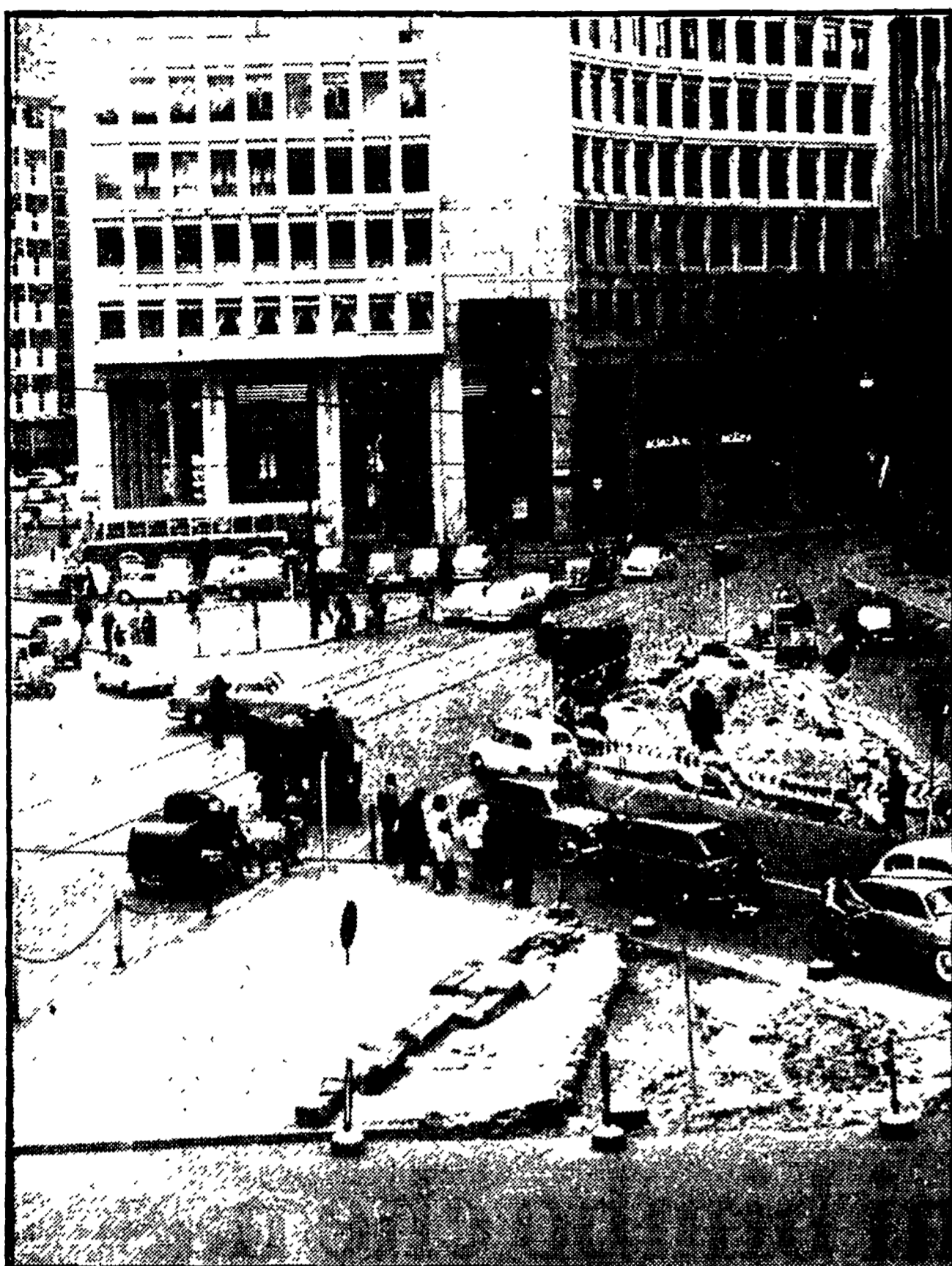


# Lombardia: no ai pendolari a vita

Mobilizzazione di massa per la gestione pubblica di tutti i trasporti collettivi - La funzione della Regione per una nuova politica urbanistica che tenga conto delle esigenze delle province



Una foto di dieci anni fa: il processo di distruzione del centro storico e la sua trasformazione in centro direzionale è in fase avanzata. Siamo in piazza S. Babila, a due passi dal Duomo. Qui la metropolitana ha la sua stazione centrale, quella dalla quale viene diretto tutto il traffico in sotterranea. Centinaia di miliardi sono stati spesi per il metrò in centro: le aree sono salite alle stelle; le vecchie case sono state abbattute e gli inquilini cacciati in estrema periferia. Nei nuovi palazzi sono entrati affittuari milionari (uffici di ogni genere, direzioni di ditte importanti, ecc.).

