Trasporti oggi domani

4

Uno studio dell'assessorato della Lombardia che rivoluziona i collegamenti con l'Europa Tempi e costi di un'operazione ambiziosa

Quando si andrà da Milano a Londra in appena otto ore

MILANO — Colazione con brioches e cappuccino in un qualsiasi bar milanese, e pranzo a base di ostriche e champagne nel ristorante di un Boulevard di Parigi. Entro il Duemila tutto questo sarà possibile, nell'arco di una sola mattinata, anche grazie ai treni. Treni che però dovranno viaggiare a una velocità media di 160 chilometri all'ora. E così Milano e Londra non disteranno più di otto ore di viaggio e per compiere il tragitto Roma-Amburgo, ne impiegheremo meno di undici.

Il discorso, futuribile ma non fantascientifico, rappresenta il frutto di uno studio che l'assessore ai trasporti della Regione Lombardia, Fabio Semenza, ha condotto con il patrocinio della FAST (Federazione delle Associazioni Scientifiche e Tecniche). La proposta che ne scaturisce è quella di un modello definito come «sistema ferroviario veloce per l'Europa» (SFVE), un'idea nata dall'esigenza di investire secondo criteri integrati i 100 mila miliardi di lire che i paesi membri della Comunità hanno programmato di spendere nei prossimi dieci anni per il settore ferroviario.

FINO A 300 ALL'ORA SUI BINARI — Il primo suggerimento tecnico — collegato al problema che riguarda lo sviluppo di una rete di treni passeggeri e merci ad alta velocità e frequenza — è quello di raggiungere con i treni viaggiatori, velocità di almeno 200 km/h, con punte di molto superiori (250-300 km/h) nei percorsi specializzati. L'obiettivo è quello di ottenere una velocità commerciale sugli interi percorsi, non inferiore ai 160 km/h.

I calcoli degli studi condotti da Semenza dicono che questo sarà possibile per 13 mila chilometri di ferrovia, su una rete complessiva di 100 mila.

LE DIRETTRICI DEL TRAFFICO — Due sono gli assi principali in direzione Nord-Sud: Danimarca Germania Occidentale-Svizzera-Italia e Gran Bretagna-Olanda Belgio Francia. Tre invece, quelli in direzione Est-Ovest: Francia Germania occidentale-Austria; Francia-Svizzera e infine, l'Italia Settentrionale. Il concetto base adottato nella scelta di questi itinerari è quello di seguire, per quanto possibile, le indicazioni e i progetti di ogni singola amministrazione ferroviaria.

Sono state prese in esame infatti, le linee fondamentali, alcune delle quali già in fase di costruzione avanzata e altre già inserite negli schemi di piano dei vari paesi. Tra queste: la trasversale Ginevra-San Gallo per la Svizzera, la Hannover-Wurzburg per la Germania Ovest, il TGV per la Francia e la direttissima Roma-Firenze per l'Italia.

TRE GRANDI INFRASTRUTTURE — Il primo asse principale in direzione prevalentemente Nord-Sud (Danimarca-Germania Ovest-Svizzera-Italia) prevede la realizzazione del passaggio transalpino sull'itinerario Spluga, che è il più centrale, fra tutti quelli esistenti e in progetto, nella catena alpina; mette infatti in connessione più diretta «il corridoi a massima intensità di popolazione fra Nord e Sud Europa». Per cui, la sua funzione potrebbe essere paragonata, con i dovuti rapporti, a quella del passante ferroviario milanese Garibaldi-Porta Vittoria: un elemento di raccordo principale fra tutte le reti ad alta velocità delle singole nazioni.

