



La Regione ha definito il suo piano dei trasporti
La ferrovia al primo posto con l'occhio rivolto alla Padania
e al triangolo industriale - I valichi appenninici e l'utilizzazione
del Po e dell'Adriatico - Incontro con l'assessore Baccharini

L'Emilia-Romagna ha scelto l'intermodalità



BOLOGNA — Un aspetto della seduta del Consiglio regionale dell'Emilia-Romagna dedicata, presente il ministro Signorile, al piano regionale integrato trasporti, mentre parla l'assessore Cesare Baccharini

BOLOGNA — L'Emilia-Romagna ancora una volta il laboratorio avanzato della ricerca e della proposta innovativa. Siamo parlando del piano regionale integrato dei trasporti, per realizzare il quale è stato attivato uno sforzo progettuale, per dirla con le parole dell'assessore Cesare Baccharini, unico fino a questo momento per dimensione e qualità il piano dell'Emilia-Romagna (altri sono stati dati alla luce in Lombardia e Piemonte) attualmente allo stadio di progetto preliminare, di nuovo offre la visione integrata di ferrovia, autostrada, viabilità ordinaria, aeroporto, navigazione interna, interporto. Concorreranno a completare il quadro, entro quest'anno, i piani di bacino delle otto province del territorio di Rimini che formano l'articolazione amministrativa di questa regione.

Cosa dice il piano? Com'è congegnato e cosa prevede? Le risposte sono venute da una mostra conversione con l'assessore Baccharini. «In primo luogo sono usciti dall'ampio e rigorosa opera di individuazione e di analisi della realtà e dei bisogni per i prossimi vent'anni alcune indicazioni politiche nazionali; non dobbiamo dimenticare che la materia trasporti e viabilità è per il 90% di competenza dello Stato. Abbiamo così la riconferma del punto grave cui si riferisce questo vitale settore in Italia, che pesa ogni giorno negativamente sui livelli della competitività (paesi europei come la Germania, l'Olanda e ora la Francia) sono già avanti con formidabili strutture, dell'occupazione, dell'uso corretto delle risorse. Noi riteniamo che non sia più rinviabile una politica nazionale degli investimenti; sotto questo profilo è da salutare il fatto che governo e Parlamento stiano per affrontare il piano regionale dei trasporti. I tempi purtroppo non saranno brevi, trascorrerà certamente un anno prima che si arrivi ad un atto conclusivo.

Quale il giudizio dell'assessore sull'attuale politica

che il governo, formato dai cinque partiti, attua in materia di trasporti? «Non esaltante — osserva Baccharini —, poiché di fatto negli ultimi tre anni i trasporti sono stati emarginati dalla politica nazionale. Si è giunti addirittura, con la legge finanziaria 1984, e quindi con una decisione resa più grave perché giunge a posteriori, ad affossare quasi la legge n. 151 di riforma del trasporto pubblico locale e la legge istitutiva del Fondo Nazionale Trasporti. Ciò determina, di conseguenza, il fatto che al 31 dicembre 1984 non ci sarà copertura per oltre 600 miliardi sui disegni delle aziende pubbliche e private relative agli esercizi 1982-83. Se non ci sarà una opportuna correzione avremo un deficit del settore. Noi ribadiamo con forza che occorre una politica programmatica di investimenti concreti, eliminando nel contempo sprechi, già nel corrente anno.

Il nostro interlocutore soggiunge che anche sul versante della gestione occorre mettere subito mano. Si tratta di cambiare una concezione del trasporto imposta quarant'anni fa, allorché il paese era ancora agricolo-industriale. «Oggi abbiamo una domanda di mobilità delle persone — egli afferma — non più paragonabile a quei tempi, soprattutto nelle fasce orarie di punta e, particolarmente, all'interno delle regioni della pianura padana. Ecco allora l'esigenza di trasformare l'uso della ferrovia, avvicinando agli standard dei paesi europei. In attesa poi dell'ammendamento della rete viaria, che resta sempre una componente determinante dei trasporti all'interno e fuori dalle città, Baccharini ritiene che le autostrade debbano maggiormente essere messe al servizio dei territori attraversati, aprendole (con nuovi caselli strategicamente collocati) in una combinazione di interessi al fine di privilegiare in misura prevalente i percorsi di media e corte distanza. Rientra a questo punto la questione dei tra-

