

# Non è ancora questa la volta buona per il Mezzogiorno?



Una proposta per il Sud è quella del potenziamento delle infrastrutture ferroviarie collegate con i porti, per lo sviluppo dei traffici nel Mediterraneo

## Dalla lotta dei ferrovieri alle vertenze regionali

Le riforme camminano in un solo modo, con lo sviluppo qualitativo ed in estensione delle lotte dei lavoratori. A luglio, quando i ferrovieri hanno portato a maturazione la loro vertenza, potevano esserci dubbi sulla capacità di collegare un programma rivendicativo di categoria ad esigenze di riforma che interessano non soltanto milioni di utenti, ma l'intero assetto economico del paese. A settembre non c'era più motivo di dubitare: l'accordo per i lavoratori delle Ferrovie include, infatti, precisi impegni di politica dei trasporti.

L'esperienza è stata positiva perché si sono verificate alcune novità. Anzitutto le rivendicazioni della categoria, specialmente quelle per la difesa della salute e la riduzione del disagio lavorativo, hanno posto in causa direttamente il programma di investimenti ed un loro indirizzo a rimuovere gli ostacoli al cambiamento non solo delle condizioni, ma anche di certi aspetti del rapporto di lavoro. L'aver capito che la categoria — tutta la categoria — può realizzare interamente i suoi obiettivi senza affrontare ostacoli generali, mettere in causa rapporti so-

## Un'analisi dei sindacati mette a nudo le prospettive - Una situazione intollerabile che segna la distanza fra i progetti attuali e le necessità dello sviluppo economico - Risultati e obiettivi sindacali

Nell'Italia meridionale ed insulare ci sono 4,8 Km di linee per ogni 100 Km di territorio, contro 3,7 al nord e sul totale delle linee l'elettrificazione è estesa al 30% e il doppio binario al solo 17%, contro rispettivamente un 60 per cento e un 32% al nord.

Al di là delle situazioni quantificabili in cifre, che pure nella loro semplicità esprimono uno stato di grave arretratezza, si registra a livello di singolo impianto o di materiale rotabile, una condizione di disagio che denuncia anni di trascuratezza e di generale abbandono. Valga per tutti un esempio che, più o meno, esprime la politica tuttora seguita nei confronti dei compartimenti del mezzo giorno: nella linea Ionica, tra Reggio Calabria e Bari, sono state messe in servizio le autotomiche che, dopo avere fatto la spola per anni sulle rotte dei Trans - Europe Express, sono state sostituite da nuovo e più moderno materiale: il comfort nella rete della seconda Italia è fornito da quello che ormai non è più di moda al nord.

Nella piattaforma rivendicativa dei ferrovieri il tema del sviluppo del Mezzogiorno, in termini di rete ferroviaria e in quelli più generali economico - occupazionali, ha avuto notevole rilievo. L'aver ottenuto negli organici il raggiungimento del tetto di 226 mila unità ha significato un incremento occupazionale più sensibile per il Mezzogiorno che per il nord, mentre la conquista del piano di investimenti è stata la garanzia

Il « Bollettino » del Sindacato ferrovieri italiani pubblica una analisi dell'impostazione data al programma di investimenti delle Ferrovie. Ne riprendiamo la parte riguardante il Mezzogiorno, che fornisce dati e compie un'analisi puntuale.

del mantenimento degli attuali livelli di occupazione per le fabbriche che producono materiale ferroviario e la certezza della possibilità di espansione per le stesse industrie, all'aumentare delle commesse, colla conseguente creazione di nuovi posti di lavoro.

Nell'orientamento aziendale per il piano, al di là dei propositi da rispettare, formalmente, l'impegno del 40% di investimenti per le industrie del sud, non pare si registri una decisa inversione di tendenza rispetto al concetto in quale si considera il Mezzogiorno essenzialmente come rocca per il rifornimento di manodopera e derrate in funzione dello sviluppo industriale del nord.

La rete ferroviaria continua ad attraversare il territorio come un asse di rapido scorrimento verso il nord per le merci e persone, sulle due grandi direttrici tirrenica e adriatica, indipendenti fra di loro e slegate dalla realtà economica delle aree in cui

passano. Di queste linee si prevede un ulteriore potenziamento mentre, per contro, le trasversali sono del tutto trascurate.

