

Nasce a Firenze l'alleanza per la riforma dei trasporti

Il primo convegno dei lavoratori del settore - Un modo nuovo di affrontare la situazione regionale

FIRENZE, Aprile. Il 17 aprile si riunirà il primo convegno dei lavoratori dell'autotrasporto organizzati in diversi sindacati aderenti alla CGIL. Entro aprile si riunirà un convegno regionale di composizione analoga. Da quell'articolazione sulla base delle categorie, che rimane il punto di partenza della sindacalizzazione dei lavoratori del trasporto, si risale lentamente verso un coordinamento, verso la elaborazione di una politica unitaria. Ciò corrisponde non solo alla esigenza del sindacato, che oggi unisce allo impegno contrattuale di categoria l'impegno generale per le riforme, ma anche all'evolversi di una situazione nella quale l'interesse delle categorie è sempre più direttamente condizionato dalla politica generale dei trasporti.

La situazione qui sembra fatta apposta per smettere che il problema della congestione del traffico è solo un portato della megalopoli, della grande area urbanizzata. Il capoluogo della regione, tutto sommato, è ancora una città di media estensione, caratterizzata da un'urbanistica che è intensiva in relazione alle sue peculiarità storico-culturali o topografiche, ma non a confronto delle concentrazioni di Roma e Milano. Eppure il problema dei trasporti presenta gli stessi indici di drammaticità, investendo i collegamenti fra il capoluogo e la fitta corona di città vicine, nonché le grandi direttrici lungo la valle dell'Arno, a est come ad ovest, verso Prato, Pistoia e Viareggio. Il problema dei trasporti presenta aspetti unitari regionali — di programmazione e di gestione — come pure si collega all'esigenza di scelte politiche generali, di

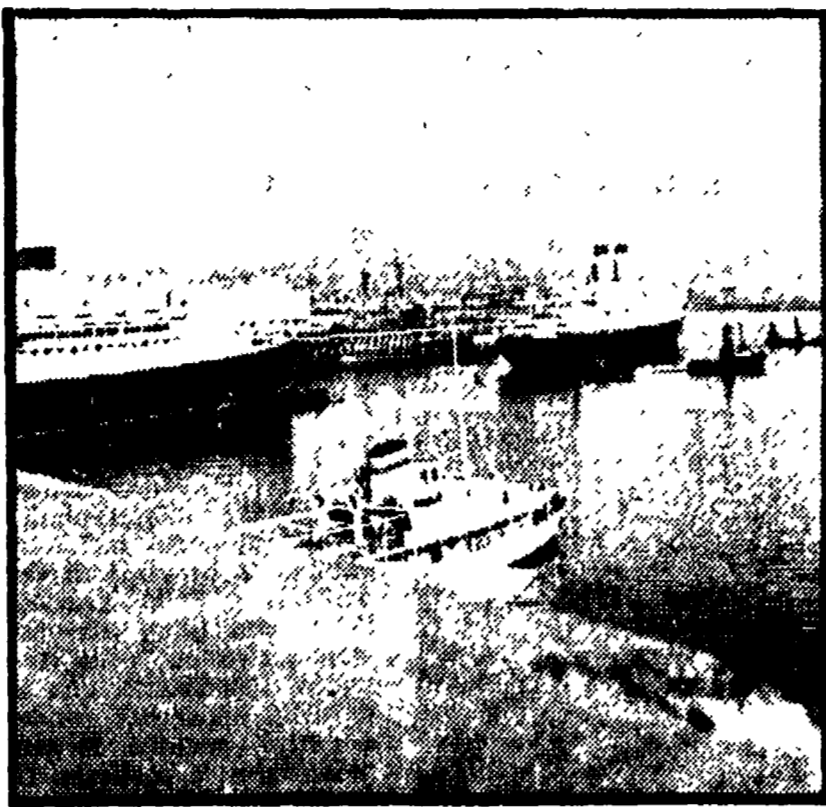
Quindi i sindacati hanno fatto delle loro scelte vertenze con le rappresentanze politiche. Le richieste avanzate unitariamente alla giunta comunale sono 1) preferenza al mezzo pubblico; 2) biglietto unico di 100 lire; 3) istituzione del tesserino valido 5 giorni per i lavoratori che fanno la settimana corta; 4) ore di passaggio gratuito per i viaggi degli operai e degli studenti; 5) zona blu al centro assistita da parcheggi periferici ma contemporaneo divieto di costruire parcheggi sotterranei al centro.