porti, l'Italia ed il bacino mediterraneo si sarebbero inevitabilmente ridotti ad «una realtà geografica, ma non una realtà economica». Un pericolo che l'Emilia-Romagna ha visto per tempo, come dimostra il lavoro finora realizzato, e per il quale lo stesso ministro Signorile si è congratulato con questa amministrazione? «Chiediamo ora all'assessore Cesare Baccharini di dettagliare le linee essenziali del piano integrato. Innanzitutto, egli sottolinea, il decongestionamento della principale arteria ferroviaria, la Milano-Bologna-Roma. In quale modo? Quadruplicando il tratto Piacenza-Bologna fuori sede, vale a di-

re costruendo il raddoppio della Milano-Codogno-Suzzara-Ferrara-Ravenna-Rimini (qui l'innesto sull'Adriatico per Lecce), consentendo, con questa scelta trasversale, l'aggregazione al potenziamento del tre grandi valichi appenninici — Pontremolese, Parma-Livorno, Porrettana, Bologna-Pistoia; Direttissima Bologna-Prato — di incrementare notevolmente la potenzialità del trasporto merci e persone. Ciò consentirà di garantire lo sviluppo delle relazioni fra il nord ed il sud del paese e, nello stesso tempo, di dare una risposta ai pressanti bisogni di mobilità e di trasporto presenti nella Pianura Padana.

Le indagini effettuate per il piano regionale dei trasporti mostrano, ad esempio, che su 122 mila camion che interessano quotidianamente la mobilità regionale (cioè esclusi i traffici che avvengono all'interno di ogni singola provincia) soltanto 16 mila sono di attraversamento, mentre gli altri sono con origine e destinazione entrambe nella regione.

Non è tutto però affidato a rotaia ed asfalto. L'assessore pone l'accento su altre vie per operare i trasporti sulle lunghe distanze: quella marittima mediante il cabotaggio costiero e la navigazione interna sul Po (normalmente percorribile, quest'ultimo, circa trecento giorni all'an-

no, con chiatte fino a 1200 tonnellate). Si intende a tal proposito parlare di sedi doganali, stazioni merci nel porto di Ravenna e di altri approdi minori, impianti intermodali non in concorrenza fra di loro e così via.

Per quanto concerne le persone? A questa domanda Baccharini spiega la proposta di realizzazione di un trasporto regionale su ferrovia lungo le linee Piacenza-Rimini, Ferrara-Ravenna-Rimini, Bologna-Ferrara e Bologna-Ravenna, consistente nella istituzione del Servizio Ferroviario Regionale, con treni cadenzati fra un minimo di 20 ed un massimo di 40 minuti. «Questo sistema di mobilità con valenze metro-

politane consentirebbe alla futura realtà regionale di sfruttare appieno sia l'intero mercato del lavoro — sotto l'aspetto passivo —, sia i grandi servizi economici e culturali (fiere, università, congressi, servizi informatici alle imprese).

Ora la viabilità, indicando soprattutto i grandi traiezioni. «Ci siamo mossi secondo un disegno che consente di risolvere le strozzature. Si punta al completamento dell'Europa 7, la Roma-Ravenna-Varsavia, che scavalca la zona montuosa forlivese; siamo d'accordo con la realizzazione dell'asse tirreno La Spezia-Livorno-Roma che si collega con l'Autostrada; è necessario realizzare rapidamente l'asse Cispadano. Nel contempo è nostra opinione che occorra cominciare a studiare il potenziamento dell'Appennino tosco-emiliano sulla direttrice Bologna-Firenze, inteso non solo e non tanto come raddoppio dell'autostrada del Senese, ma per i traffici nord-sud, ma, soprattutto, come necessario potenziamento per i traffici che trovano origine e destinazione nel centro-nord, come di Bologna e Firenze. Proponiamo allora una nuova autocorridore, ammodernando l'attuale sistema, ammodernando radicalmente. Riteniamo quindi che sia essenziale, compatibile sia sul piano economico che finanziario, perché renderà, cioè avremo un rientro di risorse e comunque un ritorno economico — è improcrastinabile il recupero di funzionalità dell'attuale sistema, ammodernandolo radicalmente. Riteniamo quindi che sia essenziale, compatibile sia sul piano economico che finanziario, perché renderà, cioè avremo un rientro di risorse e comunque un ritorno economico — è improcrastinabile il recupero di funzionalità dell'attuale sistema, ammodernandolo radicalmente.

