



Le Ferrovie alla ricerca dei tanti decenni perduti

I fatti hanno dimostrato la giustezza delle richieste operaie - Trovati i finanziamenti resta però ancora

L'incapacità di spendere E resta il pericolo di un degradamento irreversibile del grande patrimonio esistente

È veloce, rende ma non funziona il trasporto aereo

Il lusso di non programmare ma, forse più gravi, costa caro - Non ci sono anche quelli che nascono soltanto problemi dal caos della direzione di sicurezza o conflittualità, dei servizi

Quegli esperti di economia dei trasporti che, nei primi anni '60, sostenevano che la ferrovia era un modo di trasporto in via di superamento, sembravano fin troppo facili profeti.

La crescente diffusione dell'automobile, il suo basso costo d'uso, i grandi programmi autostradali e, per contro, la caduta di qualità del servizio ferroviario, i frequenti incidenti e i limiti oggettivi posti dalla rigidità del sistema, facevano ritenere inevitabile un progressivo abbandono dell'utenza.

Questa convinzione, che si è mostrata errata negli anni successivi ma che ha tardato a cadere, ha avuto tuttavia l'effetto di ridurre al minimo gli investimenti per il recupero e il potenziamento del trasporto su rotaia; così si è speso in un primo tempo per evitare episodi di collasso poi per mantenere dignitosi livelli d'esercizio e infine, ma solo negli ultimi anni, per un rilancio effettivo del sistema.

Un rilancio che ha avuto molti sostenitori a parole (specialmente tra i ministri dei trasporti) ma che, nella realtà, è ancora ben lontano dall'avverarsi. È vero che, soprattutto per le lotte del sindacato, sono stati varati negli ultimi anni dei programmi d'investimento, ma l'incapacità dell'azienda ferroviaria a spendere tempestivamente i fondi a disposizione, la svalutazione che ha tagliato inesorabilmente i piani (finanziari e non per opere) e lo stato di degradazione cui era arrivata la rete ferroviaria, non hanno consentito di ottenere sensibili miglioramenti nel servizio. Nessuna meraviglia quindi se i pendolari continuano a viaggiare male, se le merci

impiegano settimane per andare dalla Calabria al Brennero e se i ritardi sulle lunghe distanze restano pesantissimi.

D'altro canto non si può pretendere un recupero in tempi brevi da un sistema squilibrato come la rete FS. Degli oltre 16.000 Km. di linea, meno di un terzo è attrezzato per far circolare i treni con buoni livelli di velocità e sicurezza; lo scarto qualitativo dell'infrastruttura, a livello di territorio, è tale che, su 100 Km. di linea, nell'Italia del nord 35,5 sono a doppio binario elettrificato, mentre al sud sono solo 15; il parco rotaie è carente di mezzi trainanti e di materiale specializzato per trasporti di massa, con veicoli che in molti casi superano i 50 anni di età.

I piani di investimento degli ultimi anni, insomma, hanno consentito solo di coprire gli arretrati di manutenzione senza riuscire a soddisfare il crescente livello della domanda di mercato. È sempre mancata da parte del governo la volontà politica di rilanciare nei fatti il trasporto su rotaia e se qualcosa di nuovo si è potuto notare nell'ultima legislatura (Conferenza nazionale dei trasporti, piano per il materiale rotabile e programma integrativo per le FS) lo si deve, non già all'impegno dei ministri, ma al costante lavoro della Commissione Trasporti e ancora una volta, alle grandi lotte del sindacato. Perché è innegabile che dove tocchi e ad ogni piano oltre 40 industrie si disputano le scarse commesse. Questa polverizzazione obbliga le FS a mettere in gara lotti piccoli e antieconomici, le costringe a pa-

gare spesso dei prezzi irragionevoli e consente ad impianti obsoleti di sopravvivere penalizzando per contro le industrie più efficienti. Con il recente finanziamento dei 1.055 miliardi sarebbe stato possibile avviare un processo di ristrutturazione del settore e in questo senso si era pronunciata la legge: bisognava riconvertire alcune aziende e, per altre incentivarle a una concentrazione in modo da costituire un sistema con non più di 10-12 industrie come negli altri paesi dell'area comunitaria.

