà la battaglia degli ambientalisti in Campidoglio che, ribadiscono, sono favorevoli, insieme ai repubblicani, a eleggere un sindaco che sia espressione del Consiglio.

Albate, 1980.



Poi è arrivato il WWF.



In Lombardia, 48.400 soci del WWF combattono per difendere l'ambiente. Insieme a te, possono difenderlo meglio.

Albate e Novate Mezzola sono due zone uniche dove trovano rifugio molte specie di uccelli acquatici. Qualche anno fa, l'inquinamento e la caccia stavano per privarle di ogni forma di vita animale. Occorreva fare qualcosa, essere attivi e presenti per impedire lo scempio. E' quello che hanno fatto i soci del WWF, intervenendo in prima persona. E' quello che il WWF continua a fare da 25 anni. E i risultati si vedono: oggi, Albate e Novate Mezzola sono aree protette. Ma sono solo due degli interventi realizzati dal WWF in Lombardia. Dopo anni di pressioni, per esempio, è stata varata la legge regionale per i parchi e le riserve.

Nel giro di un decennio, il WWF ha creato 350 ettari di aree protette. Rare specie di anfibi, esclusive della pianura padana, sono state salvate dall'estinzione creando riserve naturali e centri di riproduzione. Nel 1983, in Lombardia, eravamo 9.500 soci. Oggi, siamo 48.400. Man mano che siamo cresciuti, è cresciuto il numero dei nostri interventi e dei nostri successi. Ma c'è ancora molto da fare. Per questo ci stiamo impegnando in nuovi, importanti progetti. Come la raccolta di fondi per acquistare un tratto di lancia lungo il Po, un luogo ecologicamente preziosissimo. Oppure, il proseguimento dell'operazione

«Comune Pulito», per studiare tecniche di raccolta, smaltimento e riciclaggio dei rifiuti solidi urbani. E poi, lo sviluppo delle attività per la conservazione del capriolo nell'oasi di Vanzago e per la reintroduzione del gufo reale. Se vuoi combattere al nostro fianco, collaborando alla realizzazione di questi e altri progetti, mandaci il coupon.

Desidero maggiori informazioni sulle attività del WWF.

Nome

Cognome

Indirizzo

C.A.P. Città

Spedire a: WWF - via Salaria, 290 - 00199 Roma



WWF. SE COMBATTI CON NOI, VINCE LA NATURA.