Ancora, sia per questo itinerario, sia per il secondo (Gran Bretagna-Olanda-Belgio) si pone il problema dell'attraversamento dei bracci di mare: lo stretto di Messina tra Calabria e Sicilia e la Manica. Lo stesso vale per l'allacciamento di Copenhagen al resto della rete europea. Per quanto riguarda le trasversali Est-Ovest (Francia-Germania occidentale-Austria; Francia-Svizzera e Italia Settentrionale), non si presentano grandi difficoltà per la loro realizzazione, poiché il territorio è in gran parte pianeggiante. Si prevede che la spesa complessiva per queste infrastrutture sarà di circa 15mila miliardi.

IL SISTEMA ATTUALE È IN CRISI — Il maggiore sforzo di unitarietà europea nelle ferrovie, compiuto già da diversi anni, è stato quello di istituire la rete del TEE (Treno Espresso Europeo) che ha il compito di fornire lungo le direttrici principali, treni appositi, dotati di una notevole comodità. Purtroppo questi non riescono a sviluppare una grande velocità e in nessun caso superano i 102 km/h di velocità commerciale massima; sono poco frequenti, di solito una coppia di corse al giorno, e non sono previste particolari agevolazioni di interscambio per l'uso multiplo di questi convogli.

Ciascuna amministrazione ferroviaria è inoltre afflitta da pesanti deficit e l'esame comparativo dei bilanci 1982 per Germania Ovest, Francia, Italia, Svizzera Gran Bretagna e Giappone dimostra che i rapporti di esercizio segnano tutti rosso: dal più negativo, che è quello italiano, con 23,1 di entrate rispetto a 100 di spese, a quello migliore, il giapponese, con entrate uguali a 79,7 (rispetto a 100 di spese). Il rapporto costi-ricavi è diventato oggi insostenibile anche per un paese come la Svizzera, che fino a poco tempo fa non aveva mai conosciuto crisi in questo settore. In Europa, chi sta meglio di tutti sembra essere la Francia, che entro l'84 prevede di pareggiare il bilancio finanziario delle ferrovie di Stato.

FRANCIA E GIAPPONE ALL'AVANGUARDIA — Ed è proprio la Francia a costituire la prima grande eccezione nel sistema ferroviario europeo, con il suo TGV (Trein Grand Vitesse) che collega Parigi a Lione, viaggiando a una velocità massima di 270 Km/h e che offre anche la possibilità di connessione diretta o programmata con la parte contigua della rete TEE. I risultati economici di questa operazione si sono presto rivelati positivi: nel 1982 gli introiti sono stati di 1185 milioni di franchi, e 10 milioni i viaggiatori trasportati. Quest'anno si conta di arrivare a 15 milioni.

Il Giappone dal canto suo ha adottato da ormai vent'anni il sistema ferroviario veloce: cominciò nel 1964 sulla linea Tokio-Fukuoka, lungo 1069 Km, con i primi treni Shinkansen, grazie ai quali il tragitto Tokio-Osaka, di 552 Km, veniva coperto in tre ore e dieci minuti. Il bilancio di questa prima linea è entrato in attivo nel 1970 e da allora fino all'82 è cresciuto fino a rappresentare un netto positivo del 45% nel rapporto tra entrate e uscite totali.

QUALI VANTAGGI PER L'EUROPA? — Secondo l'assessore Semenza, la realizzazione di un sistema ferroviario veloce, come quello descritto nella sua proposta, potrà contribuire in modo sostanziale a risolvere i problemi dell'intero settore dei trasporti dei paesi membri della CEE: non solo in questo modo sarà possibile comprimere i deficit delle singole amministrazioni ferroviarie, ma sarà possibile addirittura un recupero, come testimoniano le esperienze di Francia e Giappone. In pratica è questa la novità: l'alta velocità, unita all'alta frequenza dei convogli si tradurrà in guadagno e non in perdita.

Senza contare infine il contributo che una simile realizzazione potrà dare all'Europa dei Dieci affinché questa conservi il suo primato nel commercio internazionale, di cui un sistema di trasporti ferroviario, efficiente e veloce rappresenta uno dei pilastri più solidi.

