

La sala controllo della linea A della Metropolitana di Roma Foto di Cesare Martucci/Ansa

## IL RACCONTO DI UN MACCHINISTA

«Quanto caffè per stare concentrati e non mollare quel pedale...»

/ Roma

## «SIAMO I PIÙ SFIGATI

noi della linea A. Se gli altri macchinisti della metro di Roma il sole lo vedono, noi passiamo 5 ore e mezzo della nostra vita sotto terra, al

buio, in galleria. Certo, ci sono quei 10 secondi all'aria quando attraversiamo il ponte sul Tevere fra Flaminio e Lepanto, e viceversa, ma sono sempre 10 secondi e poi si ritorna al buio. Cinque ore e mezza di turno sei giorni alla settimana. Capita spesso di doversi alzare alle 4 e mezza, andare al capolinea Battistini per partire alle 5 e mezzo. Prima corsa dei 33 treni della Metro A, quella che si sbarca la maggior parte dei milioni di viaggiatori sulle due linee di Roma. Turisti che vanno al Vaticano, pendolari che ogni giorno attraversano Roma per andare a lavorare e alla sera fanno il percorso contrario. Anche se sono le 5 e mezza la stazione è già piena. Entri in stazione e freni, rispettando il limite della banchina. È la prima di migliaia di frenate che farai allo stesso modo lungo la giornata. Entrano anche 2 mila persone alla volta, due mila vite di cui tu, macchinista, sei responsabile. Controlli che tutti siano saliti, chiudi le porte. Adesso con i nuovi treni (quelli dell'incidente di martedì) non ci sono problemi, ma con i vecchi spesso si rischia che qualcuno si buttasse dentro all'ultimo momento e rimanesse incastrato. Di solito erano i cretini che vogliono entrare e che non capiscono che dopo qualche minuto arriverà un altro treno. Poi si guarda se c'è il segnale rosso, se non c'è si parte. Si è da soli in macchina, anche se un

«Cinque ore sotto terra sempre all'erta perché la sicurezza di migliaia di persone dipende solo da te»

compagno di viaggio c'è. È l'«uomo morto», un sistema di sicurezza che ti costringe a tenere pigiato con il piede sinistro un pedale o a stringere un manettino. Se non lo fai, dopo 30 metri suona un allarme e se continui a non spingere dopo cinquanta metri blocca il treno. La paura più grande è quella di assopirsi, perdere la concentrazione. Lo sappiamo, basta un momento ed è un patac. Per rimanere svegli si cerca di bere tanto caffè prima del turno e, se si inizia di pomeriggio, si mangia sempre molto prima dell'inizio del turno. Poi ci sono i segnali: i rossi permissivi che si trovano in galleria. Significa che davanti a te c'è un treno e devi stare attento. In quel caso si può andare avanti a 15 km all'ora, ma quasi sempre si chiama la centrale Dct con il telefono terra-treno. Alla centrale c'è sempre qualche collega e così scambi pure qualche chiacchiera. Ma il sistema non è perfetto. Capita che dalla centrale ti chiamino per sapere dove sei, anche se in teoria dovrebbero saperlo benissimo. A volte c'è il rosso permissivo ma si sa benissimo che c'è una falsa occupazione: il passaggio dei treni lascia del ferro e chiude il circuito. Sul loro pannel-