MILANO. Aprile. La società MM, costruttrice della metropolitana, sta predisponendo quanto necessario per scavare altri due chilometri di galleria in pieno centro. Investimento previsto 20 miliardi (esclusi i costi del finanziamento). Il tutto in contrapposizione con una delibera del Consiglio comunale che aveva posto questi due chilometri di metropolitana in centro all'ultimo posto nella scala delle priorità, dopo altri prolungamenti che avrebbero dovuto collegare Milano con punti nevralgici (nodi ferroviari e autostrade) esterni al territorio comunale, dove arrivano in buona parte gli oltre 500 mila pendolari che ogni mattina entrano in Milano per lavoro.

La MM è di proprietà del Comune ma è nelle mani della destra DC e del socialdemocratico: tanto basta per immobilizzare la Giunta di centro sinistra e lasciar fare agli amministratori della MM scelte che contrastano con la linea ufficiale del Comune in materia di pubblico trasporto in generale e di collegamenti metropolitani in particolare.

## Il dramma dei pendolari

Intanto i cittadini milanesi dell'estrema periferia fanno manifestazioni e petizioni per protestare contro il peggioramento del trasporto pubblico, per il diradamento delle corse e il taglio delle linee. L'introduzione della tariffa oraria - a Milano sui mezzi dell'ATM si pagano 70 lire per un'ora di viaggio, qualunque sia il numero di linee usate - ha provocato un aumento della domanda di trasporto; ma l'ATM non riceve dal Comune finanziamenti adeguati e il servizio viene compresso anziché sviluppato.

Nelle zone del Milanese e della Lombardia da dove partono i pendolari - studenti, operai, impiegati, per i quali la giornata incomincia due, tre ore prima del suono della

sirena - si susseguono clamorose manifestazioni di protesta, assemblee, convegni. Sono pendolari della Brianza, del Bergamasco, del Pavese, del Lodigiano, del Magentino, del Bresciano che si ribellano ad una situazione inumana di cui hanno compreso i meccanismi di fondo e individuano quindi le cause e le responsabilità.

## Nuova politica urbanistica

Quel che impressiona, infatti, assistendo ai convegni dei pendolari o leggendo i documenti conclusivi delle loro assemblee è la rapida maturazione avvenuta in loro in questi ultimi anni, maturazione che consente ai pendolari di porre contemporaneamente il doppio problema da un lato del miglioramento del pubblico trasporto e dall'altro quello di una politica urbanistica che organizzi il territorio in modo radicalmente diverso, bloccando i meccanismi che sinora hanno fatto di Milano l'area privilegiata dalla quale le grandi concentrazioni finanziarie esercitano il loro potere sfruttando il territorio circostante abbassato al rango di casalinga colonia dalla quale pompare mano d'opera, da ributtare a sera nei comuni dormitorio della provincia e della regione.

A S. Angelo Lodigiano, presenti alcuni parlamentari e un ministro, centinaia di rappresentanti di studenti e lavoratori pendolari del Lodigiano e del Pavese hanno tenuto un convegno che è arrivato a conclusioni davvero clamorose.

Indicazioni precise per scelte diverse nel settore dei trasporti: revoca delle concessioni ai privati per la gestione delle autolinee, gestione unica e pubblica di tutto il sistema dei trasporti da organizzarsi mediante consorzi di Comuni con il coordinamento della Regione; modifica dei piani di investimento delle Ferrovie dello Stato impiegando parte dei fondi previsti

per il potenziamento dei trasporti regionali; uso di tipo nuovo delle autostrade approntando determinati tratti (per esempio il tratto Piacenza-Milano dell'Autostrada del Sole) al traffico senza pedaggio.

Ma obiettivo preciso anche per quanto riguarda l'organizzazione del territorio. « Non vogliamo fare i pendolari a vita », hanno detto numerosi viaggiatori delle autolinee e delle Ferrovie dello Stato nei loro interventi. Una frase che da sola suona condanna alla politica urbanistica fatta sinora, e dà una precisa indicazione per il futuro. Non è più tollerabile che pochi punti della Lombardia, in primo luogo Milano, siano privilegiati agli effetti degli insediamenti produttivi e terziari e che tutto il resto del territorio venga abbandonato alla degradata funzione di dormitorio e serbatoio di mano d'opera. Di qui la richiesta, avanzata con puntigliosa insistenza, che la Regione esca dalle affermazioni vaghe di tipo avveniristico per prendere di petto la realtà, approntando un programma di sviluppo economico che porti ad uno sviluppo equilibrato delle varie province e delle varie plaghe all'interno delle province.