Attilio Geroni

Giusta ripartizione e integrazione del trasporto fra i diversi mezzi

L'interporto di Bologna al centro di un grande «nodo» di traffici

I trasporti assorbono circa ⅕ del P.I.L. e il loro costo incide dall'8 al 25% circa sui costi di produzione (maggiore del 6-10% di quello di altri Paesi CEE), ponendo un pesante condizionamento sulla competitività dei prodotti italiani.

All'incidenza del costo del trasporto sui prezzi di vendita si aggiungono altri costi, di difficile quantificazione, ma non meno diseconomici sotto il profilo dell'utilizzo delle risorse umane e collettive quali: il congestionamento degli assi stradali e delle aree urbane, il degrado dell'ambiente, gli incidenti stradali.

L'elemento che rende anomalo il sistema italiano dei trasporti rispetto alla norma europea e ne ritarda la integrazione con le corrispondenti modalità di altri paesi, risiede nella ripartizione dei traffici, fortemente sbilanciata a favore della strada e a danno della ferrovia.

Obiettivo di un moderno sistema di trasporti è il raggiungimento di una corretta ripartizione dei traffici tra le diverse modalità.

La correttezza della ripartizione, a sua volta, dipende dal rispetto delle caratteristiche di ciascuna modalità e si concreterà nella preferenza del vettore ferroviario sulle lunghe distanze e dell'autotrasporto sulle brevi distanze.

Gli interporti sono le strutture nelle quali si integreranno il trasporto ferroviario e il trasporto stradale e si svolgeranno le operazioni di scomposizione e di ricomposizione dei carichi, di smistamento, di convogliamento e di custodia.

La società

Per la realizzazione dell'interporto è stata costituita un'apposita società per azioni formata da Comune e Provincia di Bologna, Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura di Bologna, Azienda Autonoma delle F.S. di Roma, Agip Petroli S.p.A. di Roma, società rappresentanti le categorie private, cooperative ed artigiane dell'autotrasporto (Assicoop srl, SICA srl, SITA srl, Unione Provinciale Cooperative srl di Bologna, Associazione Generale Cooperative Italiane srl), istituti bancari (Banca del Monte di Bologna e Ravenna, Banca Nazionale del Lavoro, Banca Commerciale Italiana, Credito Italiano, Istituto Bancario S. Paolo di Torino, Banco di Sicilia, Banca Popolare di Novara, Credito Romagnolo, Cassa di Risparmio di Bologna, Banca Popolare di Bologna e Ferrara, Banca Popolare dell'Emilia), compagnie di assicurazione (Le Assicurazioni d'Italia, Compagnia Assicuratrice Unipol).

Il capitale sociale, interamente versato, è attualmente di L. 11.500.000.000.

Progetto e funzioni

Bologna partecipa in misura rilevantissima ai traffici nazionali: circa il 70% del traffico totale nazionale di merci — autostradale e ferroviario — transita per le infrastrutture della città.

Gran parte di tale traffico viene raccolto, manipolato e ridistribuito in altri bacini regionali e nazionali. Le caratteristiche funzionali e dimensionali dell'interporto di Bologna sono discese dal ruolo che occupa il nodo di traffico bolognese nel sistema nazionale dei trasporti.

L'impianto si sviluppa su 170 ettari dei 427 destinati agli insediamenti interportuali, viene realizzato per fasi successive e sovrapposte e comprende:

Strutture per gli operatori del trasporto su gomma *ribalte ferro/gomma, ribalte gomma/gomma, magazzini di stoccaggio e uffici relativi - mq 185.000.*

Magazzini generali e fiduciari e depositi all'aperto: *mq 169.000.*

Impianti delle Ferrovie dello Stato: *terminal intermodale e scalo merci tradizionale - mq 500.000.*

Centro doganale: *uffici, piazzali e magazzino di temporanea custodia - mq 60.000.*

Piazzali e parcheggi - *mq 300.000.*

Centro direzionale e dei servizi: *uffici, agenzie bancarie e assicurative, ufficio postale, attività commerciali, officina, rifornimento carburanti, mensa, bar, motel, servizio sanitario, pubblica sicurezza - mq 30.000.*

Le realizzazioni

Notevoli sono gli investimenti in corso: oltre 50 miliardi di lire. Di questi oltre 18 miliardi effettuati dalle Ferrovie dello Stato per la costruzione del terminal intermodale di prima fase e il potenziamento della stazione di Castelmaggiore.