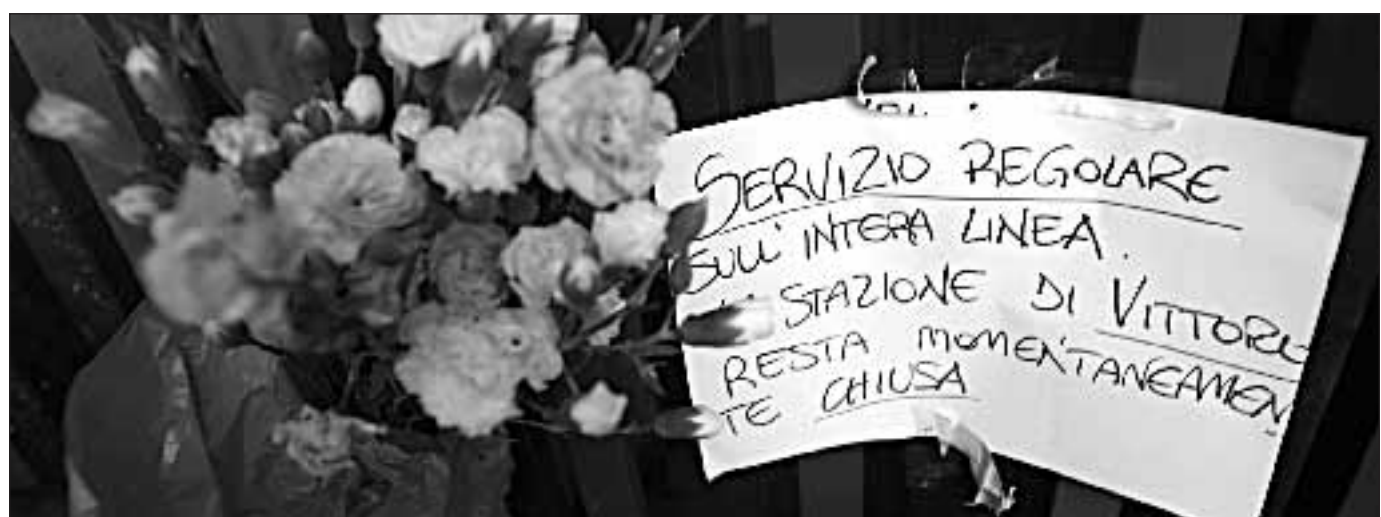
lo risulta un treno, ma non c'è. Noi però sappiamo cosa si rischia e quando andiamo avanti ai 15 all'ora abbiamo gli occhi aperti. L'altra paura è quella dei suicidi. Sembra la nuova moda: per ammazzarsi a Roma adesso ci si butta sotto il treno della metro. Per fortuna, per ora hanno sempre scelto la linea B, le stazioni all'aperto. Anche i suicidi hanno paura a scendere a 50 metri sotto terra. Ma ogni volta che entri in stazione quel pensiero ritorna e sai che non ci puoi far niente. Con i nuovi treni le cose sono migliorate, si è più sicuri. Prima durante il turno ci toccava cambiare più treni perché dopo qualche ora c'era sempre qualche problema di trazione o frenatura. Oggi le cose vanno meglio anche per i turni. Fino a pochi mesi fa si facevano anche sei corse, cinquanta minuti l'una da un capolinea all'altro, senza neanche il tempo di respirare. Poi con la battaglia dei sindacati siamo riusciti a strappare quattro sole corse con mezz'ora d'aria. Ma la paura c'è sempre. Perché in cinque ore e mezza basta perdere la concentrazione un attimo e sei fregato. E con te migliaia di passeggeri».

(testo raccolto da Massimo Franchi)

## DOMANI I FUNERALI

Veltroni dai Lisi, la mamma mostra le foto di Alessandra

I funerali della sfortunata Alessandra Lisi, l'unica vittima dell'incidente nella metropolitana romana, si terranno domani alle ore 15 nella chiesa di San Bartolomeo a Pontecorvo. Per lo stesso giorno il sindaco ha indetto il lutto cittadino. Intanto per tutta la giornata di ieri i genitori di Alessandra hanno ricevuto visite di parenti, amici, politici. Mamma Angelamaria si è aggrappata alla fede per non mollare. Stringe a sé un crocifisso e guarda le foto della sua bambina: «Piccola mia, come eri bella. Un gioiello». Nel pomeriggio giunge anche il sindaco di Roma. Quella di Walter Veltroni (accompagnato dal professor Pierpaolo Mastroiacono, docente di Alessandra Lisi), non è stata una visita lampo, si è trattenuto oltre un'ora a confortare la donna. «La famiglia Lisi rappresenta la classica famiglia italiana - ha detto Veltroni - un padre lavoratore che con grandi sacrifici riesce a crescere due figli in maniera eccellente. Un padre - ha proseguito - che viene ricompensato con il successo e la serietà dei propri figli. La mamma di Alessandra ha voluto presentarci sua figlia mostrandoci alcune foto. Una vacanza, forse quella dello scorso anno dove Alessandra era bellissima e solare. Niente a che vedere con quella scena agghiacciante di ieri mattina che ho ancora stampata dinanzi agli occhi e che difficilmente riuscirò a dimenticare».