Si insiste cioè sull'indirizzo di funzionalizzare il complesso sviluppo di un'economia ancora in fase di decollo al di esigenze dell'area commerciale costituita dai paesi del MEC, escludendo aprioristicamente la prospettiva di considerare il Mezzogiorno come una piattaforma ideale per aprirsi anche ai mercati degli altri paesi affacciati sul Mediterraneo.

Le proposte in materia di infrastrutture ferroviarie per il sud, quali risultano dalla bozza aziendale, sono la logica trasposizione nel settore di quella che è la ormai classica posizione del governo italiano in politica estera. In effetti si apre alla nostra produzione altri mercati che non siano quelli del MEC o degli USA significa per esempio uscire dallo schema di rigido atlantismo ed operare sul piano politico per la soluzione

del conflitto medio orientale e la riapertura al traffico del Canale di Suez, in modo da ricondurre nel bacino mediterraneo l'asse dei trasporti intercontinentali che ora fa capo per l'Europa ai porti del Baltico e segue ormai le sole rotte dell'Atlantico. Ma anche nell'ipotesi che il Mediterraneo dovesse restare un mare interno, nel qual caso costituirebbe comunque una area di naturale espansione per l'economia italiana e lo sviluppo industriale del Mezzogiorno. Il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie di raccordo al sistema portuale dovrebbe essere l'opera fondamentale per garantire all'Italia il passaggio delle correnti di traffico da e per l'Europa continentale.

Il confronto colle regioni interessate sarà un momento molto importante per definire l'orientamento degli investimenti per la rete ferroviaria a sud: anche perché oltre a un indirizzo per la ristrutturazione degli impianti, le Confederazioni si sentono fissi occorrerà allargare il di-

scorso al settore del materiale rotabile, da merci in particolare.

L'economia, ancora estesamente agricola, del Mezzogiorno abbisogna di carri specializzati per il trasporto di derrate, per garantire ad una merce molto deperibile la indispensabile continuità nella catena del freddo.

In questo settore le F.S. non si appoggiano da sole ma per mezzo di una società multinazionale, la Interfrigo, che ha il monopolio della produzione dei carri frigoriferi e che finora non si è mostrata in grado di coprire l'intero arco della nostra domanda di mercato.

Il programma nei dettagli dovrà prevedere precisi impegni in questo settore, di vitale importanza per molte regioni dell'Italia meridionale.

Il Mezzogiorno è uno dei grandi settori di intervento proposti dai sindacati e sui quali dovrà operare il piano decennale delle F.S., ma questi interventi non dovranno ripondere alla logica di stanziare investimenti per il Sud, per cui così impone una legge, quanto piuttosto a far fronte alle esigenze territoriali che le assemblee elettive e gli altri organismi democratici saranno in grado di prospettare.

Le organizzazioni sindacali unitarie dei ferrovieri intendono dare una continuità operativa al loro impegno nei confronti del Mezzogiorno: il piano pluriennale delle F.S., in tal senso, apre una prospettiva sulla quale, unitamente alle Confederazioni, si sentono impegnate a fondo.

