

Disordine, fatica, costi della circolazione nel paese che ha più autostrade in Europa

Tutti sanno ormai perché si è arrivati a questo punto: bisogna cambiare - Quando il ministro dei Trasporti dichiara forfait - Quale civiltà esprime l'attuale stato di cose? - Un problema posto dai ferrovieri ma che ci riguarda tutti non solo perché tocca l'efficienza del paese, ma incide anche sulle condizioni di lavoro e la qualità della vita - Ostacoli enormi ad una politica dei trasporti basata sul miglior soddisfacimento dei bisogni sociali

300 mila i pendolari: potrebbero essere di più

Trecentomila persone — secondo i calcoli della F.S. — utilizzano ogni giorno il treno, nel nostro paese per recarsi nel luogo di lavoro o di studio. Sono molte, dato il tipo di mezzi disponibili e potrebbero essere molte di più con un sistema di tessera gratuita a operaie e studenti. Del totale, oltre la metà usufruiscono del sistema degli abbonamenti. Si tratta di 154.000 con un aumento del 5% rispetto alla situazione del 1967. Il triangolo industriale è al vertice delle classifiche del traffico «pendolare». I viaggiatori che giungono a Milano con treni vicini, tra le 5 e le 9, sono giornalmente 55.000. Per Torino si tratta di 18.000 e per Genova di 13.000.

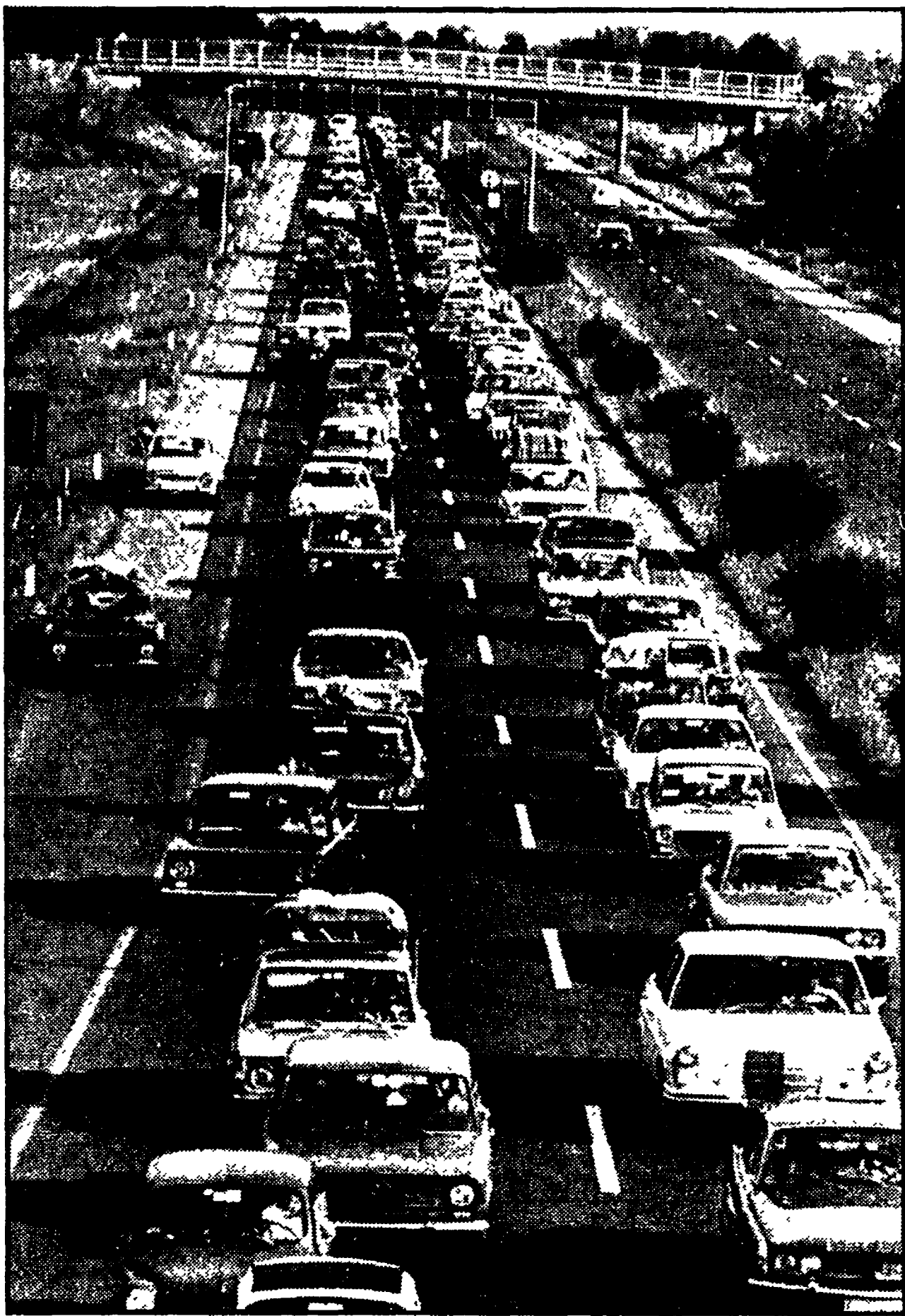
A Roma giungono, con treni a breve percorrenza, 20.000 persone al giorno (+13,83% rispetto al 1963); a Firenze, 18.000 (+20,40%); a Napoli, 10.000 (+9,57%). L'incidenza del traffico vicinale su quello globale svolto dalle ferrovie è notevolissimo. Il 50% dei viaggi ha caratteristiche del breve percorso. Il 44,5% dei viaggiatori utilizza abbonamenti di vario tipo, il 30% utilizza biglietti di corsa semplice, lo 0,90% biglietti locali di andata e ritorno, il 4,10% biglietti della metropolitana di Napoli.