La richiesta principale, tuttavia, è quella di costituire un'azienda consorziale che assuma la gestione dei trasporti al livello del comprensorio. A Firenze lavorano, ormai, decine di migliaia di persone che non possono nemmeno aspirare ad avere un'abitazione nella città. Oltre a ciò vi sono sempre più intense relazioni di tipo culturale e sociale oggi ostacolate proprio dalla difficoltà — perdite di tempo, mancanza di servizi, scarsezza di mezzi — di trasferirsi su distanze di 20 o 30 chilometri.

Certo, i contatti finora non sono andati al di là dei comuni della cintura di Firenze. Ulteriori progressi si attendono da uno studio regionale del problema che valorizzi quelle intense relazioni interne alla regione che attualmente sono incolorate parte su scomodi servizi ferroviari e parte sulle concessionarie SITA e Lazzi. La continuità del suo urbano lungo le valli richiede, ormai, una continuità ed unitarietà della rete di trasporti; le relazioni strette fra centri abitati dell'interno e litorale, fra capoluoghi e zone moni-

ne, hanno una loro possibilità di valorizzazione (non indifferente anche ai fini di uno sviluppo economico diffuso, che scoraggi la ulteriore concentrazione) proprio nella unificazione del sistema regionale di trasporti. Il Consorzio comprensoriale è oggi un gradino da salire in tale direzione.

Muovendosi su questi problemi i sindacati vanno individuando anche ciò che può unire i lavoratori dipendenti dalle aziende di trasporto ai trasportatori individuali. Oggi i piccoli trasportatori tendono ad unirsi — rammentiamo le cooperative della «Freccia» e la CAF — in modo da presentarsi organizzati nelle rivendicazioni ma anche per ottenere che l'impresa autogestita abbia un proprio posto a fianco dello stesso sistema del trasporto pubblico. La forma cooperativa, tenendo la molteplicità di iniziative individuali che si sono andate affermando nel settore, non si limita più a perseguire scopi di difesa e valorizzazione del lavoro autonomo ma costituisce anche una precisa proposta di integrazione del trasporto pubblico con forme d'impresa flessibili. Il requisito essenziale è la mancanza di fini di lucro e, quindi, la possibilità di collaborazione — c'è affinché si giunga ad una mobilitazione unitaria, all'incontro degli interessi dei lavoratori dipendenti, lavoratori autonomi ed utenti dell'autotrasporto con l'attuale blocco di forze speculative che dettano la politica attuale che sta alla base dell'insufficienza e del caos dei mezzi di trasporto.



Un'immagine del porto di Napoli

Il porto di Napoli si veste di nuovo



NELLA FOTO: l'ammiraglio Michele Cimaglia dà il benvenuto alla signora Liliana Bonichini di Modena, prima passeggera della motonave traghetti «Tiziano», entrata recentemente in navigazione

In merito alle prospettive di sviluppo del porto di Napoli il presidente dell'E.A.P. arch. Raimondo Rivieccio ci ha rilasciato la seguente dichiarazione.

«Anche nel 1970 il traffico del porto di Napoli ha superato largamente i 17 milioni di tonnellate di merci e i due milioni di passeggeri. Il Consorzio, che corrisponde pienamente al ruolo che la posizione geografica, assegna a Napoli: un tramite del rapporto fra un territorio in fase di espansione industriale, quale è il mezzogiorno, e il resto del mondo. E corrisponde altresì agli sforzi di potenziamento della struttura, dei servizi e delle attrezzature del nostro porto.

Attualmente nel porto di Napoli è in via di completamento la cura dell'Ente autonomo del porto e del Genio Civile marittimo, un vasto programma di ammodernamento e di espansione delle strutture, delle darsene e dei moli, di prolungamento e amplamenti delle dighe, di escavazione dei fondali. Per l'attuazione

Intervista con il presidente dell'EAP Verrà installata un'«isola» per l'attracco delle grandi petroliere

di questi piani — che prevedono anche la costruzione di una stazione marittima sussidiaria — è prevista una spesa di 12 miliardi, già stanziati nel quadro della legge nazionale per i porti. La maggioranza dei lavori programmati è già terminata: restano alcune opere, già in fase di realizzazione e alcuni progetti per i quali, definita da tempo la fase di studio, si attende l'appalto.