to del pedaggio) totalmente o parzialmente al traffico locale. Ciò consentirà di realizzare nuove strade lungo questi percorsi. Tale sistema, a chiacchio, si muove — precisa l'assessore — secondo una concezione che noi definiamo di rete, in un disegno complessivo che unisce le città al centro dei grandi servizi. Quindi si capisce che il piano generale sarà integrato da quelli provinciali, di bacino e di mobilità delle aggregazioni urbane.

È previsto uno sviluppo consistente del trasporto aereo. Da qui il potenziamento dell'asse tirreno Bologna-Fanigliano che rimane l'aeroporto regionale. Ciò non significa escludere la specificità di Forlì e di Rimini, né di allenare l'altra grande mezza-isola rappresentata dalle strutture aeroportuali minori, sia per alcuni servizi che possono offrire (ad esempio all'agricoltura per irrorazioni e quant'altro), sia in funzione dello sviluppo del terzo livello.

Il piano ha un suo costo, da qui al Duemila, senza dubbio elevato. «Ne siamo consapevoli, ma riteniamo che è improcrastinabile il recupero di funzionalità dell'attuale sistema, ammodernandolo radicalmente. Riteniamo quindi che sia essenziale, compatibile sia sul piano economico che finanziario, perché renderà, cioè avremo un rientro di risorse e comunque un ritorno economico — è improcrastinabile il recupero di funzionalità dell'attuale sistema, ammodernandolo radicalmente.

Da novembre ad oggi il progetto preliminare della nostra regione è stato discusso a lungo nella società emiliano-romagnola, la quale, come afferma l'assessore Baccharini, sta facendo su questo versante dei trasporti una ricchezza culturale notevole, anche se anni di studio e una sua lettura in un'ottica in certi casi campionistica, non favoriscono una massa dell'opinione pubblica. «Il progetto ora c'è — conclude Baccharini —, lo stiamo perfezionando. Nel contempo occorre farlo conoscere e diffondere, affinché entri nel novero delle idee-guida che rappresentano il motore per la qualificazione dello sviluppo economico e sociale dell'Emilia-Romagna.

Remigio Barbieri

TRASPORTI TORINESI

Nel 1980 si costituiva a Torino il Consorzio Trasporti Torinesi. In esso sono confluite l'Azienda Tranvie Municipali (ATM), attiva fin dal 1907, e la Società per Azioni Torinesi Trasporti Intercomunali (SATTI) istituita nel 1934 con la dizione Società Anonima Tranvie Torino Ovest. L'obiettivo dell'operazione era di razionalizzare la gestione pubblica dei trasporti collettivi di persone nel bacino di traffico torinese.

Ne è risultato un consorzio privato tra due aziende che pur mantenendo personalità giuridica, patrimonio e bilancio propri, hanno unificato la gestione dei trasporti per ragioni di funzionalità, di integrazione dei sistemi di trasporto e di economie gestionali.

La superficie attualmente ricoperta dal servizio risulta essere di 4.300 km²; i Comuni serviti 260 con un totale di popolazione residente di 2.400.000 persone.

Il Consorzio ha assunto nel 1977 la gestione della linea di collegamento fra Torino-Rivoli (ex CTEA) e nel 1981 la gestione della ferrovia Torino-Cesana. Il nuovo organismo alimenta e gestisce quindi complessivamente 67 linee urbane e suburbane e circa 114 intercomunali.

Quanto al personale in servizio esso ammonta attualmente a circa 7000 unità, mentre il parco veicoli conta circa 2000 mezzi tra autobus e tram. Il servizio è coperto, attraverso le sue varie strutture, da un numero di passeggeri di una mobilità annua di 446 milioni di passeggeri.

L'entità del personale, la dotazione del parco veicoli, nonché il livello tecnologico raggiunto consentono al Consorzio Trasporti Torinesi di qualificarsi fra le aziende di trasporto più importanti d'Italia e di costituire, su scala locale, la terza azienda di Torino.

