

Incredibile destino delle commesse delle Ferrovie dello Stato

Ritardata di anni la consegna di carrozze e materiale alle FS

Neppure un quinto delle ordinazioni a numerose ditte private e a Partecipazione Statale è stato consegnato nei tempi pattuiti. Le conseguenze sono molto gravi: disservizi, ritardi, impossibilità di attuazione dei piani di rinnovamento del trasporto su rotaia - Continua la politica di privilegio delle autostrade

DALLA REDAZIONE

INCROCIATO il grande «esodo» di agosto e milioni di persone fanno la triste esperienza che negli altri mesi è riservata ai passeggeri dei treni per «pendolari». In quanto al traffico delle merci per ferrovia, le notizie dei giorni scorsi ci hanno detto che siamo ormai alla paralisi. «Attendiamo nuove locomotive, carrozze, carri merci più ordinati alle industrie» - dichiarano i dirigenti del

FS. - ma ci sono i ritardi tecnici. Comunque col nuovo piano triennale da 4 mila miliardi di investimenti tutto andrà a posto e in cinque o sei anni avremo un traffico più efficiente e comodo». Il discorso sarebbe accettabile se i ritardi nelle consegne di materiale rotabile fossero soltanto «tecniche». Ma non è così. Pubblichiamo qui accanto una tabella con tutti i ritardi finora accumulati

dalle industrie italiane costruttrici di materiale rotabile nelle consegne alle Ferrovie dello Stato. I dati sono aggiornati alla fine di febbraio, ma nei quattro mesi e mezzo di attesa i trasporti in situazione è cambiata ben poco. La media dei ritardi è sui due-tre anni. Ci sono industrie che prevedono di consegnare nel 1975 pezzi di locomotive e carrozze che a termini di contratto dovevano fornire fin dall'anno scorso. Non sono ancora terminate le consegne per contratto si dovevano esaurire nel 1970.

Completivamente nemmeno un quarto del materiale ordinato è stato finito nei tempi stabiliti e le FS non hanno ancora avuto nemmeno la metà di quanto commissionato da anni. Di fronte a queste cifre non c'è giustificazione «tecnica» che regga ed appare ben meschina l'uscita delle industrie che hanno attribuito la colpa dei ritardi agli scoperti dei metalmeccanici.

Ritardi nelle consegne di materiale rotabile alle F.S.

Table with columns: INDUSTRIA, TIPO DI MATERIALE, Termine consegnato, Quantità che si doveva fornire, Quantità consegnata. Lists various industries like FIAT, FERROVIARIA SAVIGLIANO, MONCENISIO, etc., and their delivery delays.

Ma il discorso più grave riguarda le prospettive che non veramente preoccupanti. Infatti le locomotive, le carrozze, i carri indicati nella tabella sono stati finiti con uno stralcio di 400 miliardi (di cui 130 per materiale rotabile) ed in parte minore con i proventi del traffico ferroviario. Se le industrie non sono in grado di terminare questo materiale in tempo utile, che cosa succederà quando riceveranno le commesse del piano triennale da 4.000 miliardi, dei quali 1.500 per materiale rotabile? Quando potranno consegnare le 1.000 locomotive, le 450 vetture, i 100 rimorchi, le 230 terne di treni suburbani, le 3.000 carrozze ed i 20.000 carri che sono indicati nella tabella? Continuando col ritmo attuale, non prima del duemila.

Le aziende produttrici giustificano gli attuali ritardi sostenendo che le FS concedono le commesse «a singhiozzo», a spicci, e così le imprese devono lavorare in armonia, non possono affrontare le spese di ammodernamento e ristrutturazione degli impianti che occupano in parte di produrre di più e più in fretta. In parte ciò è vero, ed è una conseguenza della fallimentare politica di «stralcio» di finanziamento.

La responsabilità del governo e delle FS per questa politica di spesa alearia sono innegabili. Ma è anche vero che le cose vanno benissimo così come stanno per i grandi gruppi industriali privati, cioè l'Eni e Fiat, che le consegne del materiale rotabile commissionato a lei od alle sue partecipazioni (Ferrosud, O.M.E.C.A.) ed intanto progetta di aumentare la produzione di automobili da 7.500 a 9.000 vetture al giorno, per colore che chiedono nuove autostrade e nuove linee ferroviarie.