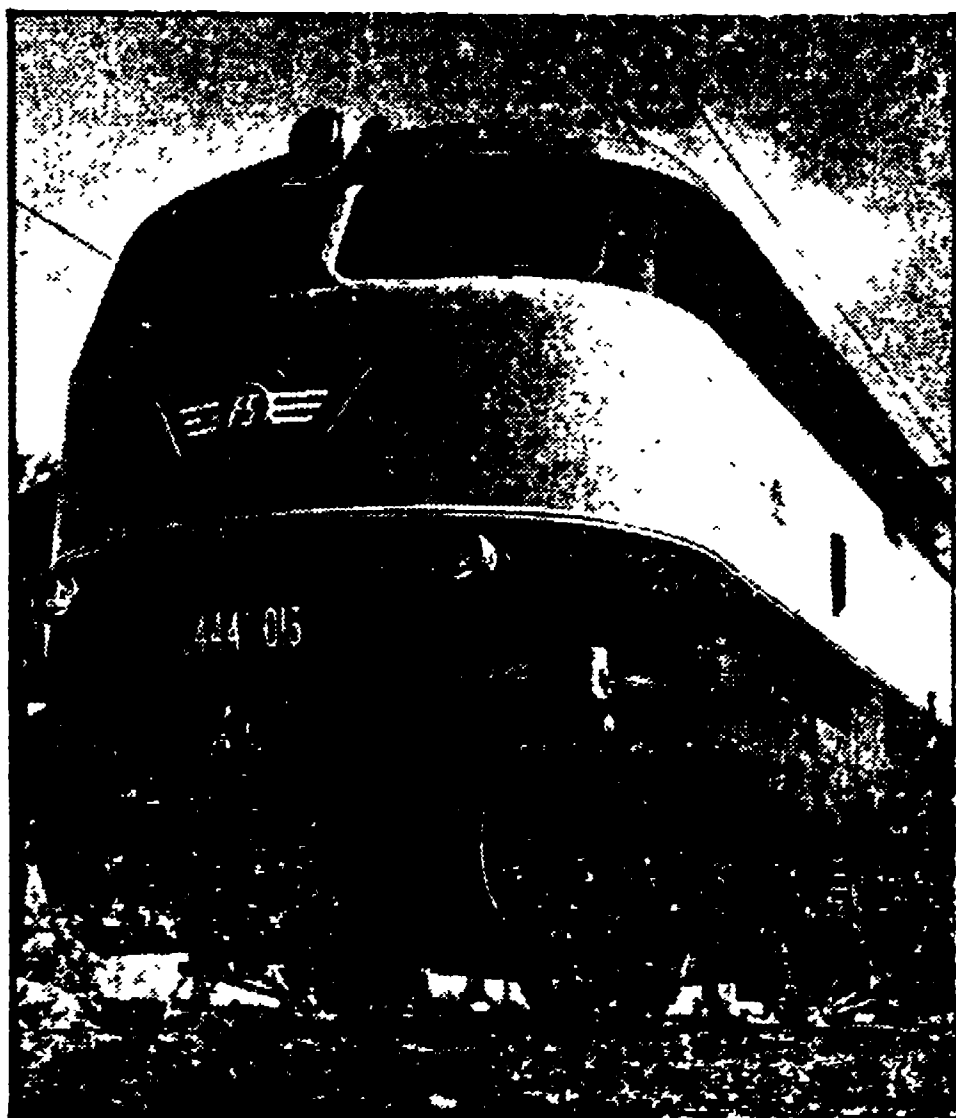


L'economia agricola del Mezzogiorno ha bisogno di carri specializzati e di altri impianti per la conservazione e per il trasporto delle derrate