L'organigramma del Consorzio Trasporti Torinesi prevede lo sviluppo di funzioni innovative sia sotto il profilo tecnologico sia sotto il profilo organizzativo, quali la pianificazione, l'informatica applicata alla gestione dei sistemi di trasporto, la formazione, addestramento e riqualificazione del personale, le comunicazioni con l'utenza e con i pubblici gestionali. Tali funzioni rispondono all'esigenza di applicare tecnologie sofisticate alla gestione ed al controllo del sistema di trasporto e si inseriscono in una logica complessiva di servizio ottimale della domanda di trasporto e di recupero della produttività aziendale.

Il Consorzio Trasporti Torinesi presenta in occasione

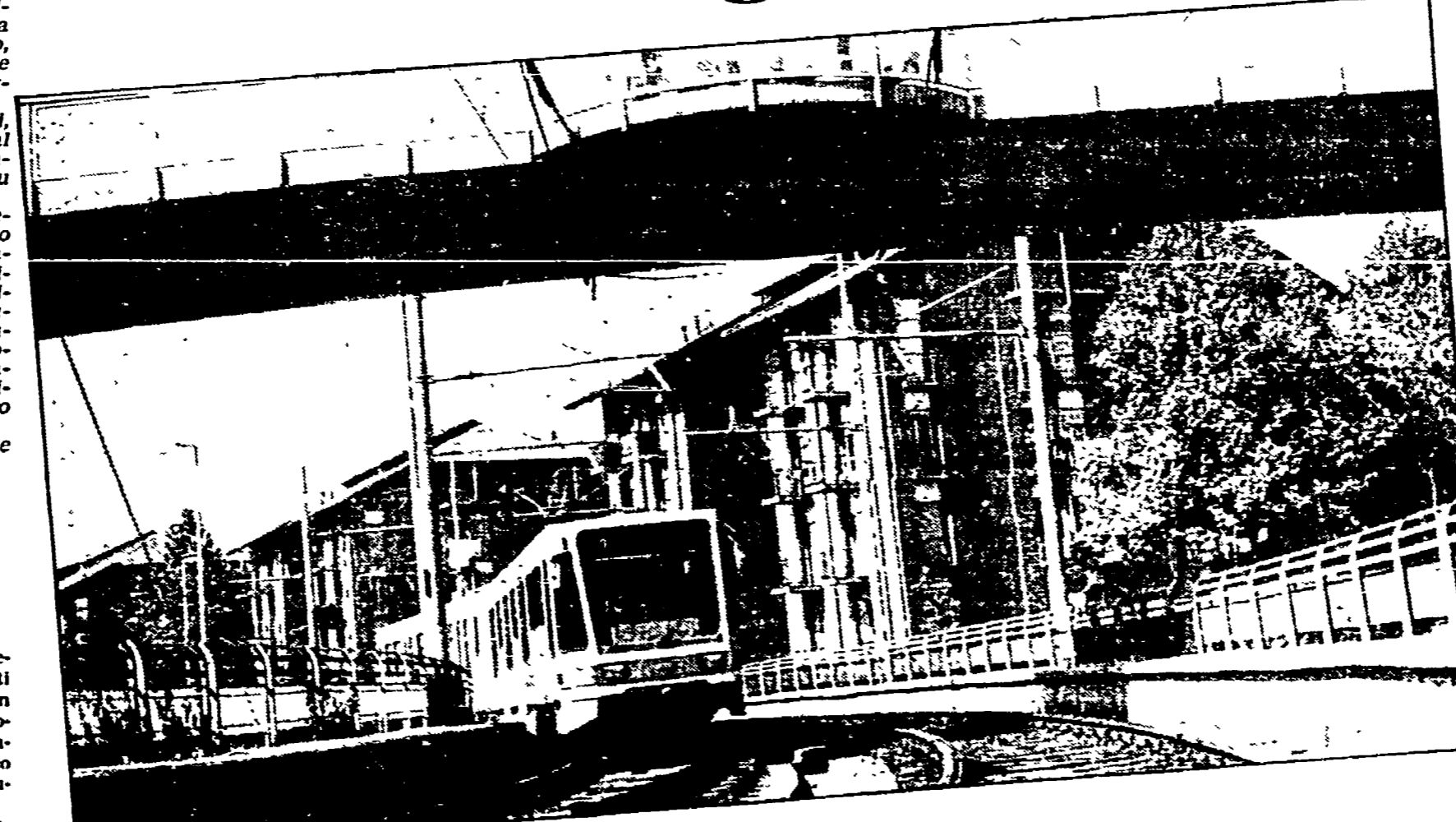
Un ponte radio dalla centrale al parco veicoli