Tale processo però non può essere gestito dall'azienda ferroviaria né dagli imprenditori: in primo luogo perché coordinato con il più generale programma di ristrutturazione industriale e poi perché ha un costo (calcolato in 50-70 miliardi) che può pagare solo chi ha un reale interesse a questa ristrutturazione e cioè la collettività. Se le industrie producessero a prezzi competitivi, anche a livello internazionale, ne trarrebbero giovamento in primo luogo le FS che a parità di costi potrebbero commissionare il 20-30 per cento in più di materiale. Invece non solo non c'è stata la ristrutturazione, ma la politica italiana, attraverso i ministri democristiani ha imposto all'azienda ferroviaria di dare commesse addirittura a nuove industrie che in passato non hanno mai prodotti rotabili, aumentando il caos e la polverizzazione del settore.

Anche nel rapporto tra il rilancio del trasporto su rotaia e la costruzione di una nuova politica dei trasporti va registrato un nulla di fatto: malgrado i precisi orientamenti espressi dalla Conferenza Nazionale. Le ferrovie,

come è più ancora degli altri modi, devono cercare il recupero dell'utenza in particolare per il trasporto merci in un profondo rapporto di integrazione sia con il settore stradale che con quello marittimo. Per fare questo non basta programmare una razionale rete di interporti e di raccordi con i maggiori sistemi portuali (è appena il caso di ricordare che il porto di Ravenna non è ancora collegato con la rete ferroviaria); si tratta piuttosto di impostare in modo nuovo la politica complessiva dei trasporti nel paese.

Se la Conferenza Nazionale ha individuato un progetto finalizzato per il cabotaggio, ha tenuto conto evidentemente dell'esigenza di utilizzare al meglio le possibilità offerte da due grandi canali navigabili del Tirreno e dell'Adriatico. Allora c'è da chiedersi, per esempio che senso abbia per le ferrovie continuare a concentrare il flusso delle merci da e per la Sicilia sull'unico polo di Messina (e quindi sulla strettezza della Stretta) anziché ipotizzare una corrente di traffico di cabotaggio che da un secondo polo dell'isola si attesti risalendo il Tirreno, su uno dei porti tra Livorno e Genova.

Questa scelta consentirebbe di ridurre i termini di resa, di alleggerire la circolazione su una rete già saturata, di abbassare i costi unitari del trasporto. La economicità del trionfo nave-porto-rotaia, del resto, è stata da tempo messa in evidenza dalle federazioni sindacali unitarie del trasporto. Invece anche in questo campo la mancanza di

precise scelte da parte del governo non ha consentito di superare la tradizionale politica delle FS in base alla quale per qualunque tipo di trasporto e su qualunque direttrice, non esiste alternativa alla rotaia.

Ancora una volta perciò ci si trova, a fine legislatura, di fronte ad un bilancio estremamente deludente, per quanto riguarda la politica dei trasporti in genere e quella ferroviaria in particolare.

La riforma dell'azienda è ancora all'anno zero, il settore del materiale rotabile è più che mai polverizzato e privo di competitività, gli investimenti, che con molte difficoltà si traducono in opere, continuano ad essere finalizzati a criteri di regime di monopolio.

Intanto nei lavoratori cresce il senso di malessere e frustrazione: in quelli dell'esercizio, che sentono l'esigenza di una nuova e diversa organizzazione del lavoro, in quelli degli uffici, ancora legati ad assurdi procedimenti burocratici, e nei quadri dirigenti, intermedi e di vertice, ai quali si chiede un comportamento manageriale inconciliabile con la normativa del pubblico impiego.

La possibilità che lo stato di arretratezza proceda ad un sistema ferroviario giunga a un punto di irreversibilità, è ormai molto vicina e per evitarlo occorre dare corpo ad una politica nuova, che tenga conto del diverso ruolo che avranno le ferrovie in un futuro ormai prossimo. Una politica però, che i passati governi democristiani si sono mostrati del tutto incapaci di gestire.

Il trasporto aereo è in uno stato disastroso. L'assenza di una organica programmazione in questo campo ha reso questo sistema, per altro tecnologicamente sofisticato, pieno di contraddizioni, dispersioni, inefficienze, sprechi e disconomie di scala. Alle minime scelte economiche e di controllo serio ed efficiente. Ciò comporta la modifica del suo assetto interno, una coraggiosa promozione di nuove forze, tagliare e battersi per la sua moralizzazione interna.