Il richiamo alla Regione, ogni volta che si discute di trasporti, è divenuto d'obbligo. Troppi problemi sono stati rinviati negli ultimi vent'anni. La gestione unica dei trasporti collettivi, la pubblicizzazione delle Ferrovie Nord, il recupero delle Ferrovie dello Stato come strumento prezioso al servizio del traffico locale e delle stesse grandi città, la costruzione di metropolitane progettate nella regione e non usate per potenziare la funzione direzionale di Milano (oltre tutto con l'effetto di esaltare in modo macroscopico il valore delle aree); sono altrettanti motivi di lotta per i quali si sono mobilitati, negli anni, migliaia e migliaia di cittadini, di lavoratori, di pendolari, di Consigli comunali.

r. b.

## Cooperative trasporti di Firenze TRASPORTI RAPIDI

La «Cooperativa Trasporti Rapidi» ha una specializzazione particolare nei traslochi di officine meccaniche di ogni genere e nel trasporto di macchinari in qualsiasi parte dell'Europa. Sorta una decina di anni fa ha oggi una attrezzatura d'avanguardia nel settore dei trasporti e soprattutto una esperienza invidiabile.

Riguardo all'attrezzatura c'è da segnalare un parco

macchine munito di strumenti modernissimi, di camion fra i più rapidi, di autogrù molto potenti che permettono di facilitare le operazioni di carico e scarico per il trasporto anche dei macchinari più pesanti.

Un'altra attività di rilievo della «Cooperativa Trasporti Rapidi» è costituita dal facchinaggio in genere. Questo settore di attività opera per le Ferrovie dello Stato e per le azien-

de ed i complessi privati di tutta la Toscana. Anche questa branca è dotata di tutti gli strumenti e di tutti i macchinari più moderni e validi, oltre che di una grande esperienza.

E' da questo bagaglio accumulato dai soci in anni di intensa ed assidua attività che deriva la fama e la stima che la «Cooperativa Trasporti Rapidi» gode oggi a Firenze ed in Toscana.

## TRASLOCHI DALMAZIA

La «Traslochi Dalmazia» è sorta una decina di anni fa, da un raggruppamento di facchini e autotrasportatori. Essa ha oggi una rinomata organizzazione nel campo dei trasporti di macchinari di tutti i generi ed una specializzazione tutta particolare nello spostamento e nel trasporto dei casseroi. Il campo di attività abbraccia tutta l'Italia, estendendosi anche ai paesi del MEC e ad alcuni paesi socialisti co-

me la Romania e la Ceco slovacchia.

L'attrezzatura di cui dispone la mette all'avanguardia nei trasporti pesanti (dispono fra l'altro di autogrù che possono sollevare fino a 50 quintali), nei trasporti di materiali speciali (molti automezzi della «Dalmazia» sono dotati di containers) e per la rimozione, il trasporto e la sistemazione di casseroi. In questo ultimo campo la «Dalmazia» ha, come si è detto,

in particolare specializzazione: i mezzi di cui dispone sono validi non solo per il trasporto esterno, ma anche per la rimozione (dispono di casseroi pesanti) possiamo attraversare con un cassero anche impianti di maionica, senza rovinare niente, dicono i dirigenti della «Dalmazia».

Come si vede, la «Dalmazia» offre una organizzazione completa e garantita per ogni tipo di trasporto.

## RADIO TAXI

La «Cooperativa Radio Taxi» è poco più di un anno. Essa è sorta nel febbraio del 1970 per adeguare il servizio alle sempre crescenti necessità dei cittadini. L'iniziativa, cui aderiscono oggi 150 tassisti e che copre una media di più di 1.500 corse giornaliere, s'inquadra nelle iniziative tese a far svolgere al taxi un ruolo di servizio di trasporto pubblico.