Un mazzo di fiori ed un cartello di avviso sul cancello della stazione «Vittorio Emanuele» della metropolitana di Roma Foto di Claudio Peri/Ansa

# Metropolitana, linea A: ventisei anni portati male

Mezzo milione di persone su un'infrastruttura pensata per 250mila. Più frequenza per i treni, distanziati di un chilometro e 200 metri

di Eduardo Di Biasi / Roma

IL 16 FEBBRAIO DEL 1980, quando fu inaugurata la linea A della metropolitana di Roma, su tutta la via Tuscolana non si riusciva a trovare un solo autobus. L'Acotral, l'azienda che all'epoca gestiva per conto del Comune il servizio di trasporto pubblico, li aveva levati appositamente dalla strada per invogliare i romani a servirsi del nuovo mezzo. Una vecchia massima cittadina affermava infatti che i «romani non sarebbero mai andati sotto terra». Anche per questo, al posto della metropolitana, una delle idee

prese in considerazione in quegli anni per «avvicinare» la zona di Cinecittà alla Stazione Termini, era quello di una «sottovia tranviaria», vale a dire di un tram di superficie che si intrasse ad ogni incrocio. La circostanza che ai romani non piacesse «andare sotto terra», sembrava d'altronde confermata dallo scarso fascino che, all'epoca, riscuoteva quella che oggi è la linea B. Inaugurata il 9 febbraio del 1955, la linea Termini-Laurentina, correva di fianco ai binari di un piccolo tram. Questo viaggiava sempre pieno.

## Linea A

Diciannove km fino all'Anagnina

Ventisette stazioni, 19,3 km che attraversano la Capitale da Nord-Ovest (Battistini) a Sud-Est (Anagnina). Oltre 530 corse al giorno. Progettata alla fine degli anni '50, inaugurata nel febbraio dell'80, la linea A trasporta quotidianamente circa 450mila persone. Nelle ore di punta i tempi di attesa alla banchina sono di 2 minuti e 45 secondi.

## Linea B

Ventidue stazioni per 300mila persone

Ventidue stazioni, da Nord-Est (Rebibbia) a Sud (Laurentina), ogni giorno effettua oltre 370 corse trasportando circa 300.000 passeggeri. Inaugurata nel 1955, prolungata negli anni a venire (fino a raggiungere i 19 km complessivi). Nelle ore di punta i treni hanno una cadenza di 3 minuti e 45 secondi. In quelle di morbida passano ogni sei minuti circa.

## Linea C

Sarà lunghissima: sotto Roma per 42 km

Il progetto è per adesso ai «sondaggi archeologici». Prevede la costruzione di un «tracciato fondamentale» (sulla direttrice Nord-Ovest, Sud-Est) lungo 25,5 Km, con 32 fermate da piazzale Clodio a Pantano (nel Comune di Montecompatri) e fermate in piazza Venezia e Largo Argentina. Il tracciato complessivo sarà di 42 km.

Quella desolatamente vuota. Il dibattito, tecnico e sociologico sulla nuova infrastruttura, ebbe di certo un suo peso quando, intorno alla fine degli anni Cinquanta, si iniziò a progettare la Linea A. I cantieri partirono il 7 marzo del 1964 con l'obiettivo di concludersi nel 1967. Alla fine degli anni '70, con i commercianti della Tuscolana ormai sul piede di guerra, la tratta fu ripresa e completata dall'amministrazione guidata dal sindaco Luigi Petroselli.