Le aree caratterizzate da un notevole traffico pendolare sono le stesse ove è previsto un maggiore aumento demografico. Considerando tutta la nazione, in base al Progetto '80 la popolazione residente in Italia nel 1980 dovrebbe aumentare a 59.739.000 abitanti, con maggiorazione del 18,8% rispetto al 1965. Nello stesso periodo il traffico pendolare dovrebbe aumentare del 22%. Già da questi dati risulta la necessità di prevedere a quadruplicamenti e raddoppi di linee, a elettrificazioni delle stesse, alla istituzione di « apparati centrali elettrici ad itinerari » e di « dirigenti centrali operativi ». Ma c'è un problema di miglioramento, in velocità e comodità, dei servizi che può aumentare di molto l'affluenza dei viaggiatori.

« Si sconsiglia gli automobilisti a immettersi nel tratto Bologna-Firenze dell'autostrada del Sole, nel tratto autostradale Bologna-Ancona, sulla Firenze Mare, sulla Seregnina... ». Crisi, la mattina del 19 agosto 1972, comincia il bollettino dedicato agli automobilisti italiani. L'elenco delle autostrade intasate era lungo e particolarmente grave, simile a un bollettino trasmesso dopo un'alluvione. E di una alluvione si trattava: quest'estate una valanga di auto, partita dai centri industriali del Nord, si è diretta verso il Sud, bloccando tutto, provocando file lunghe decine e decine di chilometri dove i nervi e i motori saltavano via come un tappo di champagne. La grande rete autostradale italiana, vanto e orgoglio dei governi che si sono succeduti alla direzione del paese, è stata messa in crisi, travolta da quelle macchine infernali che sta « alluvionando » tutto, strade e città comprese.

E' bastato un « ponte » più lungo, un esodo in massa dei meridionali che lavorano al Nord, per mettere in crisi un sistema viario e di trasporti che avrebbe dovuto assicurare « benessere e civiltà » al Paese, almeno fino alle soglie dell'anno duemila. Da vent'anni a questa parte si continua a investire migliaia di miliardi nella costruzione di autostrade: se ne costruiscono di tutti i tipi e per tutti i gusti. In Versilia per fare un esempio si stanno dando gli ultimi ritocchi alla cosiddetta autostrada del « buccellato » che collegherà Viareggio a Lucca. Sullo stesso tratto esiste già un altro collegamento autostradale e sono in funzione altre due comode strade normali. Molto spesso si costruiscono autostrade non per una effettiva ragione di utilità ma per motivi di prestigio.

La scelta autostradale ha condizionato e continua a condizionare l'economia italiana e gli investimenti nel settore dei trasporti. Si continua a costruire autostrade mentre i centri urbani delle grandi città sono giunti a due passi dalla paralisi totale. Si spendono migliaia di miliardi per le grandi arterie di comunicazione e si investono pochi spiccioli per i servizi pubblici nei grandi centri, per le metropolitane, per risolvere il problema della paralisi del traffico. La scelta autostrada ha portato a delle distorsioni, ammesse oggi anche da coloro che, in passato, caldeggiavano le opere definite di « benessere e di prestigio ». A parte il fatto che molti degli investimenti dirottati sulle autostrade avrebbero potuto essere impiegati in altre opere sociali di primaria importanza (ospedali, scuole, edilizia popolare), « ci si constata con amarezza



Un tratto dell'autostrada del Sole in Lombardia

che la « scelta » operata tanti anni fa ha determinato due grossi squilibri nel tessuto economico e sociale del Paese. Il primo riguarda il sistema dei trasporti, il secondo il territorio.