Si crea così uno dei più importanti impianti ferroviari del nostro paese nel quale vengono trasferite le funzioni merci attualmente svolte dagli impianti di Bologna-Ravone, Bologna-Arcoveggio e dagli altri scali ferroviari del comprensorio bolognese.

Il Piano Poliennale delle F.S. prevede poi ulteriori opere di completamento per 66 miliardi. Si determinerà anche un collegamento ferroviario fra le stazioni di Castelmaggiore a sud e San Giorgio di Piano a nord, rendendo ancora più agevole l'inserimento dei traffici dell'interporto nelle principali direttrici facenti capo a Bologna.

L'inizio dell'attività ferroviaria è prevista nel 1985.

L'Amministrazione Provinciale di Bologna ha inoltre provveduto al potenziamento della viabilità esterna all'interporto con la realizzazione della Trasversale di pianura, da tempo in esercizio da San Giovanni in Persiceto alla strada provinciale San Donato. In un prossimo futuro asse viario raggiungerà la S.P. San Vitale.

La Società Autostrade aprirà entro brevissimo tempo un nuovo casello sull'Autostrada Bologna-Padova denominato «Bologna-Interporto», attraverso il quale l'interporto viene ad essere direttamente collegato con l'intera rete autostradale nazionale.

Attraverso un circuito viario avente come base la Trasversale di pianura sono possibili i collegamenti della infrastruttura con gli assi stradali d'interesse nazionale che convergono sulla città di Bologna senza interferire con la rete viaria dei centri urbani limitrofi. La società sta completando la costruzione del Centro Doganale una componente fondamentale dell'impianto con un investimento complessivo di oltre 13,5 miliardi e composto da 2.500 mq. di uffici, 3.500 mq. di magazzini con raccordo ferroviario e 54.000 mq. di piazzali.

Nell'ambito del Centro Doganale verranno trasferiti gli uffici doganali di Bologna.

La prima fase funzionale

L'entrata in esercizio delle prime opere, che consente di soddisfare solo parzialmente le numerose richieste di insediamento già avanzate alla società, è prevista per il settembre prossimo.

Saranno in funzione gli uffici doganali, il terminal TIR gratuito, un magazzino doganale di temporanea custodia, un'area recintata per deposito containers, un parcheggio custodito per autotreni.

È assicurata la presenza di importanti imprese di spedizione internazionale e dichiaranti doganali, dell'ufficio commerciale delle F.S. e della Camera di commercio. La presenza di istituti bancari ed assicurativi consentirà lo svolgimento delle necessarie attività economiche. Sono infine previsti i servizi indispensabili all'uomo ed ai mezzi.

Le realizzazioni effettuate dagli Enti locali, dalla Società Autostrade, dalle Ferrovie dello Stato, in particolare per quanto riguarda le strutture ferroviarie e doganali, consentono di affermare che a breve una consistente parte del movimento merci che interessa il comprensorio bolognese verrà svolta all'interporto.

In considerazione di ciò è impegno della Società Interporto Bologna S.p.A. completare le opere previste e a tale fine sta raccogliendo le prenotazioni da parte degli operatori economici del trasporto delle merci.