Il settore del materiale ferroviario rotabile è sempre stato in «armonia» con l'industria metalmeccanica, considerato utile tutt'al più come valvola di sfogo nei periodi di crisi economiche. I lavoratori occupati in tutta Italia sono scesi da 27.000 nel 1961 a 12.200 mila nel 1965 a 22.000 nel 1972. Con le commesse per gli impianti delle FS e con i ritardi intollerabili nelle consegne che abbiamo visto, ci sono industrie (come la Moncenisio, la Savigliano, la Piaggio, la Stanga) che hanno minacciato od attuato Cassa integrazione. Con una diversa politica di sviluppo del materiale rotabile, l'economia in generale, l'industria del materiale ferroviario poteva offrire nuovi posti di lavoro nel Meridione, e tali promesse ne sono state fatte.

Ma oggi l'occupazione complessiva localizzata al Sud è soltanto il 27,8% del totale. La Ferrosud di Matera ci sono 400 occupati invece degli 800 promessi, all'O.M.E.C.A. di Reggio Calabria 400 occupati invece di 2.000, alla SOFER di Napoli 850 posti di lavoro contro i 1.250 promessi. Nel settore dei materiali ci sono due grandi gruppi, la Fiat e l'ente a partecipazione statale EFIM (associati alla Ferrosud ed all'O.M.E.C.A.) che insieme monopolizzano il 36% delle commesse assegnate dalle ferrovie nel quadriennio 1968-1971.

La percentuale è ancora maggiore per quel che riguarda le locomotive, cioè la produzione più qualificata che è in massima parte concentrata negli stabilimenti del Nord. L'ente a partecipazione statale non ha una sua politica di sviluppo ed è subordinato alle scelte della Fiat. In caso più scandaloso è quello della Ferrosud e dell'O.M.E.C.A. dalle quali notoriamente una parte delle commesse ricevute dalle ferrovie viene sottratta, passando il lavoro ad altre fabbriche che gravitano nell'area di egemonia della Fiat. Alle indicazioni presentate dai sindacati, l'EFIM ha dato risposte totalmente negative, sostenendo che il nuovo piano di sviluppo FS non consentirà alcuno sviluppo occupazionale. Da parte sua la Confindustria ha scritto che non si prevede per i prossimi anni alcuno sviluppo del settore materferro. Così i lavoratori pendolari del Nord ed i disoccupati del Sud continuano ad attendere.

La soluzione adottata sulla vettura Ford 3 litri - che l'A.V.O. ha presentato recentemente a Ginevra - porta la potenza dai 145 CV originali a 184 CV. Ma in laboratorio si è già constatato che con leggere modifiche all'impianto di alimentazione si potrebbero agevolmente superare i 200 cavalli.

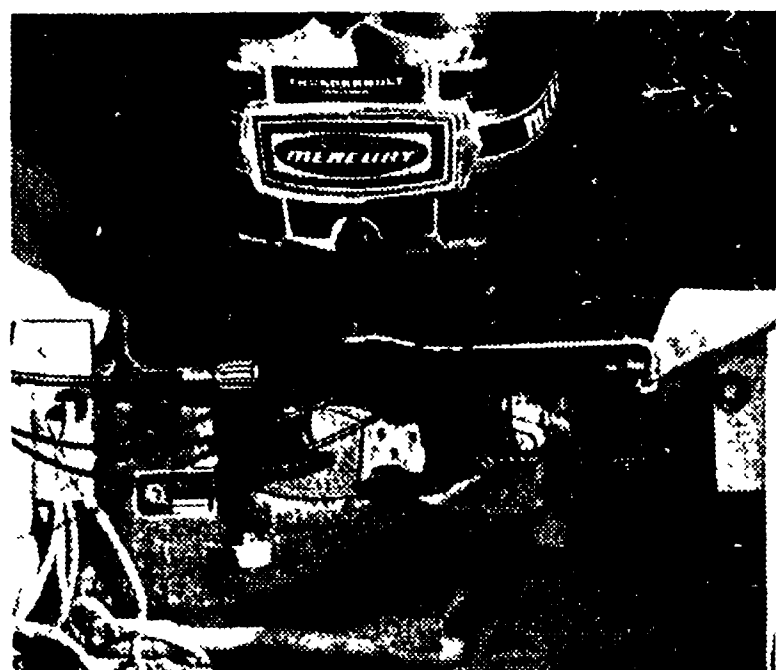
L'A.V.O. ha annunciato che continuerà i suoi studi di in materia, estendendo all'intera gamma europea le nuove norme in tema di