L'estate scorsa, quando la nostra rete autostradale era semi-paralizzata non erano bloccati solo migliaia di automobilisti in ferie ma soprattutto il nostro sistema di trasporto. Lunghe e interminabili colonne di autocarri sono rimaste intrappolate nelle corsie di emergenza, specie lungo la Bologna-Firenze. Ritardi paurosi si sono avuti nelle consegne delle merci. Il ciclo produttivo ha subito seppure in modo non catastrofico, una battuta di arresto.

Oggi, dopo lo sviluppo autostradale, il trasporto merci in Italia si svolge per l'88

per cento sulla strada; il 7 per cento su ferrovia; il 3 per cento per via marittima o fluviale e il resto per via aerea. Gli spostamenti individuali per ragioni di lavoro o di svago avvengono solo per il 12,5 per cento con i mezzi pubblici. Un assurdo nell'assurdo. Nessun paese industrializzato del mondo registra uno squilibrio così grosso fra i vari mezzi di trasporto.

In Italia si è puntato tutto sulla strada, sull'automobile e l'autotrasporto, imboccando quella via indicata da tre dei principali monopoli dell'era moderna: auto, petrolio, gomma. Le conseguenze sono di un maggior costo del trasporto merci e individuale, costo che poi ricade sulle spalle dei consumatori. Una recente indagine condotta in Inghilterra sui costi dei vari mezzi di trasporto ci dà delle cifre assai indicative. Facendo un calcolo su un percorso di 3 mila chilometri, a pieno carico, si ha il seguente costo: camion 6,7; treno 2,40; nave 0,50; aereo 15. La scelta autostradale, operata soprattutto a danno delle ferrovie, ha portato a un eccessivo appesantimento dei costi dei trasporti.

L'ultima grande lotta dei ferrovieri italiani, terminata nell'estate scorsa, ha messo in luce una paradossale situazione esistente nel nostro Paese. L'autostrada « piglia-tutto » ha portato a una degradazione lenta e progressiva della ferrovia. Tutto questo mentre negli altri paesi europei si resisteva a una continua « ripresa » del trasporto su binario. Attualmente il potenziale delle ferrovie italiane è utilizzato solo per il 34 per cento circa ed è destinato a scendere ancora, facendo aumentare lo astronomico deficit dell'azienda di Stato. Cinque anni fa l'utilizzazione degli impianti ferroviari era del 42 per cento.

I ferrovieri, nel corso della loro lotta, denunciavano una serie di situazioni insostenibili: di impianti fermi a 50 anni fa, di personale insufficiente, di lavori mai eseguiti nonostante i continui e ripetuti solleciti. Il governo ha dovuto ammettere che i ferrovieri avevano ragione quando, dati alla mano, hanno dimostrato l'esigenza di rimettere in sesto lo squilibrato sistema dei trasporti italiani.

L'Italia parte oggi da una situazione del tutto anomala del suo sistema di trasporti. Abbiamo, è vero, la migliore rete autostradale europea (predefaci a parte) però abbiamo nello stesso tempo il più squilibrato sistema di trasporti del mondo. In nessun paese del MEC si registra un divario così grande fra strada e rotaia (88 per cento, 7 per cento). Le industrie quasi ovunque, affidano circa il 40 per cento dei traffici alla strada ferrata; questa percentuale scende solo in Olanda e nel Belgio dove esiste una estesa navigazione interna. Rimontare il grosso divario non è facile se teniamo conto che in Italia si continua a puntare in modo preminente sulle autostrade, tanto è vero che già si parla di portare a 6.700 chilometri la rete italiana (quasi il doppio di quella attuale) e di potenziare i collegamenti autostradali attraverso le Alpi. Una recente statistica ha pronosticato che nel 1975 un quarto dell'attuale rete autostradale italiana sarà « saturata ». La circolazione diventerà difficilissima, se non impossibile. Ebbene, di fronte a questa catastrofica previsione, negli ambienti governativi non si pensa di alleggerire le autostrade dal traffico pesante, riva lutando, con una serie di necessari ammodernamenti, le ferrovie e la navigazione costiera. Si continua invece a puntare sulle autostrade, progettandone addirittura una a fianco all'altra.