Certo è che il radio taxi è di grande utilità per il cittadino, pur recando notevoli vantaggi anche ai tassisti. Le chiamate alla Cooperativa (tel. 495.252) vengono raccolte da un centralino in funzione 24 ore su 24; quindi, vengono smistate, via radio, alle auto le quali rispondono secondo il tempo che impiegano a raggiungere il punto di chiamata. Il tempo viene poi comunicato al cit-

tadino bisognoso del servizio. Il tassista proprio al momento in cui si sale sul taxi, mentre viene fatta pagare una quota fissa per rimborsare le spese del servizio ricevuto. E' chiaro che questo sistema comporta una serie di vantaggi enormi per il cittadino che ha bisogno del taxi.

Tuttavia mentre da parte della categoria c'è uno sforzo notevole per adeguarsi alle esigenze che comporta il taxi inteso come servizio pubblico, da parte del Comune e degli Enti preposti non si fa niente in questo senso. Una serie di rivendicazioni, rimaste a lungo inascoltate, hanno costretto i tassisti fiorentini a scendere in sciopero poco tempo fa. Essi chiedevano una serie di agevolazioni (rimborso di una parte della benzina, riduzione della tassa

governativa sulle auto nuove, abolizione del pagamento del suolo pubblico e del canone per il telefono nelle stazioni di taxi) che potessero permettere loro di rientrare meglio nella tariffa che è «politica», cioè stabilita dal potere pubblico.

In questo senso, va anche la richiesta di riduzione del canone sui radio-taxi che viene tuttora corrisposta come se i tassisti fossero dei privati cittadini. Ma il Comune di Firenze è sordo a queste richieste (per esempio, a differenza delle altre città, a Firenze non può esser fatta la pubblicità sui taxi) ed insensibile alle iniziative associazionistiche - come è il caso della «Cooperativa Radio-Taxi» - fatte dalla categoria per far diventare il taxi un mezzo pubblico.

## TRASPORTI ECCEZIONALI E SICUREZZA PER TUTTI

Questo è l'impegno dell'ENEL, che si trova costantemente innanzi a problemi di trasporto che richiedono tecniche avanzate e ardite, condizionate però da severe norme di sicurezza

### Un tratto autostradale Milano-Torino percorso contromano

E' giunto alla Centrale Termoelettrica di Turbigo Levante dell'Enel lo statore per l'alternatore della potenza di 390 MVA e del peso di 225 tonnellate.

Il trasporto dello statore è stato realizzato, su percorso completamente stradale, per circa 50 km. La possibilità di usare carri ferroviari era stata in precedenza scartata a causa dell'insufficiente armamento della linea ferroviaria Nord Milano.

Sebbene il percorso compiuto sia relativamente breve, si sono incontrate numerose difficoltà. Tra l'altro, è stato necessario percorrere il tronco auto-stradale Casello di Milano Ghisolfa-Casello di Arluno, occupando due delle tre corsie destinate al traffico proveniente da Torino, percorrendole in senso opposto, a velocità ridotta e per circa 2 ore. Tali corsie sono state ritenute infatti le uniche adatte a sopportare un tale carico.

Opportuni e frequenti tabelloni installati lungo l'autostrada e volantini di preavviso distribuiti ad ogni casello, hanno segnalato l'eccezionale trasporto.

L'autostrada è stata percorsa in orario di traffico limitato e l'intervento di pattuglie della polizia stradale, ha contribuito affinché il trasporto avvenisse regolarmente e senza comportare disagi per le macchine provenienti da Torino.

### Trasporto di due sorgenti radioattive dagli USA in Italia

Si è concluso alla Centrale elettronucleare ENEL di Trino Vercellese il trasporto, dall'America, di due sorgenti neutroniche primarie di polonio 210 e berillio dell'attività complessiva di 460 curie.

Le due sorgenti neutroniche hanno la forma di barrette cor guaina di acciaio e sono trasportate in un contenitore di fabbricazione americana del peso di circa 6.300 kg.

L'Italia ha dovuto stipulare una speciale assicurazione contro i rischi di perdita o avaria della merce da trasportare il cui valore è di 51.500 \$ USA per le due sorgenti neutroniche e di 17.500 \$ USA per il contenitore. Prima dell'effettuazione del trasporto è stata ottenuta la convalida del progetto del contenitore da parte delle Autorità americane e di quelle italiane (USAEC e CNEN).

Per quanto riguarda il trasporto stradale è stato ottenuto il prescritto attestato di sicurezza al trasporto stesso, fornendo un dettagliato progetto di calcolo degli ammassaggi del contenitore.

Il trasporto si è svolto in tre fasi successive: da Pittsburg a New York a Milano Malpensa per via aerea, e da Milano Malpensa alla Centrale di Trino Vercellese con un automezzo appositamente attrezzato.