Un'opera di eccezionale portata - Serrata verifica sulla fattibilità - I traffici fra Reggio Calabria e Messina nell'83

Il ponte sullo Stretto una porta aperta sull'Asia e l'Africa

Concordo con le motivazioni alle quali il PCI condiziona la sua approvazione del progetto di realizzazione di un attraversamento stabile dello Stretto di Messina, e cioè di evidenziare la possibilità tecnica e la convenienza economica dell'opera, tenuto conto delle esistenti o migliorabili alternative al trasporto e dei complessi problemi dell'area integrata dello Stretto.

Ciò premesso, desidero affermare che la auspicata serrata verifica è in avanzato svolgimento e sarà terminata entro un anno, avendo come meta, una definitiva ed imparziale scelta tipologica dell'attraversamento sotto i suoi vari aspetti tecnici, ambientali, imprenditoriali ed economici.

Devo rammentare, tuttavia, che qualsivoglia soluzione stabile di attraversamento sia giudicata fattibile, essa costituirà sempre una infrastruttura eccezionale poiché dovrà sorgere in un ambiente fisico fra i più tormentati al mondo.

Cito ad esempio raffiche di vento ad oltre 100 km/ora, terremoti e maremoti di una violenza atomica, correnti di marea con una velocità di 7 nodi (le cui direzioni si alternano ogni sei ore ed investono tutta la massa liquida con l'impeto di un torrente in piena od un uragano di 400 km), sul quale tratto di mare transitano annualmente oltre 50.000 navi, che incrociano le 150.000 corse da costa a costa, il tutto insistendo in un ambiente socio economico con un indice di valenza, a livello europeo, di 18 per la Calabria, di 40 per la Sicilia di contro a 254 del Lussemburgo.

Pertanto la nostra Società non sta tessendo la tela di Penelope ma ha indossato, nei confronti dell'opinione pubblica la camicia di Nesso, applicando agli studi di verifica della fattibilità dell'opera il metodo dell'analisi sistematica. Trattasi, in sintesi, di puntualizzare tutti i dati di ingresso delle numerose discipline coinvolte, al fine di determinare prudenziali, omogenei, ed univoci postulati di progetto ai quali sottoporre tutte le ventilate tipologie di attraversamento, al fine di selezionare imparzialmente la proposta ottimale da confrontare ancora con gli altri sistemi di trasporto elevati alla futura domanda di traffico.

Al termine delle indagini sarà posto in essere un aggiornato ed aggiornabile sistema computeristico di catalogazione dei dati recepiti, che permetterà sia alla nostra Società, sia ai responsabili delle Regioni Sicilia e Calabria, non solo di tenere sotto controllo tecnico economico ed ambientale le provincie interessate, ma anche di valutare le sinergie e le intermodalità emergenti per l'impostazione di un razionale programma di interventi pubblici e privati, con un anticipo di una decina di anni sulla effettiva realizzazione dell'opera.

Mi piace quindi sottolineare che la «Stretto di Messina SpA» considera tale infrastruttura non come un nato ma semplicemente come un momento del collegamento fra la Sicilia ed il Continente, le cui implicazioni invece si estendono nel tempo e nello spazio: essa sarà certamente un fattivo elemento catalizzatore per un sano sviluppo indotto, ma non per tale benefica influenza, risolverà tutte le problematiche immanenti a Sud-Est del Mezzogiorno.

Ritengo comunque utile esporre alcuni dati ed osservazioni che permettano di comprendere perché il previsto attraversamento viario e ferroviario è stato considerato, con voto unanime, sia dal Parlamento italiano fin dal 1971 «opera di prevalente interesse nazionale», sia dal Parlamento Europeo nel 1984, «opera di preminente interesse comunitario» e perché il ministro dei Trasporti ha presentato tempestivamente alla Camera dei Deputati il Disegno di Legge n. 1216, per assicurare gli effettivi mezzi finanziari ed adeguate guarantigie, per accelerare la fase esecutiva.