L'E.A.P. sta, inoltre, completando un programma di sviluppo delle attrezzature meccaniche a servizio del movimento portuale, con finanziamenti della cassa per il Mezzogiorno. E' previsto l'acquisto di 30 nuove gru, di portata variabile da 1,5 a 30 tonni, di una gru galleggiante da 200 tonni, di una gru per contenitori da 40 tonni, di nuovi carrelli sollevatori, mac-

scorso. Il costante aumento del traffico marittimo (in venti anni se ne prevede il raddoppio) e la rapida evoluzione delle tecniche di trasporto navale e di maneggio delle merci richiedono l'ammodernamento delle strutture portuali e la messa in funzione di nuove darsene, banchine, attratture. Il nuovo assetto proposto per lo scalo si armonizza pienamente con gli altri piani urbanistici elaborati per la città e la regione e tiene conto del piano di coordinamento territoriale campano.

Infine, per la gestione e la amministrazione dello scalo si stanno approntando nuovi strumenti giuridici: il 30 giugno 1971 scade infatti la legge istitutiva dell'Ente Autonomo del Porto. A cura del ministero della Marina Mercantile e attraverso il Contributo e la consultazione degli enti, uffici e organismi locali interessati, in primo luogo ovviamente, dell'Ente Porto, si sta definendo una proposta di legge per dar vita ad un organismo consortile.

Da Ancona le navi per le vacanze



NELLA FOTO: l'ammiraglio Michele Cimaglia dà il benvenuto alla signora Liliana Bonichini di Modena, prima passeggera della motonave traghetti «Tiziano», entrata recentemente in navigazione

L'ultima nata delle Linee Marittime dell'Adriatico è la motonave-traghetto «Tiziano», una bella unità, completamente automatizzata, im-

prontata ai più moderni criteri di ingegneria navale in fatto di velocità, sicurezza, comodità per i passeggeri. Può trasportare 900 persone e 100 auto. Il «Tiziano», entrato in funzione nella prima metà di marzo, svolge per il momento servizio sugli itinerari: Ancona-Zara, Ancona-Dubrovnik-Gravosa e Bari-Ancona. Dal 1. maggio sino al 1. ottobre compirà la Pescara-Spalato-Pescara 6 volte la settimana. Oltre le due navi traghetti le Linee Marittime dell'Adriatico annoverano le m/n «Gentile da Fabriano» ed «Andrea Mantegna». Quest'ultime sono le elicotteri dell'Adriatico: soprattutto nel periodo estivo permettono — grazie ad un ben congegnato programma di crociere biset-

Più intensi i contatti fra le due rive dell'Adriatico - Fortunato sviluppo delle Linee Marittime dell'Adriatico

turnali e settimanali — l'apporto in tutti i maggiori porti dell'Adriatico compresi quelli di vasta risonanza turistica: Ancona, Trieste, Fiume, Spalato, Venezia, Abbazia, Zara, Rimini, ecc.

Quelle delle Linee Marittime dell'Adriatico sono le navi delle vacanze, pertanto le navi dei giorni felici, delle comitive spensierate: alimentano il buon umore dei passeggeri, i comfort di bordo (una cucina da buongustai, la piscina; il servizio bar, le musiche, l'aria condizionata in tutti i locali, l'assistenza hostess, eccetera). Gli orari dei servizi sono stati studiati per permettere brevi escursioni in Adriatico: valgono bene le modiche tariffe delle «Linee» — oltretutto funzionano a bordo fornitissimi negozi di fiducia — lo spettacolo di

un arrivo via mare a Venezia o un arrivo incomparrabile delle isole dalmate dalle acque mirabilmente terse.

Agli automobilisti stanchi dopo ore ed ore di guida le navi traghetti danno la possibilità di riposarsi una notte e di riprendere in viaggio in auto la mattina presto.

Navi soprattutto, ma non soltanto turistiche, si sviluppano, infatti, i rapporti commerciali, culturali, sportivi fra le due sponde. E' di fibra sempre più solida il legame fra le coste italiane e l'Adriatico (1 gemellaggio di una città con un'altra di Ancona e Spalato ad esempio — ne sono il simbolo). Ebbene, le navi delle Linee Marittime dell'Adriatico si sono rivelate gli strumenti indispensabili di questo spirito di amicizia e di collaborazione fra due popoli.

Ore confortevoli e distese a bordo: sulle navi delle «Linee» non è uno slogan pubblicitario, ma una piacevole realtà. Non a caso questa Società ha ricevuto il primo premio cortesia e qualità 1970 fra tutte le compagnie di navigazione. E non a caso conosce un incremento continuo di passeggeri. Qui scopriamo una altra importante funzione delle Linee Marittime dell'Adriatico: la loro attività hanno impresso un'accentuata vitalizzazione a taluni porti dell'Adriatico: si pensi che dalle poche migliaia di qualche anno addietro il traffico passeggeri nel porto di Ancona l'anno scorso ha raggiunto le 180 mila unità.