RI - MOTORI - MOTORI - MOTORI - MOTORI - MO

Prima di piazzarlo sul battello

Mettere a punto il fuoribordo

Pochi e facili i controlli da effettuare se il «rimessaggio» è stato fatto a dovere



È questo il periodo in cui chi possiede un fuoribordo e non ha ancora avuto modo di utilizzarlo, può farlo approfittando delle vacanze. Si tratta quindi di prepararlo in modo che, una volta montato sul battello, non risulti sorpresa. Se per il «rimessaggio» sono state seguite le indicazioni contenute nel libretto di istruzioni o se si è tenuto conto dei consigli che avevamo dato in questa pagina nell'ottobre scorso, non resteranno da fare che queste poche cose:

- 1) Togliere le capote e smontare le candele, possibilmente cambiarle con altre nuove.
2) Senza rimosciare le candele tirare energicamente la fune di avviamento per far defluire l'olio dai cilindri; continuare a tirare per una ventina di volte.
3) Rimosciare le candele.
4) Svitare le vite superiori della scatola degli ingranaggi e controllare il livello del lubrificante; eventualmente rabboccare dall'alto, senza svitare il tappo di deflusso.
5) Raschiare con carta abrasiva (e non vetrata) qualsiasi zona scrostata; quindi applicare con una spatolina l'olio molto morbida un po' di stucco a presa rapida per carrozzerie. Aspettare almeno un giorno e quindi ritoccare con la vernice apposta che si trova presso i rivenditori di motori fuoribordo.
6) Provare il motore in vasca, facendolo girare al minimo per un po' in modo che venga eliminato l'olio lubrificante dai cilindri, quindi dare brevi accelerate; se ci fossero dei cali nel regime di rotazione è opportuno far controllare le puntine. Le si può controllare facilmente: basta infatti togliere il coperchio del volano, smontare le vecchie puntine e montarne di nuove; controllare quindi la distanza tra esse, che viene riportata sul libretto di istruzioni del motore, e richiudere il volano.

NELLA FOTO: un potente fuoribordo «Mercury».

Tre per cento di merci in meno sulle FS

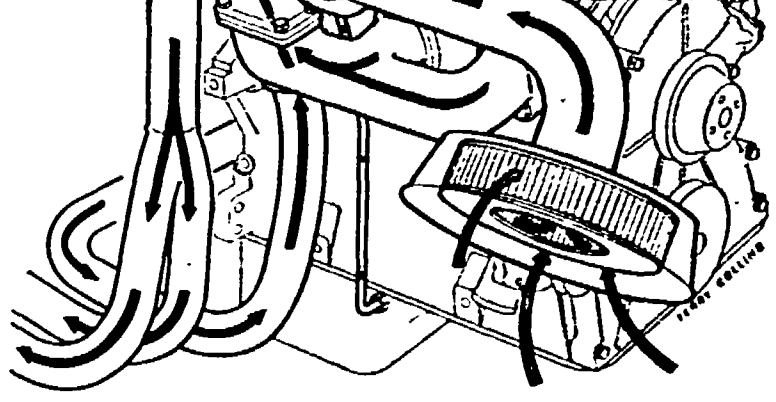
118,9 milioni di viaggiatori e 17,9 milioni di tonnellate di merci sono stati trasportati dalle Ferrovie dello Stato nei primi quattro mesi (gennaio-aprile) di quest'anno.

I viaggiatori risultano pari a 10 mila 994 milioni e le tonnellate chilometriche a 5 mila 933 milioni. Rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, si è registrato un aumento del 3,1 per cento nel numero dei viaggiatori e una diminuzione del 3,1 per cento nel peso delle merci trasportate.

Spinta dalle norme sulle emissioni

La Ford rilancia i turbocompressori

La potenza di un prototipo presentato a Ginevra è passata dai 145 CV originali a 184 CV



Lo schema del turbocompressore Ford montato sperimentalmente sul motore 3 litri 4V della «Capri» e «Granada». I gas di scarico azionano una turbina collegata al compressore che comprime l'aria aspirata attraverso il filtro e la immette al carburatore.

L'Advanced Vehicle Operation, lo speciale reparto della Ford europea che si occupa della progettazione e produzione di vetture ad alte prestazioni (ricordiamo le Ford «Escort RS» e «Mexico» e le «Capri RS»), ha recentemente presentato una versione dell'aria aspirata attraverso il filtro e di iniezione al carburatore, pone rimedio a questo inconveniente provocando un considerevole aumento della potenza erogata dai motori. Il turbocompressore, che permette ai gas di scarico di comprimere l'aria aspirata attraverso il filtro e di iniezione al carburatore, pone rimedio a questo inconveniente provocando un considerevole aumento della potenza erogata dai motori. Il turbocompressore, che permette ai gas di scarico di comprimere l'aria aspirata attraverso il filtro e di iniezione al carburatore, pone rimedio a questo inconveniente provocando un considerevole aumento della potenza erogata dai motori.