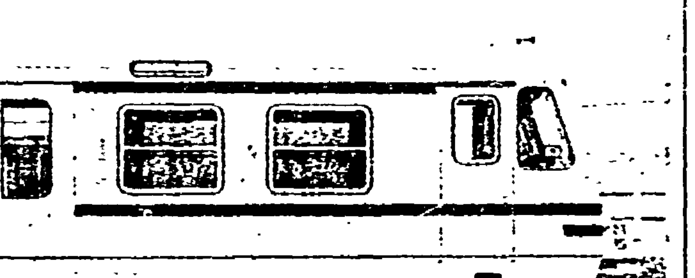
1. **Il traffico sullo Stretto di Messina, nel 1983, è stato il seguente: 12 milioni di passeggeri, 800 mila autocarri, 1.620 mila vetture, 575 mila rotabili FS, 6 milioni di tonnellate di merci.**
2. **Di contro, gli attuali sistemi di traghettamento hanno una capacità di transito pari ad un viottolo di campagna di 3 metri di larghezza, percorso a senso alternato, e l'attuale tempo di attraversamento dei mezzi di trasporto è superiore al 20% di una giornata lavorativa.**
3. **I costi dell'investimento per l'esecuzione dell'opera fissa oggi prevedibili in circa 3.000 miliardi e la sua gestione, sono sostitutivi ed inferiori sia al gravame dei costi e tempi sopportati e perduti per la collettività, sia alla ristrutturazione a mare ed a terra di un sempre aleatorio servizio di traghettamento.**
4. **Mentre la forbice fra il tasso di sviluppo socio-economico in Sicilia e Calabria e quello del Nord e Centro Italia si allarga paurosamente, potrà essere aperto, via «Ponte di Messina», un nuovo e vantaggioso itinerario verso l'Asia e l'Africa, trasferendo l'area dello Stretto dalla periferia dell'Europa alla centralità dei traffici mediterranei.**

Concludo, precisando che l'impegno morale della nostra Società, alla quale collaborano oltre cento accademici, esperti ed Enti di prestigio internazionale, appoggiati da una snella struttura organizzativa, si estrinseca nella più ampia apertura ad ogni controllo o suggerimento esterno e nel fermo intendimento di portare al più presto alla dovuta approvazione del Parlamento il progetto prescelto, accompagnato da una esaustiva relazione tecnica, ambientale, imprenditoriale, economica e finanziaria, affinché ogni elemento possa essere valutato, senza ombre o lacune, nella sua giusta valenza.