Di recente, sulla base di un progetto originale «S.I.S.» (Sistema Informativo sul Servizio) elaborato dal Consorzio Trasporti Torinesi, è stato istituito tra l'ATM, l'ITALTEL e la MIZAR un consorzio che, utilizzando le più moderne tecnologie di telecomunicazioni d'informatica ed automazione, è in grado di realizzare un ponte radio fra la centrale operativa ed il parco veicoli in esercizio sulla rete, migliorando le condizioni di sicurezza e comfort dei passeggeri e dei conducenti.

Il sistema prevede la presenza, su ciascun veicolo, di apparati in grado di misurare il numero dei passeggeri, gli spazi percorsi e di fornire altri dati di identificazione quali numero di linee, turni ecc. Tali apparati si sono connessi ad un microprocessore, collegato a sua volta con un sistema ritrasmettente. Il microprocessore costituisce l'unità intelligente che riceve i dati, li elabora e li trasmette, identifica le chiamate rivolte al mezzo su cui è posizionato, le decodifica, apre e chiude i canali di telecomunicazioni. Attraverso questo sofisticato sistema di monitoraggio, collegato con la centrale operativa, dotata a sua volta di calcolatore, è possibile quindi la razionale utilizzazione delle risorse disponibili; ed a fronte della domanda di mobilità, la regolazione del movimento dei mezzi di trasporto sulla rete con azione contestuale a favore della velocità commerciale degli stessi, e la realizzazione di linee privilegiate con priorità assoluta agli incroci semaforizzati.

Tale sistema, in sperimentazione nell'85 su 200 autobus, consentirà l'automazione delle principali funzioni di controllo e di gestione del trasporto pubblico urbano, realizzando un notevole risparmio economico.

I trasporti pubblici a Torino un sistema che guarda al futuro



L'informatica al servizio della manutenzione

È stato definito un progetto speciale per l'istituzione di un sistema integrato fra la manutenzione dei mezzi e la politica degli approvvigionamenti.

L'efficienza del parco veicoli distribuiti su 5 depositi ed officine con l'impiego di 1500 addetti alle riparazioni e manutenzioni comporta un piano complesso di operazioni di diagnosi dei guasti e di manutenzione che dovrebbe connettersi strettamente alla programmazione delle scorte, gestioni dei magazzini e contabilità.

Il Consorzio T.T. e la IBM perseguono questi obiettivi attraverso il SIMM ossia il sistema informativo della manutenzione dei materiali.

Si tratta di applicare i più sofisticati risultati dell'informatica alla gestione dei materiali ed alla manutenzione dei veicoli.

Il progetto di base prevede lo sviluppo di 2 prodotti-programmi di dimensioni rilevanti (il COPICS per la gestione dei magazzini ed il SIMM per la gestione della manutenzione).

I due prodotti informatici — da sviluppare con IBM — possono dialogare fra di loro integrando i rispettivi archivi e realizzando la connessione fisica fra strumentazioni diverse.

Lo stato di avanzamento attuale di questo progetto, già deliberato dal Consiglio di Amministrazione del Consorzio, è tale da prevedere una prima sperimentazione ancora in questo anno in realizzazione pilota capace di gestire il sistema autobus urbani. Verrà poi esteso alle altre linee di manutenzione aziendale, dai veicoli tranviari e di metropolitana leggera. fino agli impianti consortili.

A tale progetto si connette un affinamento delle rilevazioni sui tempi e metodi delle lavorazioni di manutenzione, mediante la realizzazione — effettuata d'intesa con la Organizzazione Sindacale — del sistema informativo esistente ed attraverso adeguati interventi di formazione, addestramento e sensibilizzazione dei capitecnici responsabili della manutenzione dei veicoli.

del centenario della funicolare Sassi-Superga, che si celebra quest'anno, la prima motrice di metropolitana leggera.