La ragione di questo rilancio (che per il momento si limita ai studi su prototipi per i quali non è previsto a breve scadenza un seguito nella produzione di serie) è dovuta ad una serie di fattori più o meno direttamente legati alle nuove norme in tema di

Una riscoperta al Museo della Tecnica

Un tempo l'Alfa Romeo andava pure sulle rotaie

Le caratteristiche della locomotiva a vapore «Gr R 301 FS» - La produzione cessò nel 1925, quando l'azienda si era già affermata in campo automobilistico



La locomotiva Alfa Romeo esposta al Museo della Scienza e della Tecnica di Milano.

L'ENI studia gli effetti del piombo nella benzina

Un contratto per uno studio di fattibilità di una ricerca sulla quantità di piombo emessa dagli autoveicoli e trasmessa agli uomini, agli animali ed ai vegetali è stato firmato nella sede dell'ENI, dall'ing. Verdiani, rappresentante della CEE, dall'ing. Nicola Melodia, per la SNAM, e dal dott. Zanardi per la SIAC. La ricerca - informa un comunicato dell'ENI - promossa dalla Comunità economica europea è stata commissionata congiuntamente ai laboratori SNAM-progetti del gruppo ENI ed alla SIAC, sotto il patrocinio del ministero della Sanità.

450 Ford con convertitore catalitico antinquinante

La Ford Motor Company ha consegnato il primo convertitore di vetture munite di convertitore catalitico in grado di ridurre al minimo l'emissione di gas di scarico.

Queste vetture, tutte del modello Ford «Ghia» e «Jaxie 500», verranno sottoposte ad una serie di «test» dalla General Services Administration e dal ministero federale, dello Stato della California e dalla McDonnell Douglas Corporation.

Scopo di queste prove sarà quello di verificare la durata dei sistemi catalitici che sono simili a quelli che la Ford ha in programma di montare sui suoi modelli 1975.

Nuovo modello Chrysler-France

Una Simca 1100 con motore di 82 HP

Può raggiungere i 165 km. orari. Migliorati meccanica, carrozzeria ed equipaggiamenti

La Chrysler France ha presentato una nuova vettura nella gamma delle Simca 1100: la Simca 1100 TI. Equipaggiata con un motore da 1294 cm³ a due carburatori verticali doppio corpo che sviluppa una potenza di 82 HP DIN, questo modello è l'evoluzione naturale della gamma Simca 1100.

La Simca 1100 TI è presentata sia a tre porte, sia a 5 porte e riprende gli elementi degli altri modelli della gamma 1100 ma si differenzia per l'aggiunta di carenature aerodinamiche anteriori e posteriori.

La Simca 1100 TI è dotata di un sistema frenante con servofreno e 4 ruote indipendenti con spia luminosa di controllo. L'equipaggiamento interno è stato migliorato: il cruscotto, di nuova concezione è costituito da un insieme di sei strumenti circolari; i sedili anteriori e il sedile posteriore, ridisegnati, sono di forma ben avvolgente; gli schienali dei sedili anteriori sono dotati di poggiatesta regolabili.

La Simca 1100 TI è equipaggiata di serie di ruote pressurizzate in lega leggera con cerchi di 13 pollici. Le sospensioni anteriori e posteriori sono regolabili secondo programmi specifici che tengono conto degli incrementi delle prestazioni.

Oltre che per la presenza delle carenature aerodinamiche anteriori e posteriori e per le ruote in lega leggera, la Simca 1100 TI si distingue esteriormente per una griglia di presa d'aria rifinita in nero opaco e per sei fari anteriori.

La velocità massima della Simca 1100 TI è dell'ordine di 165 Km/h.

Quando uno sente dire che un'automobile è stata costruita in un'epoca di prosperità, si trova che erano chiaramente indicate, tra le altre, le costruzioni ferroviarie.

Quella del museo è una locomotiva che ricorda ancora il mostro di Carducci o, se preferite, la sputtanata macchina della conquista del lontano Ovest americano, protagonista di tanti film western.