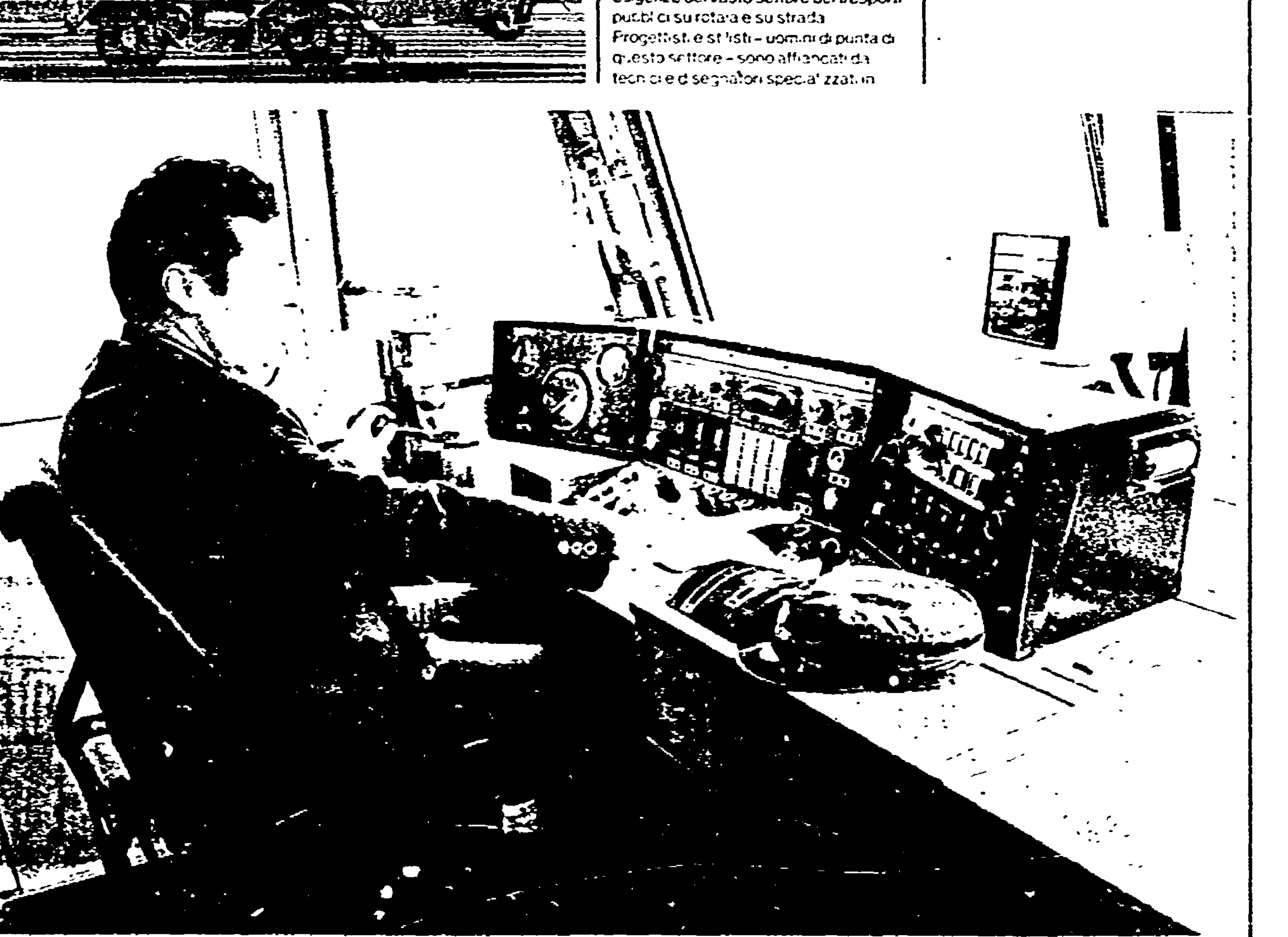
Prof. Gianfranco D. Gilardini
Amministratore delegato della «Stretto di Messina S.p.A.»

SOCIMI

Socimi progetta, sperimenta e costruisce



La Socimi progetta, sperimenta e produce veicoli ferroviari, tramviari, filoviari, stradali e relativi componenti (motori ed equipaggiamenti elettrici di trazione, carrelli motori e portanti, ecc). Nell'organizzazione Socimi il settore engineering ha spazio e peso di primaria importanza e suo compito ricercare, individuare e sperimentare nuove e più avanzate soluzioni, che meglio rispondano alle diverse esigenze del vasto settore dei trasporti pubblici su rotaia e su strada. Progettisti e stilisti – uomini di punta di questo settore – sono affiancati da tecnici e disegnatori specializzati in sistemi, strutture design ecc. Sono uomini in costante rapporto con altri importanti centri di progettazione in Italia e all'estero. La Socimi è pure licenziataria di importanti società europee e nord americane all'avanguardia nei rispettivi campi.



SOCIMI - Direzione e Uffici: 20156 Milano - via Varesina, 115 - Tel. 02/3009.1 - Telex 323564 Socimi I
Stabilimenti: Binasco/Mi, via E. Fermi, 25 - Arluno/Mi, via Donatori di Sangue, 100 - Sassari, v.le Porto Torres, Reg. Zentu Figghi