Ma la « scelta » autostrada che non ha portato solo a un pauroso squilibrio del nostro sistema dei trasporti; lo stesso squilibrio lo troviamo nell'assetto territoriale. Come la autostrada ha fatto da « asso piglia tutto » nei confronti della ferrovia: il Nord ha preso tutto (o quasi) nelle autostrade a danno del Mezzogiorno.

I temi affrontati durante l'incontro — conclude il comunicato — saranno approfonditi da apposite commissioni, che avranno il compito di rendere possibile il rapido passaggio alla fase progettuale ed esecutiva.

La Regione emiliana sul piano delle FS

BOLOGNA, 18

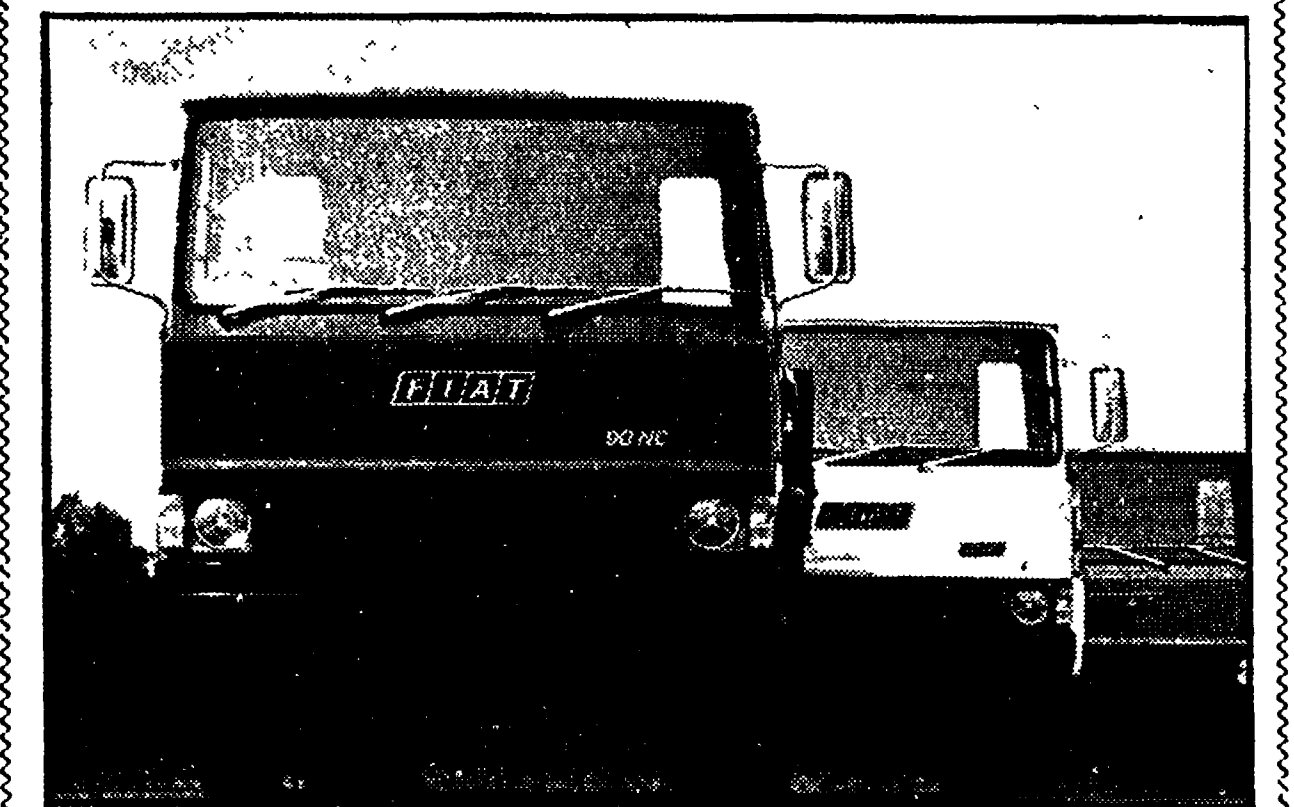
Il ruolo e i programmi delle Ferrovie dello Stato in Emilia-Romagna, in relazione al problema dello sviluppo economico, dell'assetto territoriale, della creazione di centri di smistamento merci e dei « pendolari », sono stati oggetto di un incontro fra il presidente della giunta regionale Guido Fantì — che era accompagnato dall'assessore Fausto Bocchi e dall'avv. Ubaldo Lorenzini, presidente dell'Autotrasporto di Bologna — e il direttore generale delle F.S. ing. Filippo Bordini, assistito dai suoi collaboratori.