Ancora non risolti i problemi dei rapporti tra Aviazione Militare e Aviazione Civile, numerose e complesse questioni si aprono sui regimi aeroportuali, nei rapporti funzionali, nella specificità dei diversi ruoli. Caso più vistoso, a riprova della delicatezza di questi rapporti, il servizio di Controllo del Traffico. Necessità un'organica riforma che renda, con un servizio decisivo sui fini della sicurezza, corrispondente alla funzione svolta, sviluppi la professionalità, modificando le condizioni di lavoro.

Nessuna proposta è venuta da parte del governo, senza risposta è rimasto il lavoro molto attento condotto dalle commissioni Difesa e Trasporti sul Controllo del Traffico. A nostro avviso, esistono ormai tutte le condizioni per una riforma che sia consona alle aspettative dei la-

voratori di questo settore. Di fronte alle risorse del Paese, al ruolo che questo specifico settore del trasporto riveste nell'economia nazionale e internazionale si rendono necessarie scelte coerenti e rigorose.

Impensabile proseguire nella logica della proliferazione degli aeroporti, fonte di sprechi, di disfunzioni, di mancanza di integrazione fra modi di trasporto. Al contrario occorre concentrare al massimo le risorse sui principali scali nazionali puntando in primo luogo alla loro sicurezza ed efficienza, capaci di essere competitivi ad altri scali europei ed internazionali. Per questo ci siamo battuti con insistenza per un Piano nazionale degli aeroporti, per una classificazione degli scali, per la modifica del sistema delle gestioni aeroportuali. Alcuni risultati sono stati ottenuti, ma sono ancora inadeguati, occorre quindi proseguire su quello che si è avviato rinvuovendo le vecchie incrostazioni, spazzando via le resistenze.

Al limiti programmatici, ai guasti dell'assetto istituzionale e giuridico, si aggiunge lo stato delle aziende di trasporto aereo in primo luogo dell'Italia. Un settore nazionale che deve rapportarsi all'insieme del settore, non in una visione meramente

aziendalistica, bensì capace di sfruttare tutte le potenzialità di un mercato ricco ed articolato. Una azienda a partecipazione statale capace di produrre un piano di investimento rapportabile al livello della situazione economica del Paese, in relazione anche ad altri settori produttivi. Una azienda che si confronti seriamente con la problematica posta dai lavoratori sul terreno della programmazione, degli investimenti, dell'organizzazione del lavoro.

Ne risulta evidente la necessità di indirizzi di governo chiari e precisi, ne risulta evidente la necessità di superare le amose subalternità che hanno visto spesso più che il governo, l'Alitalia fare la politica del trasporto aereo nel nostro Paese. Dunque bisogna intervenire con energia, in questo campo senza le paralisi e l'incertezze dell'inefficienza, con il progressivo aumento dei disegni dell'utenza. Nel contempo nessun settorialismo, invece la capacità di integrare sempre più questo settore agli altri modi di trasporto e guardare ad esso come una componente decisiva dell'economia sviluppandone tutte le sue valenze da quelle produttive a quelle sociali.

Franco Ottaviano

ICLET Impianti Ferroviari BUSTO ARSIZIO



L'autobus è disponibile in due lunghezze: 10,5 e 12 metri con capacità variabili da 29 a 112 posti. Il motore è a 4 cilindri in linea con una cilindrata di 4570 cm³. Il passo è di 3250 mm. La lunghezza totale dell'autobus può arrivare a 6650 mm. L'autotelaio è fornito di barre stabilizzatrici anteriori e posteriori.

I pneumatici sono del tipo 7,00 R 16 10 p.r. o tubeless 8 x 17,5.

Possono essere allestite carrozzerie fino a 24 posti (46 per gli scuolabus).

● A 7012. Il motore ha una potenza di 84,6 kW (115 CV DIN) a 2600 giri/min. La coppia massima è di 358 Nm (36,5 Kg-m) a 1400 giri/min. È a 4 cilindri in linea con una cilindrata totale di 5401 cm³. Anche questo motore è situato anteriormente.

Il passo è di 3750 mm. La lunghezza totale dell'autobus può arrivare a 7450 mm. È munito di ammortizzatori anteriori e posteriori telescopici e di barre stabilizzatrici.

I pneumatici sono 7,50 R 16 12 p.r. o tubeless 8,5 x 17,5.

Possono essere allestite carrozzerie con 26 posti (50 per gli scuolabus).

