

Autostrade a caccia di seimila miliardi

Gli stanziamenti per la viabilità rischiano di essere spesi solo per la Modena-Incisa

Attraverso le questioni della viabilità passano i più massicci tentativi di sviluppare gli indirizzi emersi nelle due Conferenze nazionali dei trasporti e nella elaborazione del Piano generale. Questi indirizzi — sanciti anche nella legge 531 sulla grande viabilità — stabiliscono, saggiamente, che nel quadro di una riorganizzazione del sistema che sposti quote sensibili dei previsti incrementi di traffico dalla strada alla ferrovia e al trasporto marittimo, si debba realizzare una seria razionalizzazione del sistema viario principale (superstrade, autostrade, vie di maggiore comunicazione). E questa razionalizzazione, in base ad una precisa norma della citata legge 531, deve avvenire attraverso un piano decennale della viabilità, preparato dal governo e approvato dal Parlamento. Una scelta siffatta significa nel concreto due cose. La prima è che non si debba percorrere la via indicata da coloro che, dando per scontato il fallimento del sistema ferroviario, e il mancato rilancio del trasporto marittimo, puntano ad un forte incre-

mento delle autostrade e delle strade, immaginando che per questo canale passi la schiacciata maggioranza (l'85%) dei flussi di traffico futuro. Una tale prospettiva avrebbe, come ognuno capisce disastrosamente, conseguenze per l'ambiente, l'energia, i costi economici del Paese.

La seconda implicazione della scelta cui ci siamo riferiti è che non si percorra neppure la via indicata di un certo estremismo «verde» il quale immagina di difendere l'ambiente bloccando ogni costruzione di grande viabilità, nella supposizione, assai balzana, che ciò basti a esorcizzare i flussi di traffico stradali e a rilanciare le ferrovie. La soluzione giusta è invece quella di un sistema di trasporti integrato e intermodale, che tende a ridistribuire razionalmente i carichi di traffico tra i vari modi di trasporto partendo dall'assunto che comunque una parte maggioritaria e copiosa del trasporto avverrà su strada (anche se le ferrovie riusciranno a raddoppiare il loro potenziale attuale di trasporto merci, ciò significherebbe in

percentuale, tenendo conto dei previsti incrementi di traffico, uno spostamento percentuale solo di alcuni punti). La razionalizzazione del sistema viario significa, pertanto, il completamento di alcuni circuiti (la Livorno-Civitavecchia e un esempio), l'ammodernamento di determinati tratti, la manutenzione dell'intero sistema.

Contro questa linea generale è in atto oggi un pesante contrattacco conservatore, che passa anche per l'inefficienza del governo. Infatti la presentazione del piano decennale della grande viabilità, che sta per avvenire, e in ritardo di due anni. E si sa già che il ministero dei Lavori pubblici non ha fatto nessuna scelta, e ha trasferito nel piano tutto il «pacchetto» dei fabbisogni indicati dalle Regioni, per 47.000 miliardi, e le richieste Irri e Anas per 13.000 miliardi. Ma questo enorme e confuso blocco di investimenti è platonico, perché il governo aggiunge che per questo piano non esistono finanziamenti. Esso rimarrà dunque come un monumento inerte, una sorta di «carta dei bisogni», del tutto

slegata dalle scelte del Piano generale dei trasporti. E, pertanto, l'interesse e le pressioni si concentreranno sui 6.000 miliardi già stanziati per la viabilità (5.000 di finanziamento pubblico e 1.000 di mutui), che sono per il momento, in concreto, l'unica reale somma spendibile per i prossimi tre anni. Il Parlamento con la legge che ha prorogato il fondo di garanzia per le autostrade, ha dettato anche alcuni criteri per la programmazione di questa spesa ma è chiaro che qui si sposta lo scontro politico reale. Se, ad esempio, passasse l'idea di realizzare una nuova autostrada tra Modena e Incisa, a totale carico dello Stato, la maggior parte di quei fondi sarebbe risucchiata in una tale direzione. Le spinte che vengono dall'Irri, dall'Anas e da varie parti del sistema di potere vanno nella direzione di accantonare ogni tentativo di programmazione e di razionalizzazione del sistema viario, e di concentrare l'impegno per alcune opere costose, che hanno larghi margini di guadagno, e corrispondono

agli interessi di grosse corporazioni, facendo così saltare anche il Piano generale dei trasporti.