Le parti — riferisce un comunicato della Regione — sono state concordi nel ritenere indispensabile una maggiore e più qualificata presenza delle ferrovie dello Stato, poiché il trasporto su rotaie, sia dei passeggeri che delle merci, costituisce un elemento indispensabile per un'ordinata crescita della regione. In particolare, sono state esaminate le questioni del raddoppio della linea Milano-Bozzone, dei terminali ferroviari del porto di Ravenna e dell'aeroporto di Bologna e del relativo potenziamento delle linee di raccordo, per quanto riguarda sia il movimento passeggeri che quello delle merci, anche in rapporto alla progressiva espansione dei trasporti containers e alle conseguenti attrezzature.

I temi affrontati durante l'incontro — conclude il comunicato — saranno approfonditi da apposite commissioni, che avranno il compito di rendere possibile il rapido passaggio alla fase progettuale ed esecutiva.

APT azienda provincializzata trasporti
 40126 BOLOGNA - Via Angelo Finelli, 1 - Tel. 235855
 Servizi turistici per ogni località italiana e straniera
 Informazioni, preventivi a richiesta telefonando al numero 26 99 64

Più confortevoli e più redditizi i nuovi autocarri leggeri FIAT-OM



Una gamma unificata imposta con criteri d'avanguardia

La recente introduzione della nuova gamma OM di veicoli leggeri FIAT-OM costituisce un avvenimento di grande rilievo non solo commerciale ma anche industriale.

A parte le loro caratteristiche tecniche e di impiego, i nuovi veicoli rappresentano infatti il primo risultato concreto del processo di integrazione in atto fra le marche del gruppo Veicoli Industriali Fiat. Un processo particolarmente importante per i suoi riflessi sia dal punto di vista della qualità della produzione, sia per quanto riguarda la competitività in campo internazionale. Oggi è infatti possibile una produzione competitiva, solo se realizzata su scala industriale e con quantitativi decisamente elevati. Ciò richiede d'altra parte investimenti imponenti e pertanto prodotti tecnologicamente avanzati, tali da tenere il mercato per molti anni; nel settore del trasporto leggero, questo traguardo è stato raggiunto attraverso una radicale integrazione produttiva tra la Fiat e la OM, con veicoli che raccolgono e valorizzano l'eredità e la tradizione di entrambe le marche. Queste conservano tuttavia una personalità distinta non solo nella diversa estensione della gamma, ma soprattutto nella diversa motorizzazione che rimane rispettivamente Fiat e OM.

I modelli della nuova gamma

Come noto, la nuova gamma unificata Fiat e OM che ha sostituito tutti i precedenti modelli delle due marche compresi tra le 5 e 10 tonnellate di peso totale a terra, è costituita complessivamente da 3 modelli Fiat e 9 modelli OM diversificati ciascuno per il diverso gruppo motore-propulsore oltre che per una differente personalizzazione del frontale cabina. Gli altri organi, telaio, sospensioni, assali, sistema frenante, ecc., sono unificati. La cabina, l'elemento più importante e che meglio caratterizza la nuova gamma, è unica per tutti i modelli.

Reddittività

Alla reddittività di un veicolo concorrono due fattori fondamentali: da un lato il costo, da intendersi naturalmente come costo di esercizio, e comprendente pertanto diverse componenti dall'altro il « reddito » che se ne può ricavare, che a sua volta si basa su tre fattori principali: la portata, la velocità commerciale, la superficie utile (unitamente al volume, nel caso di un furgone).

Nella nuova gamma il costo di esercizio tende a diminuire, anzitutto per effetto della unificazione dei gruppi meccanici principali che consente l'utilizzazione di tecnologie avanzate e quindi una maggior durata e affidabilità oltre ad una maggiore facilità di riparamento dei ricambi.

Per contro l'altro parametro, il reddito, tende ad aumentare ancorato come è ai tre fattori sopracitati — portata, velocità, superficie utile.

Tralasciando la portata, vincolata in Italia dalla nota legislazione, nei nuovi autocarri è aumentata sia la velocità commerciale (intesa come velocità media di esercizio), sia la superficie utile. La prima, tramite l'incremento del rapporto potenza-

peso; la seconda, con l'avanzamento della cabina, a parità di passo e quindi di maneggevolezza. Nel caso di un furgone ciò si traduce naturalmente in un aumento di volume ancor più significativo.