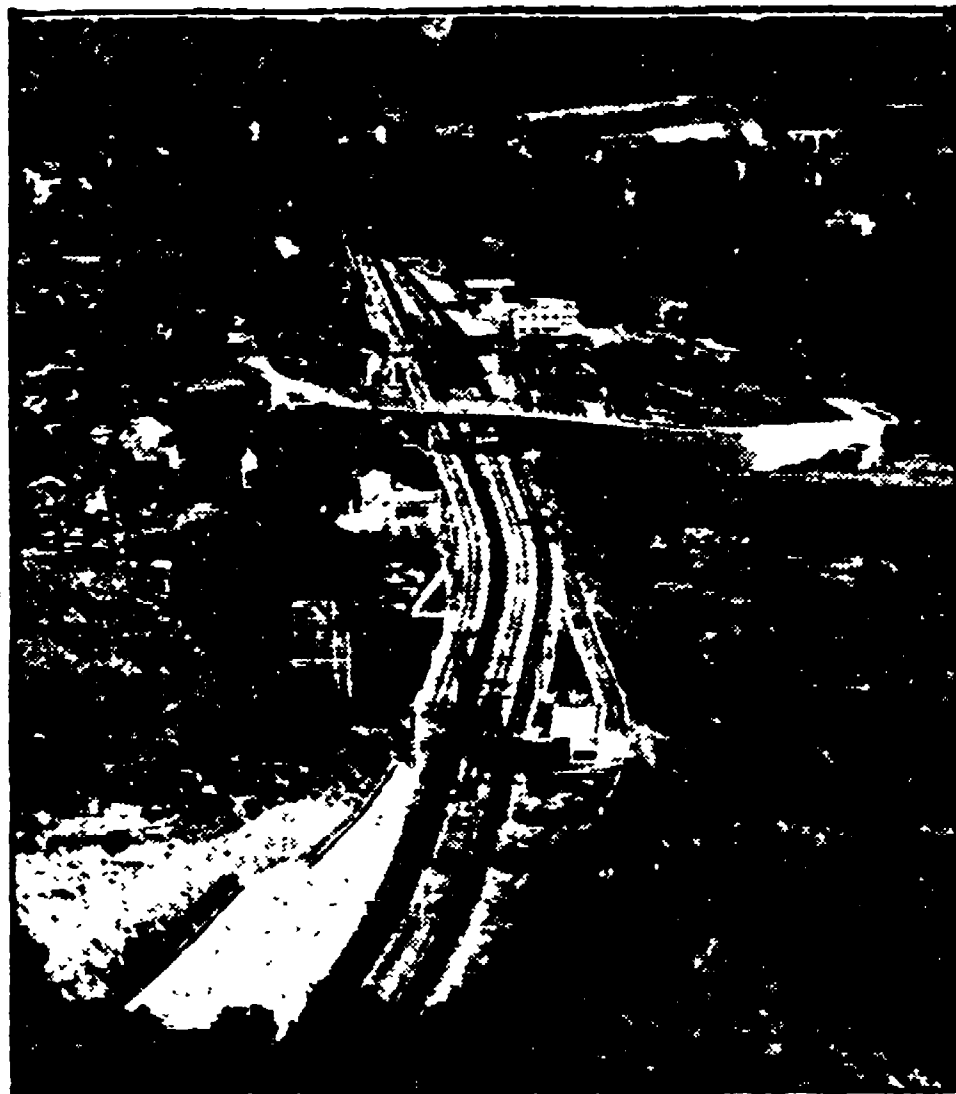
PUBBLICITA'

# Ferrovie dello Stato

### IL VETTORE IN GRADO DI OFFRIRE LE MIGLIORI SOLUZIONI AI PROBLEMI DEL TRAFFICO



Locomotiva elettrica E44



Il raddoppio della linea Battipaglia-Reggio Calabria nel tratto di Acquafredda

1) Lo sviluppo delle comunicazioni è uno degli elementi più strettamente legati al progresso socio-economico. Tuttavia, il problema urgente, oggi, non è tanto quello di incrementare in modo indiscriminato tale sviluppo, quanto di mantenerlo aderente ai bisogni della società, al grado e al tipo di progresso che si vuole perseguire.

Nel nostro Paese, ad esempio, in cui il dinamismo economico e sociale, la mobilità geografica delle persone e delle cose sono in aumento, il problema dei trasporti pubblici si pone ormai in primo piano tra i grandi compiti che la società ha davanti a sé.

Oltre, se si considera il tema di evoluzione che caratterizza la domanda attuale di trasporto, ci si rende anche conto che un contributo determinante alla politica pubblica dei trasporti con la venuta delle Ferrovie dello Stato: vettore tuttora in grado di offrire le migliori soluzioni ai problemi del traffico a lunga distanza ed a quello di massa, tipici del nostro tempo.

Di fronte alla crisi di saturazione, oggi come è noto investe anche le infrastrutture del trasporto terrestre e aereo le ferrovie mostrano di possedere ancora una riserva di capacità di adattamento, intesa come attitudine a sfruttare più intensamente le linee e gli impianti, in presenza di concentrazioni di traffico sempre più elevate.

Studi ufficiali confermano che le ferrovie, oggi, hanno la possibilità di svolgere una funzione primaria per la realizzazione dei grandi obiettivi economici e perseguiti anche nei programmi nazionali: si tratta di problemi come il superamento degli squilibri territoriali, l'eliminazione dei divari tra zone a diverso grado di sviluppo; la riduzione dei fenomeni di congestione sui grandi itinerari e, soprattutto, in corrispondenza delle grandi aree metropolitane; l'avvicinamento, in termini di tempo, dei centri economici; il soddisfacimento della sempre maggiore esigenza di mobilità, non solo nazionale ma anche europea.