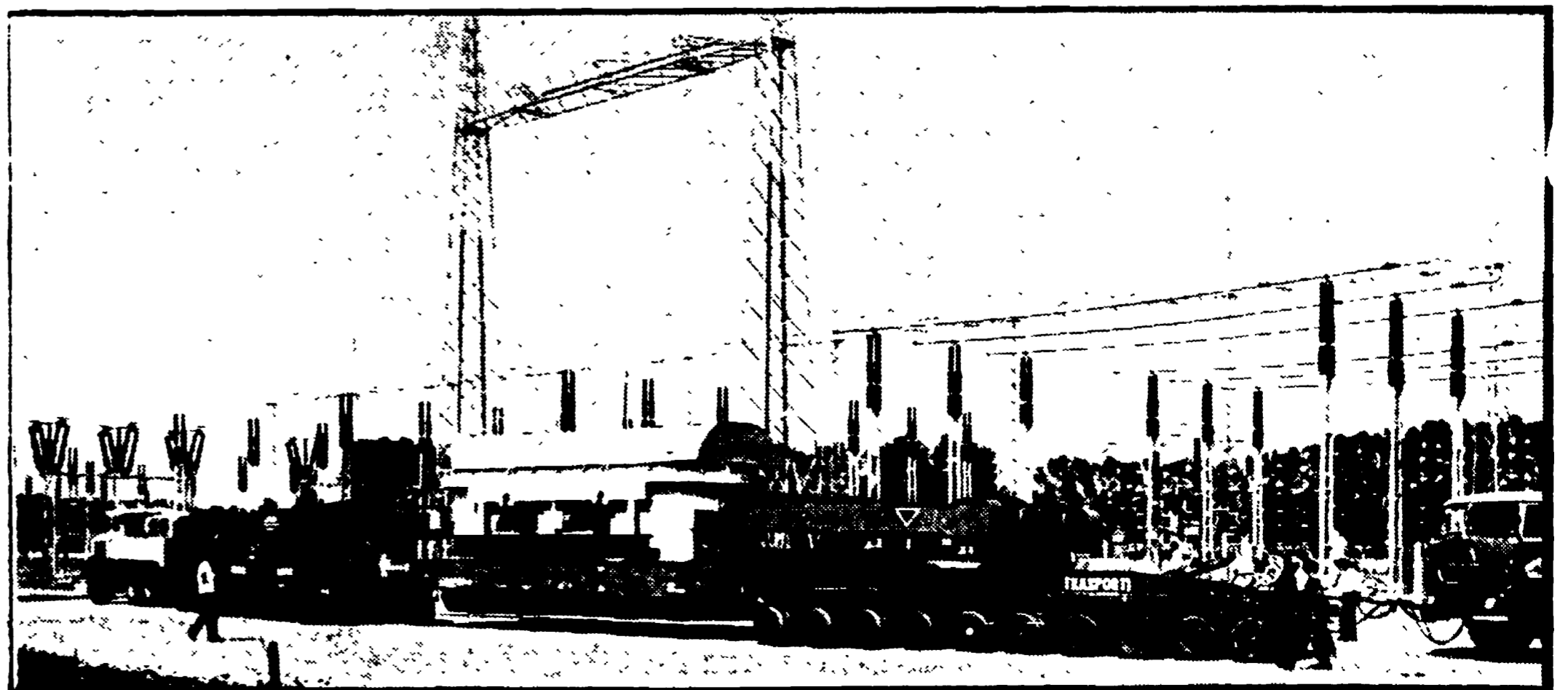


### Il «mulo dell'aria» nelle opere di elettrificazione



L'elicottero va assumendo, in ogni settore industriale, una sempre più grande importanza. L'ENEL ha provveduto, dal canto suo, alla sperimentazione del mezzo aereo in svariati lavori di elettrificazione. I risultati maggiormente significativi sono rappresentati dalla notevole economicità del lavoro riferita soprattutto ai tempi di montaggio di tralicci e pali per linee elettriche.

### Una moderna «scolopendra» per trasporti eccezionali



E' necessario un speciale carrello su molteplici coppie di ruote per il trasporto di un autotrasformatore del peso di 190 tonnellate. L'autotrasformatore, della potenza di 400 MVA, è stato installato nella nuova sezione 380-220 kV della Stazione elettrica ENEL di Rondissone (Torino) che ha funzionato finora come stazione di smistamento per elettrodotti a 220 kV. Nelle condizioni di esercizio il peso complessivo dell'autotrasformatore raggiungerà le 263 tonnellate.