Un ulteriore vantaggio deriva dalla disponibilità di un maggior numero di passi e versioni che permette di soddisfare, con una maggior possibilità di scelta e versatilità di impiego, le più varie necessità dell'utenza.

Confort

La novità di maggior rilievo ed il lato forse più interessante dei nuovi veicoli, risiede poi in un livello di confort (inteso nel senso più completo dal sedile più comodo al servo-mezzo, al cambio sincronizzato, all'isolamento termico-acustico, ecc.) particolarmente elevato e di tipo chiaramente automobilistico. E' questa infatti una delle esigenze più sentite nel mondo dell'autotrasporto: un ambiente quanto più possibile accogliente e funzionale che permetta la cura con cui la Fiat ha affrontato il tempo senza risentire di eccessivo affaticamento.

La nuova cabina è stata quindi oggetto di studi approfonditi e di un meticoloso lavoro di collaudi in tutti i dettagli. Ottima accessibilità, attraverso una portiera di dimensioni maggiorate, con gradino abbassato. Posizione di guida più razionale, con maggiore spazio e libertà di movimento; comandi a portata di mano e strumentazione raccolta e di facile lettura. A richiesta, sedile guida del tipo regolabile anche in altezza.

Anche elasticamente al telaio per evitare la trasmissione delle vibrazioni, la cabina è stata poi rivestita con materiale fonoassorbente che funge anche da isolante termico.

Altri accorgimenti quali le sospensioni più morbide, la guida a vite globoidale e rullo (più leggera e sensibile), il cambio sincronizzato con la prima ad innesto facilitato e la leva di tipo turistico, sottolineano la cura con cui la Fiat ha affrontato il problema di rendere la guida dei nuovi autocarri quanto più riposante possibile, avvicinandola alle caratteristiche per così dire automobilistiche, pur mantenendo la robustezza — ed il dimensionamento tipico dei veicoli industriali.

Sicurezza

Sono molti i fattori che concorrono a creare la sicurezza in un veicolo. Confort, facilità di guida, visibilità, tenuta di strada, freni, ne sono gli esempi più noti.

Ma la sicurezza attiva si estrinseca poi in numerosissimi accorgimenti che nei nuovi veicoli sono stati curati con particolare attenzione. Gli specchi retrovisivi laterali, ad esempio, sono di grandi dimensioni, e quindi di curvatura ridotta; ciò evita di deformare le immagini, conservando alle stesse una più esatta sensazione delle distanze.

Così i fanali posteriori oltre ad essere di maggiori dimensioni, sono stati studiati dal punto di vista fotometrico per aumentare la ricettività di visione anche in caso di nebbia.

Sono solo due esempi ma riteniamo siano sufficienti a dare una idea dell'attenzione con cui ogni particolare è stato valutato con speciale riguardo al problema della sicurezza.

Analogamente, per la sicurezza passiva si possono citare una serie di caratteristiche che vanno dalle ampie dimensioni della cabina (il che significa aumento dello « spazio vitale » al suo interno), alla robustezza della struttura, al paragonabile imbottiti, ai comandi incassati e cedevoli, alle imbottiture interne, agli attacchi per le cinture di sicurezza.



Taddeo Conca

BARTOLETTI

FORLÌ 47100
 VIALE LEONARDO DA VINCI N. 8
 TELEF. N. 5444 BARIMCAR
 Tel. (0543) 5712 PBX

80144 SECONDIGLIANO - NAPOLI
 VIA ROMA VERSO SCAMPIA N. 55
 TELEF. N. 71249 BARIMSUD
 Tel. (081) 540760

PRODUCE:

- Rimorchi e semirimorchi di tutti i tipi
- Rimorchi per trasporti speciali
- Rimorchi per carri ferroviari ed eccezionali
- Apparecchiature per ribaltabili su moltri
- Trasformazione autocarri
- Carrozzerie industriali (cabine, cassoni, semifurgoni e furgoni)
- Attrezzature per trasporto vetture
- Attrezzature per trasporto granulati con carico e scarico pneumatico
- Furgoni frigoriferi
- Furgoni sanitari
- Officine mobili
- Cisterne comuni, vetrificate, zincate in acciaio inossidabile, termicamente isolate
- Impianti di incenerimento
- Attrezzature per servizi raccolta e trasporto rifiuti
- Autopompe per auto-irrigatori
- Attrezzature per spurge pozzi neri