Occorre di conseguenza che, nella pianificazione nazionale, gli investimenti ferroviari abbiano una posizione di massimo rilievo ai fini degli obiettivi prefissati.

Questo è un punto di arrivo che le Ferrovie dello Stato si sono conquistate dopo anni molto difficili. La prima inversione di tendenza si è avuta col Piano decennale 1962-1972, che ha consentito di impostare una consistente opera di riassetto, ammodernamento e potenziamento della rete.

Ora, gli obiettivi si sono allargati e si proiettano nel futuro: e di conseguenza, anche l'opera di potenziamento delle ferrovie, va intensificata e, soprattutto, estesa.

Questo sarà il compito del Piano pluriennale ferroviario, presentato al C.I.P.E. scorso estate. Esso costituisce la sintesi di una approfondita valutazione delle azioni da svolgere nel settore fer-

rovio, per attuare gli obiettivi di una politica dei trasporti, almeno a medio termine coerente con l'azione programmatica dello Stato, anche al fine di un migliore assetto del territorio.

2) Il nuovo Piano pluriennale (dell'ordine di 4.000 miliardi) tiene ovviamente presenti le esigenze di ammodernamento tecnologico; di rafforzamento delle attrezzature per il traffico merci; di ristrutturazione delle linee interessate dai più intensi movimenti pendolari; di potenziamento delle linee che adducono al porto e ai valichi internazionali, nonché delle fondamentali direttrici longitudinali e trasversali, con particolare riferimento a quelle interessanti il Mezzogiorno e le isole.

Si è detto dell'elasticità che le ferrovie presentano rispetto alla saturazione, tuttavia, pur esse hanno dei limiti che si rischia ben presto di raggiungere.

Le previsioni per il settore viaggiatori: dicono, infatti, che dai 34 miliardi di viaggiatori/km. intera rete, del 1971, si passerà a 44 miliardi nel 1982; nel settore merci da 18 miliardi di ton./km. a 24 miliardi; nel settore dei pendolari da 56 miliardi di viaggiatori a 68 miliardi.

Il traffico, è noto, si concentra soprattutto sugli itinerari fondamentali: dorsali e costieri oltre quelli a servizio dei traghetti e sui tronchi di avvicinamento ai grandi agglomerati urbani, che presentano le più gravi carenze di alimentazione. Si tratta di linee a semplice binario da raddoppiare; di linee a doppio binario da quadruplicare; di nodi, di stazioni e scali di smistamento da ampliare.

L'eliminazione delle strozzature esistenti (e delle conseguenti congestioni che ne derivano), l'introduzione di più moderne tecniche di esercizio e di gestione, con conseguenti possibilità di aggiornamenti organizzativi, consentiranno anche di elevare notevolmente l'efficienza aziendale e di realizzare benefici economici di notevole rilievo per l'Azienda F. S. e per l'economia nazionale.

Gli effetti del Piano vanno, quindi, considerati sotto il profilo dei vantaggi che esso arrecherà all'intera collettività oltreché sotto il profilo aziendale.

Dal punto di vista aziendale, i potenziamenti previsti nel piano allo scopo

di eliminare le limitazioni e le strozzature esistenti frutteranno, in realtà, una capacità di trasporto tale da soddisfare gli sviluppi di traffico sopra i limiti della attuale capacità, in modo da consentire di sostenere.

Allargando il discorso dal piano aziendale a quello degli interessi generali della collettività, va tenuto conto dei riflessi che le realizzazioni tecniche del piano potranno produrre per l'economia generale del Paese, per effetto del contributo che arrecheranno al migliore assetto del territorio, allo sviluppo delle aree depresse, al miglioramento delle condizioni ecologiche, e così via.

Anche se la somma di questi benefici non può essere agevolmente valutata, la sua incidenza è di un'entità facilmente intuibile e tale da rappresentare valida contropartita degli investimenti. Investimenti che — non si deve dimenticarlo — determinano la creazione di posti di lavoro e svolgono un importante ruolo di sostegno e di stimolo nel processo di formazione del reddito nazionale attraverso l'affidamento di commesse all'industria la quale — a sua volta — con la certezza di sostanziose commesse prospettate in un congruo numero di anni viene messa in grado di adeguare con tempestività le proprie strutture, nel fronte, con la dovuta prontezza, alle consegne del materiale commissionato.