La linea dei comunisti è, naturalmente, opposta. Noi puntiamo a utilizzare i 6.000 miliardi disponibili nell'ambito del piano decennale della viabilità, del quale devono costituire una quota strettamente correlata con un programma più complessivo e vogliamo riacordare questo programma con le opzioni del Piano generale dei trasporti. Insomma, ci battiamo perché si definisca una sorta di Piano regolatore generale della grande viabilità, integrato con il Piano regolatore dei trasporti, e gli investimenti non siano ammassati a casaccio ma siano diretti a realizzare quel Piano, con costruzioni, ammodernamenti, manutenzione. Sono queste le scelte che nelle prossime settimane verranno sul tappeto in Parlamento. La posta in gioco non è questa o quella strada, questo o quell'interesse di campagna ma una questione assai più alta: come organizzare un sistema di trasporti su strada che sia funzionale ad un sistema di trasporti generale (aria, terra, mare), per ottimizzare le risorse, ridurre i costi, accrescere il servizio, salvaguardare l'ambiente, riequilibrare il territorio. Ed è su questo terreno che si misurano le politiche di riforma, e i riformismi di ogni gradazione.

Maurizio Lotti

Fs e industria: domanda debole e offerta vecchia

In venti anni non si è stati capaci di produrre un tipo di locomotiva veramente innovativo

Dal 1° gennaio 1986 la riforma imporrà alle F.S. un cambiamento decisivo anche per la gestione del patrimonio. Nella Azienda di oggi tutta la dotazione, dalle stazioni ai computers, dalle locomotive alle scrivanie, tutto è considerato demanio e cioè parte dell'accolto dei beni appartenenti allo Stato e destinato alla esplicazione di una funzione pubblica. Allo stesso modo di un tratto di spiaggia, di un bosco o una montagna che però, non andando soggetti ad invecchiamento e guasti, non hanno bisogno di ammortamenti finanziari per un periodo ricambio. In altre parole nel bilancio delle F.S. non esistono accantona-

menti rapportati alla consistenza del patrimonio e che consentano di programmare il ricambio periodico di quella parte di beni che, ogni anno, invecchia e diventa inutilizzabile. Questa indispensabile operazione di rinnovo viene fatta di tanto in tanto, e comunque in modo decisamente saltuario, grazie ai cosiddetti Piani di investimento, che sono finanziamenti concessi dal Parlamento, ufficialmente per un potenziamento del sistema ferroviario, ma nella sostanza per impedire il collasso.

Nelle F.S. riformate, e cioè appunto dal 1° gennaio prossimo, le cose cambieranno, nel senso che le quote di ammortamento per il patrimonio dovranno essere preventivate in bilancio: una novità questa che marca decisamente la trasformazione in senso industriale del sistema ferroviario. Un settore particolarmente interessante è dunque il materiale rotabile. Da anni le commesse delle F.S. alimentano a fatica una industria che non riesce a prendere quota ed è continuamente sull'orlo della crisi. E da più parti si sostiene che le oltre 40 aziende italiane che fabbricano locomotive, carrozze e carri hanno una capacità produttiva eccedente i reali fabbisogni delle Ferrovie. Le cose non stanno in questi termini e non è difficile dimostrarlo. Nessun sistema

industriale può acquisire una dimensione ottimale in presenza di una domanda schizofrenica come, per anni, è stata quella delle F.S. Si pensi piuttosto che il recente Piano Integrativo in 5 anni (1982/1986) ha commissionato all'industria 340 locomotive elettriche, 3.200 carrozze e 16.000 carri merci, per i quali le aziende hanno lavorato a pieno regime per quasi tutto il periodo.

Si è trattato di una commessa di dimensioni eccezionali rispetto al normale fabbisogno o no? I conti sono presto fatti: le F.S. hanno in dotazione circa 2.000 locomotive elettriche, 12.000 carrozze e 110.000 carri merci. Calcolando una vita

media di 20-25 anni per le locomotive, di 30 anni per le carrozze e di 40 per i carri, è facile vedere che, ai soli fini del ricambio ordinario per svecchiamento, ogni anno occorrerebbero da 80 a 100 locomotive elettriche, 400 carrozze e 3.000 carri circa. Su questi dati l'ultima commessa è quindi carente per le locomotive, quasi alla pari per i carri ed eccedente sul fabbisogno ordinario per le carrozze. Ma, in conclusione, si può certo dire che la potenzialità dell'industria, se in futuro la domanda dovesse rimanere a questo livello quasi ottimale nel bilancio di previsione dell'Ente, è proporzionale al fabbisogno delle F.S. Il problema quindi non è di un sovradimensionamento.

Queste industrie, con poche eccezioni, hanno però tecnologie e organizzazione della produzione vecchie e superate, che comportano tempi di costruzione molto lunghi e impongono prezzi fuori mercato, almeno rispetto all'area comunitaria. Se tale condizione per il passato era giustificabile, appunto per la discontinuità delle commesse ferroviarie, non è più accettabile in futuro. In presenza di flussi di domanda programmati e certi, che consentono di organizzare la produzione nel lungo termine, occorre che anche le industrie facciano uno sforzo di adeguamento e riqualificazione. Per uscire, tra l'altro, dal tunnel di commesse stancamente ripetitive, che mantengono il livello qualitativo del parco F.S. a quello dei primi anni 60. In effetti si fa fatica a riconoscere come innovazione tecnologica (o addirittura come risposta italiana per l'alta velocità al Tgv francese) la commessa alla Fiat del «Pendolino», che fu presentato come treno del futuro già nel 1972.