Non senza problemi. Come annotò l'urbanista Italo Insolera sulle colonne dell'Unità il 15 febbraio del 1980, il progetto nacque prima dell'approvazione del piano regolatore generale, cosicché «si può dire che i rapporti tra i due» siano «alquanto casuali».

La Capitale continuava a crescere in maniera più o meno disordinata e gli standard costruttivi della nuova linea nascevano già

vecchi: lunghezza e larghezza della banchina permettevano di stimare una «capacità trasportistica» di 200-250mila persone ogni giorno. Un obiettivo superato già nei primi anni di esercizio. Pur non essendo anagraficamente «vecchia» (la prima metropolitana di Londra è di metà Ottocento, quella di New York del 1904, Parigi ne ha una del 1900, Buenos Aires del 1911), la Linea A è nata vecchia. Già nel 1988, quando vennero deliberate le nuove «Norme di prevenzione incendi nelle metropolitane», la linea «rossa» si trovò «inadeguata».

Nel 1995, quando il Comune di Roma deliberò di allungarla da Ottaviano a Battistini (altri quattro chilometri e mezzo per altre 5 stazioni), fu varato un ormai improrogabile «piano di ammodernamento» che prevedeva nuovi treni (dopo una lunga gara saranno i famosi 45 «Caf» spagnoli), investimenti sull'intera linea (antincendio, pozzi di ventilazione, sistemazione delle stazioni), e potenziamento del deposito di Osteria del Curato. I piani furono chiamati «Amla» (letteralmente «Ammodernamento Linea A») e prevedevano un esborso economico non da poco. Andati in porto i primi due progetti (35 milioni e mezzo di euro investiti per rifare i pozzi di ventilazione nella galleria tra Anagnina e Colli Albani e la messa in sicurezza delle stazioni di Re di Roma, Pontelungo, Furio Camillo, Subaugusta e Cinecittà), sulla metropolitana di Roma cadde una nuova tegola: l'attentato dell'11 settembre 2001 dettò nuovi standard di sicurezza. Ancora una volta si trattava di inseguire. Il Comune e lo Stato dovettero investire 161 milioni di euro per «interventi urgenti» («Amla 3») e dovettero metterne in conto altri 243 per la «messa in sicurezza» («Amla 4»). Questi lavori sono ad oggi in corso: per questa ragione la linea A della metropolitana chiude i battenti alle 9,30 ogni sera (invece che alle 23,30). Per questa ragione la stazione di Manzoni (quella che precede «Piazza Vittorio» in direzione di Termini) è chiusa. Con «Amla 5» (181 milioni da investire), si metterà mano agli «impianti elettroferroviari». La domanda a cui gli ingegneri trasportisti hanno dovuto rispondere in questi anni è stata essenzialmente una: come trasportare 450mila persone su un'infrastruttura sotterranea (e quindi chiusa, e con banchine inadeguate) pensata per portare 250mila? La soluzione è solo una: aumentare la frequenza abbassando la velocità. Così dal settembre scorso, nelle ore di punta, invece di 27 treni, sui 19 chilometri della Linea A ne circolano 33, distanziati l'uno dall'altro di circa un chilometro e duecento metri. Essendo in fila, basta una sosta in stazione più lunga per vedere i convogli molto più vicini.

Federalismo & Partecipazione dal Municipio all'Europa

quarta assemblea nazionale degli enti locali che sperimentano pratiche partecipative

20 & 21 Ottobre 2006

Auditorium Centro Congressi via Corridoni 16, Milano

Info  
www.municipioeuropa.org  
www.provincia.milano.it  
tel: (+39) 02 - 7740 2332/3196  
(+39) 0571 757824  
sogr\_dini@provincia.milano.it  
sogrectria@nuovomunicipio.org



Provincia di Milano

Assessore alla partecipazione, cooperazione e pace