3) Meritano un cenno a parte gli interventi programmati per l'adeguamento degli impianti interessati ai servizi per i lavoratori pendolari.

Il problema del trasporto ferroviario quotidiano casa-lavoro (o scuola) di copiose masse di lavoratori e studenti si è esteso nell'ultimo dopoguerra a quasi tutte le città italiane con particolare accentuazione per i maggiori centri urbani (Torino, Milano, Genova, Firenze, Roma e Napoli) assumendo nel tempo, dimensioni rilevanti anche in dipendenza del fatto che le crescenti difficoltà di circolazione sugli itinerari stradali di penetrazione inducono notevoli aliquote di operatori a trasferirsi al mezzo su rotaia (su un milione circa di viaggiatori trasportati ogni giorno, 440 mila usufruiscono di abbonamento con percorrenza media di 37 km.).

L'espansione dei relativi servizi posti alle F. S. seri vincoli d'esercizio a causa dei ristretti margini di tempo,

di blocco automatico, alla ripetizione del segnalamento di via a bordo dei mezzi di trazione, agli apparati centrali elettrici per la manovra di scambi e segnali, a quelli di segnalamento luminoso, alla centralizzazione del controllo della circolazione su intere tratte di linee e sui principali nodi ferroviari (comando centralizzato del traffico), all'elaborazione elettronica per la regolazione della circolazione sui principali nodi e su organi di sistemi di linee (quali, ad esempio, l'intero sistema a quadruplo binario della Roma-Firenze).

In particolare, il compimento del programma già in atto per lo sviluppo delle elaborazioni elettroniche nella gestione delle F. S., prevede sostanzialmente il controllo centralizzato dei treni, il controllo centralizzato della domanda viaggiatori e merci (teleprenotazione posti con emissione automatica dei biglietti, teleassunzione merci, telesegnale contabile, teleaffidamento, ecc.); il controllo centralizzato delle scorte di magazzino, il controllo del personale e della relativa contabilità, nonché, infine, l'allestimento del centro direzionale, con lo scopo di fornire tempestivamente alla dirigenza tutte le informazioni occorrenti per una moderna conduzione aziendale.

Tenuto conto dell'esigenza, sentita da tutte le reti ferroviarie del Paese, di progredire di dare adeguato spazio all'attività di ricerca e sperimentazione, nel nuovo piano pluriennale è stato previsto il finanziamento occorrente per costituire l'Istituto ricerche ed esperienze ferroviarie, ubicato nella zona di Anguillara Sabazia.

Tale istituto potrà intraprendere, inoltre, studi e ricerche di tipo avanzato tendenti allo sviluppo di mezzi non convenzionali, d'intesa con il Consiglio nazionale delle ricerche, con istituti universitari e con i corrispondenti istituti di ricerca di altre reti ferroviarie.

Un'azienda che voglia tenersi al passo con i tempi non può trascurare un settore di così vitale importanza ai fini della introduzione di sistemi di trasporto terrestri più avanzati i cui lineamenti, anche se le prospettive di concreto impiego di tali mezzi sono realisticamente da collocare negli anni '80, saranno certamente definiti nel corso del presente decennio.

La previsione del completamento della direttissima Roma-Firenze idonea alla circolazione di treni a velocità di 250 km/h, e della costruzione della direttissima Milano-Bologna, il cui tracciato viene studiato per velocità sino a 300 km/h, fornisce una indicazione di quella che potrà essere la rete ferroviaria degli anni '80, che a fianco delle linee tradizionali portate ad un livello di efficienza adeguato ai tempi, vedrà una disponibilità di assi fondamentali intercity idonei per servizi ad alta velocità tali da far realizzare il corpo di percorso da porto a porto comparabili a quelli offerti dal mezzo aereo.

4) Infine, vanno sottolineati alcuni aspetti particolari del nuovo piano ferroviario, che per il loro contenuto qualificano gli interventi in termini di modernità e di progresso tecnico.