Questa realizzazione porta a compimento la radicale trasformazione della rete dei trasporti pubblici di Torino iniziata il 12 maggio 1982. In cui non è consistita nell'utilizzo di una rete autofilotraviaria a griglia, vale a dire fondamentalmente di tipo ortogonale, anziché di una struttura radiocentrica quale era quella precedente.

L'ossatura di base del nuovo sistema è costituita da cinque linee di metropolitana leggera, supportate da opportune ramificazioni da otto linee tranviarie e da 35 linee autobusistiche.

La realizzazione della metropolitana leggera, alla quale si connettono progetti quali l'introduzione di un sistema di monitoraggio automatico per il controllo del Servizio (SIS) e della semaforizzazione intelligente, ed un sistema di controllo delle operazioni di manutenzione dei mezzi della gestione delle scorte fanno di Torino un importante laboratorio sperimentale, quasi una città laboratorio nel campo delle innovazioni tecnologiche applicate ai trasporti.

In particolare, la metropolitana leggera rappresenta la punta di tale innovazione nel settore del materiale inibito su rotaia.

I benefici, connessi all'introduzione della ML e delle altre tecnologie, a cui si è già accennato, sono di notevole portata e si possono così sintetizzare:

- miglioramento della qualità del trasporto pubblico: garanzia di rapidità, regolarità, velocità e sicurezza;
- maggiore comfort;
- alleggerimento del traffico urbano;
- riduzione del tasso d'inquinamento e della rumorosità;
- riduzione dei costi di gestione.

La scelta del percorso prevalentemente in superficie garantisce tempi più rapidi di attuazione, diffusione del sistema di trasporto su un'area, facilità d'integrazione con gli altri servizi pubblici e privati.

Queste premesse, nonché dalla sperimentazione concreta, è realistico attendersi un beneficio effetto sull'aumento dei passeggeri trasportati, un concreto risultato di risparmio energetico indotto dalle caratteristiche innovative dell'equipaggiamento di trazione della nuova motrice di metropolitana leggera e quindi un miglioramento complessivo del servizio.

Nuova elettromotrice sulle linee della Metropolitana leggera

Si tratta di un'elettromotrice bidirezionale articolata a 2 casse e 3 carrelli con equipaggiamento elettrico di trazione e frenatura ad inverter, per servizio su linee di Metropolitana Leggera, le cui caratteristiche innovative e sono in sintesi le seguenti:

- l'impiego della tecnologia ad inverter, quale sistema di regolazione e controllo dell'equipaggiamento di trazione;
- l'uso dei motori di trazione asincroni al posto dei motori a corrente continua più costosi, ingombranti ed onerosi sotto l'aspetto manutentivo;
- l'entità dell'elettrodinamica con possibilità di recupero anche totale della energia di frenatura;
- sistema di anticiclone, in fase di avviamento, e di antipattinamento, in fase di frenatura, per una maggiore regolarità e sicurezza;
- bidirezionalità di marcia ottenuta dall'equipaggiamento a 2 cabine di guida.

Queste caratteristiche consentono:

- l'elezione di un treno di trasporto (300 persone) con significativo risparmio per passeggero trasportato;
- maggiore capacità di afflusso e di deflusso dei passeggeri nei confronti del veicolo ed una sensibile riduzione del tempo di sosta alle fermate, con benefici economici per l'esercite e di tempo per l'utente;
- l'arredo, lo styling, il copioso numero dei posti a sedere offerti (29% del totale), l'insonorizzazione interna del veicolo, gli impianti di ventilazione e di riscaldamento, il sistema informativo a bordo offrono un trasporto di elevato livello qualitativo;
- elevate prestazioni di accelerazione di velocità massima e di frenatura, che permettono di ridurre sensibilmente i tempi di percorrenza per gli utenti e di realizzare economie per l'esercite.

Sulla base quindi delle migliori condizioni di trasporto, di qualità, comfort e rapidità si prevede l'acquisizione di un maggior numero di utenti.