Ecco come la locomotiva Alfa Romeo è descritta nel testo di presentazione del museo: «Locomotiva a vapore Gr R 301 FS, a tre sale accoppiate e sala portante anteriore (1-3-0) a vapore saturo; semplice espansione; 2 cilindri esterni. Scartamento ridotto 0,95 m. Peso della macchina in servizio, 31,1 tonni; sforzo di trazione alla periferia delle ruote motrici, 67,5 Kg; potenza normale sviluppabile alla velocità di 30 Km/h, 320 CV; velocità massima 50 Km/h; diametro delle ruote, 930 mm; distribuzione, sistema Walschaert.

Oltre ai dati tecnici c'è anche una «storica» «Intorno agli anni 1908-1909 venne deciso di costituire in Sicilia una rete organica di ferrovie a scartamento ridotto da 0,95 m, con la mentore della rete principale a scartamento normale, la quale doveva collegare i centri interni con la costa meridionale dell'isola. Per questo complesso di linee secondarie vennero inizialmente studiate dall'Ufficio studi di Firenze tre tipi di locomotive. Il primo era a quattro stampe accoppiate 0-4-0 gruppo R 20 FS (poi R 30 FS); realizzato in 12 esemplari utilizzati in seguito sulle ferrovie libiche. Il secondo tipo era a tre sale accoppiate e sala anteriore portante (1-3-0) (gruppo R 30 FS, poi R 370 FS). Dopo la prima guerra mondiale fu creata dal gruppo R 301 una versione a vapore surriscaldato che costituì il gruppo R 302 FS. Del gruppo R 301 furono costruiti 12 esemplari, la cui caratteristica era quella di avere un unico respingente e un doppio gancio di attacco.

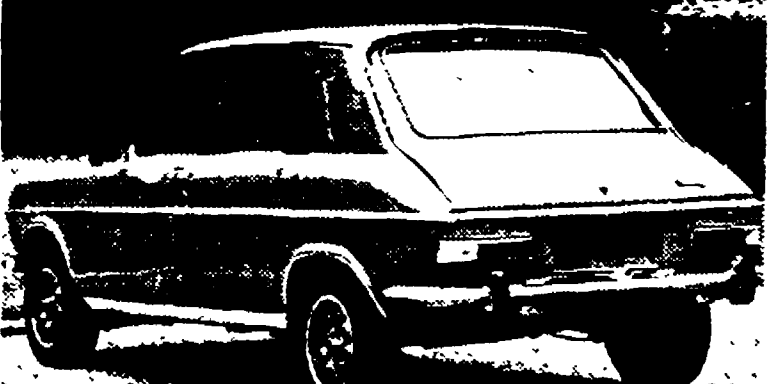
Nel 1925 l'Alfa Romeo cessò definitivamente la costruzione delle locomotive. Le sue automobili avevano già conquistato un campionato del mondo, premiato ad una gara di lunghissima durata, ricca di soddisfazioni, seguita poi nel tempo fino ai giorni nostri, come tutti sanno.

Quando l'Alfa Romeo viaggiava sulle rotaie erano anni difficili (Grande Guerra e dopoguerra); ce lo ricorda il «Libro della storia» della fabbrica milanese e che di quel periodo ha scritto, tra l'altro: «La lira subì una forte svalutazione. Un dollaro, che nel 1914 era pagato 5,18 lire, salì a 26,57 lire nel 1920... Per ogni vettura costruita, il cui prezzo di listino si aggirava intorno alle 35 mila lire, l'azienda acquistava all'estero materie prime e semilavorati per un valore di 5 mila lire».

Tempi difficili, dunque, ma questo non toglie che la locomotiva Alfa Romeo, ora esposta al Museo della scienza e della tecnica di Milano, resti a conferma della vitalità e della versatilità di una grande azienda.

Per far fronte alla domanda sempre crescente di vetture di media e piccola cilindrata, la Ford americana ha ripreso dopo una pausa durata quasi 40 anni la produzione di motori 4 cilindri.

Lo stabilimento Ford di Lima, nell'Ohio, ha iniziato infatti la produzione al ritmo di 900 unità giornaliere, destinate a diventare 2.250 nei prossimi mesi. Il motore di 2300 cc., 4 cilindri, albero a camme in testa che equipaggerà la Mustang II che verrà introdotta sul mercato nel prossimo settembre, ha una potenza di 102 HP a 2500 giri con un rapporto di compressione di 8,4:1.



Vista posteriore della nuova Simca «1100 TI» nella versione a cinque porte.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci

Michele Costa