● 9013. È dotato di un motore a 6 cilindri in linea, in posizione anteriore con una cilindrata massima di 95,7 kw (130 CV DIN) a 3200 giri/min. La coppia massima è di 348,1 Nm (35,5 Kg-m) a 1800 giri/min. La cilindrata è di 6499 cm³. Il cambio è a cinque marce. Anche questo modello è dotato di ammortizzatori a barre stabilizzatrici anteriori e posteriori.

Il passo è di 4700 mm. La lunghezza totale dell'autobus può arrivare a 8700 mm.

I pneumatici misurano 7,50 R 20 p.r. o tubeless 8 x 22,5. Possono essere allestite carrozzerie fino a 34 posti (68 per gli scuolabus).

● A 6010. Monta anteriormente un motore da 73,8

La nuova domanda di trasporto pubblico

LA NUOVA DOMANDA DI TRASPORTO PUBBLICO

In questi anni si è registrato un costante ritorno al mezzo pubblico dettato principalmente da due fattori: il calo della crisi energetica e l'aumento del costo del carburante; dall'altro la mutata fisionomia delle reti stradali e degli insediamenti urbani, con le nuove necessità delle popolazioni in materia di spostamenti.

Si è poi aggiunto un fattore di grande rilievo culturale e politico: l'attuale situazione di crisi energetica, tipica di molti paesi progrediti, ha conferito una immagine positiva e civile al trasporto collettivo, invogliando la gente a servirsi.

Nonostante questi fatti incontrovertibili e le campagne di opinione per l'autostrada, sono mancati provvedimenti adeguati per venire incontro alla mutata domanda di trasporto pubblico. Carrozzeri e costruttori di autobus sono stati sollecitati dalla crisi energetica e dai conseguenti vari progetti, noti come « piano autobus » e Fondo Nazionale Trasporti ad accrescere la propria potenzialità e specializzazione nel settore del trasporto pubblico di persona, effettuando anche nuovi investimenti.

Purtroppo la domanda da parte delle aziende pubbliche è stata carente, e quindi da imputarsi essenzialmente all'insufficienza di fondi disponibili presso le Aziende pubbliche di trasporto locale ». Prevedeva fra l'altro:

a) la possibilità di programmare la produzione a medio termine e cioè a cinque anni. All'ultimo era prevista la costituzione di un apposito « fondo nazionale trasporti » di 2000 miliardi ripartito in

cinque annualità e destinato agli investimenti delle aziende di trasporto locale;

b) l'assegnazione dei contributi per ciascun anno in modo tale da consentire lo sviluppo e il mantenimento di un'industria di recupero gli aumenti dei costi.

Purtroppo il DDL in questione non è stato approvato dal Parlamento ed è quindi decaduto con lo scioglimento delle Camere.

Nelle more di una disciplina organica del trasporto pubblico locale e della costituzione del Fondo Nazionale Trasporti, la Legge finanziaria per il bilancio dello Stato 1979 (Legge n. 643 del 21-12-78) ha stabilito un accantonamento di 150 miliardi destinato al « Fondo di investimento per i trasporti urbani ». Occorre che con la nuova legislatura le forze politiche ed il Parlamento varino con la massima urgenza il provvedimento che fissa i criteri di spesa per l'utilizzazione di questi fondi accantonati.

Con 150 miliardi le aziende di trasporto possono acquistare circa 1500 nuovi autobus. In tal modo, evidentemente, non sarebbe risolto il problema del sottoutilizzo degli impianti, tenuto conto della capacità produttiva di nuovi autobus costruiti di autobus e di carrozzerie. Tuttavia, verrebbe dato un contributo al miglioramento dei servizi di trasporto pubblico, e al mantenimento dei livelli di occupazione delle aziende costruttrici.

Il parco autobus in Italia è notoriamente fra i più vecchi d'Europa. Dei 49.500 autobus circolanti nel nostro Paese, oltre 17.000 hanno un'anzianità che supera i 12 anni di vita. La vecchiaia del parco, oltre a compromettere l'efficienza e la sicurezza del servizio, è causa di maggiori spese di manutenzione. Per questo il numero di autobus in Italia sia in percentuale rispetto alla popolazione, fra i più bassi in Europa, le industrie di nuovi autobus nell'ultimo triennio sono arrivate ad anno in anno diminuendo in misura anche ri-

levante (-20% nel 1978 rispetto al 1977). Nel nostro Paese ci sono così 8,5 autobus ogni 10 mila abitanti; contro una media di 12,4 in Svezia e in Belgio di 17,5 e in Inghilterra di 14, ancorché questi siano Paesi con un'altissima motorizzazione.