L'ammiraglio Michele Cimaglia, direttore della Società, da buon conversatore inframorza i suoi discorsi di simpatie e immagini: «Tramite le nostre navi i porti dell'Adriatico, Ancona, Pescara, Bari soprattutto — sono diventati i caselli di un'ideale autostrada internazionale». Ha perfettamente ragione.

Anni '70: nuove frontiere per le ferrovie italiane

Il rilancio del treno

Il rilancio del treno di cui oggi tanto si parla nasce da una esigenza che è fatta in cui tutte le attività di trasporto sono alla ricerca di nuovi equilibri per rispondere all'evoluzione della domanda di trasporto. La struttura del mercato dei trasporti va rapidamente mutando e la stessa espansione della motorizzazione privata ha raggiunto un punto critico, che non potrà essere superato senza il concorso degli altri modi di trasporto.

Non pare più sufficienti, specialmente nelle grandi aree metropolitane, la costruzione di nuove e numerose infrastrutture stradali e si considera ormai necessario nel quadro di una più corretta utilizzazione delle risorse rivalutare la funzione delle infrastrutture di trasporto esistenti.

Urbanisti e ingegneri del traffico sono ormai d'accordo nel vedere nel treno o comunque nel mezzo di locomozione che si sa lo strumento ideale per i trasporti rapidi di massa.

D'altra parte la contrapposizione tra strada e rotaia ha fatto il suo tempo: si guarda piuttosto ad una organizzazione del traffico che sia basata su una ripartizione ottimale dei compiti di ciascun sistema di trasporto e in tale quadro la ricerca è rivolta alla acquisizione di quei sistemi e quelle tecniche che — come la contenzione, favoriscono l'integrazione dei vari servizi di trasporto.

In questa situazione, dunque se oggi con tanta insistenza si parla di rilancio del treno, vuol dire

In Italia, per una serie di limiti sia oggettivi sia determinati da scelte politiche, si è potuto impostare un coerente e adeguato programma di ammodernamento e potenziamento delle ferrovie in tempi relativamente recenti. Grosso modo, si può dire che gli anni immediatamente successivi al secondo conflitto mondiale e praticamente tutti gli anni cinquanta sono stati dedicati a quella che è stata giustamente definita la «ricostruzione ferroviaria»: ricostruzione che ha conosciuto momenti davvero esaltanti, anche per il ripristino dei traffici significativi allora la ripresa della vita economica del nostro paese. Agli inizi degli anni sessanta, nuovi obiettivi si davano di fronte all'F.S.: eludere il grave significato di stase indietro, svolgere una funzione di secondo piano in una società in fase di rapido sviluppo industriale e sociale.

Si trattava ormai di portare il servizio ad un livello tecnico decisamente più elevato, di soddisfare esigenze di servizio da lungo tempo pressenti, e di accettare su un piano competitivo la sfida dei mezzi di trasporto come quello aereo e quello autostradale, che si erano sviluppati vertiginosamente. Bisognava, insomma, con una visione decisamente più larga e più moderna incominciare a ristrutturare a tutti i livelli il nostro sistema ferroviario per porlo in condizioni di rispondere adeguatamente al bisogno di una società in rapida evoluzione, caratterizzata da un crescente aumento della mobilità delle persone e delle cose.

Quindi, da una politica di ricostruzione e di «difesa» si è passati ad una politica di «attacco», operando con realismo ma anche con decisione, e facendo ricorso, sul piano amministrativo, ai più aggiornati strumenti di intervento.

Alla base dell'ingente lavoro svolto — e tuttora in corso — per l'ammodernamento degli impianti e delle stazioni, per i raddoppi delle linee della rete fondamentale, per il rinnovamento del parco — stanno i finanziamenti autorizzati mediante il Piano decennale ferroviario 1962-1972 (1500 miliardi di lire), cui dovrebbero seguire quelli previsti (1100 miliardi di lire) dal Piano polennale, già elaborato nelle linee generali dall'azienda F.S. e che è in attesa di seguire il consueto iter legislativo. Il quadro degli interventi è completato da una legge del '68, mediante la quale, a parte, sono stati destinati i 200 miliardi di lire per la costruzione di una linea direttissima Firenze-Roma, che assicurerà la fluidità dei traffici sulla grande dorsale ferroviaria nord-sud, già in via di saturazione e avvicinarsi in maniera sostanziale ai poli estremi della nostra penisola.