Sono dati che contrastano con la capacità produttiva della nostra industria del settore che in Europa è all'avanguardia. La Fiat Veloci Industriali ha infatti affrontato per tempo i problemi del trasporto collettivo e ha messo a punto un'ampia gamma di prodotti in linea con le esigenze di chi prende l'autobus oggi.

Nel settore del trasporto urbano la ristrutturazione della viabilità e del trasporto pubblico nelle città europee, che hanno costruito di fronte ad un diverso tipo di domanda.

All'origine ci sono le crescenti dimensioni del traffico urbano e la diversa visione dello spazio nei più recenti piani urbanistici, con la chiusura di molti centri storici al traffico privato, e le conseguenti nuove legislazioni. La nuova situazione richiede veicoli che contribuiscano a svellere la circolazione e a risolvere i problemi che oggi affliggono le città, con ampie garanzie in tema di sicurezza, silenziosità, antinquamento.

Sulla nuova tipologia dell'autobus interurbano di linea o turistico, hanno inciso oltre all'incremento del traffico, l'ampiamento delle reti stradali e l'autostrada, che hanno permesso collegamenti più rapidi e su maggiori distanze.

Al veicoli vengono perciò richieste particolari doti di comfort e sicurezza, prestazioni brillanti, insieme ad affidabilità, economia di esercizio.

Per mettersi in condizione di soddisfare il nuovo tipo di domanda è stato necessario un notevole impegno sul piano progettualistico e costruttivo che la Fiat Veloci Industriali ha potuto affrontare grazie alla integrazione nell'Veco.

L'INTERNO È più spazioso grazie all'adozione del moderno propulsore con 6 cilindri a V, più corto e più basso precedentemente che aveva 4 cilindri in linea.

Il nuovo motore 6260 ha una cilindrata di 12678 cmc, con una potenza massima di 84,6 kW (115 CV DIN) raggiunta a 2100 giri/min. Nasce secondo una concezione modulare del collaudo FIAT, che consente di montare motori di diversa cilindrata (2000, 2400, 2800, 3200, 3600, 4000, 4400, 4800, 5200, 5600, 6000, 6400, 6800, 7200, 7600, 8000, 8400, 8800, 9200, 9600, 10000, 10400, 10800, 11200, 11600, 12000, 12400, 12800, 13200, 13600, 14000, 14400, 14800, 15200, 15600, 16000, 16400, 16800, 17200, 17600, 18000, 18400, 18800, 19200, 19600, 20000 cmc).

Il motore è a 4 cilindri in linea con una cilindrata di 4570 cm³. Il passo è di 3250 mm. La lunghezza totale dell'autobus può arrivare a 6650 mm. L'autotelaio è fornito di barre stabilizzatrici anteriori e posteriori.

I pneumatici sono del tipo 7,00 R 16 10 p.r. o tubeless 8 x 17,5.

Possono essere allestite carrozzerie fino a 24 posti (46 per gli scuolabus).

● A 7012. Il motore ha una potenza di 84,6 kW (115 CV DIN) a 2600 giri/min. La coppia massima è di 358 Nm (36,5 Kg-m) a 1400 giri/min. È a 4 cilindri in linea con una cilindrata totale di 5401 cm³. Anche questo motore è situato anteriormente.

Il passo è di 3750 mm. La lunghezza totale dell'autobus può arrivare a 7450 mm. È munito di ammortizzatori anteriori e posteriori telescopici e di barre stabilizzatrici.

I pneumatici sono 7,50 R 16 12 p.r. o tubeless 8,5 x 17,5.

Possono essere allestite carrozzerie con 26 posti (50 per gli scuolabus).

● 9013. È dotato di un motore a 6 cilindri in linea, in posizione anteriore con una cilindrata massima di 95,7 kw (130 CV DIN) a 3200 giri/min. La coppia massima è di 348,1 Nm (35,5 Kg-m) a 1800 giri/min. La cilindrata è di 6499 cm³. Il cambio è a cinque marce. Anche questo modello è dotato di ammortizzatori a barre stabilizzatrici anteriori e posteriori.

Il passo è di 4700 mm. La lunghezza totale dell'autobus può arrivare a 8700 mm.

I pneumatici misurano 7,50 R 20 p.r. o tubeless 8 x 22,5. Possono essere allestite carrozzerie fino a 34 posti (68 per gli scuolabus).

● A 6010. Monta anteriormente un motore da 73,8