I vantaggi per la collettività sono innumerevoli: viaggi più sicuri e confortevoli, collegamenti sempre più celeri, potenziamento delle iniziative

di carattere turistico, servizi (pendolari) più frequenti, maggior capacità di trasporto, sviluppo del trasporto, contatti adeguati con le attività tra porti ed entroterra, per notazione elettronica dei posti, telemissione dei biglietti di viaggio, potenziamento dei servizi di traghetto ed altro. Il sistema ferroviario italiano già nel 1972 — anno in cui si concluderà il piano decennale — avrà cambiato volto. Il parco per viaggiatori, tra i nuovi, rispetto alla consistenza precedente il piano, numericamente aumentato del 24%. Nonostante la massiccia radiazione di oltre 1700 tra vecchie carrozze, auto ed elettromotrici e rispettivi rimorchi, si disporrà complessivamente di 150 mila unità contro le 10.209 del 1962.

Le carrozze a cassa di legno saranno un ricordo. La quantità di carrozze del tipo D1C-X (le più moderne) sarà elevata a circa un terzo della consistenza totale. Le carrozze a cassette risulteranno passate da 142 a 682. I posti a sedere complessivamente disponibili saranno saliti da 983 mila a 867.000. La disponibilità di compartimenti a sei posti sarà sempre più estesa anche nelle carrozze di seconda classe.

Un'importante novità sarà inoltre costituita da un nuovo tipo di elettrotreno con casse ad assetto variabile (già commissionato all'industria) che consentirà di viaggiare ad alte velocità anche sulle linee più tortuose — come ad esempio sulle trasversali appenniniche — senza arrecare alcun disturbo ai viaggiatori.

La potenza e il sistema di trazione del nuovo treno (che chiameremo ETR-Y 0160) permetteranno alte velocità anche su linee con curve a raggio non ampio.

Recentemente sono state ordinate all'industria 171 carrozze di nuovo tipo, con impianto ad aria condizionata, che costituiranno il quantitativo necessario per effettuare i cosiddetti «treni bandiera», di notevole prestigio e ad alta velocità.

Saranno composti da 7-8 carrozze a scompartimenti, due carrozze a salone e una carrozza ristorante e verranno immessi sulle principali direttrici di traffico longitudinale e trasversale della rete F.S.

Nei settore merci, nonostante si sia proceduto nel decennio scorso ad interventi di ben 43.500 carri di vecchia costruzione, si verrà a disporre (mercè l'allestimento di 42.000 unità di tipo modernissimo) di un parco pressoché equivalente in numero assoluto: 124.000 carri contro 125 mila Peraltro, essendo nel corso tempo passati da 2400 a 10.800 i carri a carrelli, i ragguaragliabili a due carri del tipo tradizionale e due assi, in realtà il parco merci, nel 1972, sarà di 135.000 unità ragguagliate, con aumento del 64% nei confronti del 1962. Sul piano qualitativo, a parte la predi-



Il vecchio e il nuovo nelle Ferrovie dello Stato: ancora qualche mese, poi le locomotive a vapore scompariranno dalla rete ferroviaria, per lasciare il posto a mezzi di trazione più potenti e veloci, come l'elettromotrice «Tartaruga», come il prestigioso «Settebello» (nella foto accanto a una «vaporiera»).



La nuova tecnica del trasporto merci in «containers» (contenitori) va sempre più affermandosi anche in Italia. Le caratteristiche del «container» sono: sicurezza del materiale trasportato, rapidità, la merce prelevata dal luogo di produzione a quello di consumo senza manipolazioni, con servizio cioè «porta a porta».

Traffico FS		1969	1970	Variazioni %
		dati	dati	rispetto al 1969
		definitivi	provvisori	precisamento
VIAGGIATORI PAGANTI				
viaggiatori trasportati	milioni N.	326,9	340,5	+ 4,2
viaggiatori 1° classe	milioni N.	19,2	19,4	+ 1,0
viaggiatori 2° classe	milioni N.	307,7	321,1	+ 4,3
media giornaliera viaggiatori	mtg. N.	895,0	933,0	+ 4,1
viaggiatori-km	milioni N.	29.903,6	31.930,0	+ 6,5
MERCI				
tonnellate trasportate	migliaia tonni	61.319,8	63.500,0	+ 3,6
per il pubblico	migliaia tonni	55.896,2	56.500,0	+ 4,6
a carico completo	migliaia tonni	54.662,8	57.400,0	+ 5,0
di cui:				
servizio interno	migliaia tonni	24.125,7	23.800,0	- 1,4
servizio internazionale	mtg. tonni	30.068,8	33.000,0	+ 9,7
transito	migliaia tonni	468,3	600,0	+ 28,1