È altrettanto grave che la locomotiva di punta del parco F.S. continui ad essere la E 656, e cioè un ammodernamento della vecchia E 646, ormai superata come concezione, dopo il clamoroso fallimento in esercizio della E 633. Il fatto è che da vent'anni, tra Ferrovie e industria, non è stato possibile produrre un tipo di locomotiva veramente nuovo, capace di superare almeno in parte il dislivello che separa le F.S. dall'alta velocità. Da quella vera, ovviamente, non dal fenomeno isolato che sarà la coppia di Pendolini che, su qualche punto della Drettissima, potranno sfiorare i 250 km/h. Il nuovo Ente, insomma, si troverà davanti, tra i tanti e complessi problemi che ha ereditato da un'azienda incapace di risolvere, anche quello di un rilancio del parco rotabile sul piano della qualità e della utilizzazione. Un problema peraltro che non dovrà essere affrontato e risolto unilateralmente dalle F.S., ma attraverso un rapporto di franca cooperazione con l'industria che, da queste nuove ferrovie, potrà trarre in cambio le condizioni per proiettarsi su quei mercati esteri nei quali oggi stenta invece a trovare una co-ocazione anche modesta.

Giulio Caporali

«Le aziende cercano certezze nei programmi delle ferrovie»

In Brasile e in Tunisia le commesse sono già in fase avanzata. In Giappone è stato siglato un accordo tecnico-commerciale con la Mitsubishi. Ma il colpo grosso sta per essere assestato in Urss: ci sono serie possibilità di concludere l'affare per l'impianto di automazione e di segnalazione della linea ferroviaria Mosca Kalinin. Un appalto di prestigio, che dà lustro alla tecnologia «made in Italy». Per l'Ansaldo-Trasporti, società napoletana del «raggruppamento Ansaldo», leader nel campo della produzione e della progettazione di veicoli e di sistemi integrati per il trasporto su rotaia, il 1985 sta per concludere un quinquennio particolarmente felice. «È una società in pieno sviluppo, con un carico di lavoro abbastanza soddisfacente», commenta l'ingegner Emilio Marani, vicepresidente e amministratore delegato dell'Ansaldo-Trasporti. «Tuttavia — aggiunge — qualche preoccupazione l'abbiamo anche noi. Temiamo, ad esempio, che vi possano essere ritardi nell'attuazione del piano d'ammodernamento delle ferrovie dello Stato».

Le Ff Ss rimangono tuttora il principale committente dell'azienda, né potrebbe essere diversamente per un'industria che opera in questo campo specifico. Che cosa si aspetta dunque dalle ferrovie italiane? «Siamo impegnati a fondo — afferma l'ing. Marani — nella realizzazione del programma di progettazione e costruzione dei prototipi per le Ff Ss. Entro la fine del 1986 saranno pronti i primi cinque esemplari della E-402, la locomotiva «ad inverter» più veloce d'Italia. In consorzio con Fiat, Breda e Tib stiamo studiando un treno ve-

loce che sia la risposta italiana al Tgv francese. Tuttavia è essenziale per noi la rapida applicazione del cosiddetto Pit, programma di innovazione tecnologica, nonché del piano nazionale dei trasporti. Se si dovesse verificare anche in questo settore una situazione di stallo come per il piano energetico, con il congelamento dei progetti per le centrali nucleari, insorgerebbero difficoltà serie per le prospettive dell'azienda».

Difficoltà di che genere? «Abbiamo bisogno di un quadro di certezze che non comprometta il processo di ammodernamento in atto e che non provochi una pericolosa caduta del carico di lavoro. Inoltre il nostro è un settore nel quale proliferano tante aziende che sopravvivono all'ombra delle commesse delle Ff.Ss. È opportuno, invece, una riqualificazione dell'offerta che abbia come parametro la qualità tecnologica e l'impegno della ricerca. È inevitabile, infatti, una selezione: chi non è all'altezza coi tempi è destinato ad uscire dal mercato. La nostra società ha speso nel corso dell'84 circa 10 miliardi per la ricerca e mantiene stretti rapporti di collaborazione con paesi stranieri per elevare ulteriormente il proprio grado di affidabilità e qualità».

Una azienda, dunque, con tutte le carte in regola per affrontare la sfida tecnologica degli anni 90? Quasi una felice anomalia nello scenario napoletano e campano caratterizzato da un declino — apparentemente inarrestabile — dell'industria pubblica? Eppure anche qui non mancano polemiche e timori. I lavoratori, i sindacati, le forze politiche e democristiane e il Pci in primo luogo, in più di una occasione hanno denunciato la scarsa autonomia (se non una vera e propria dipendenza) dimostrata dalla autotrasporti rispetto al «cervello» genovese del raggruppamento.

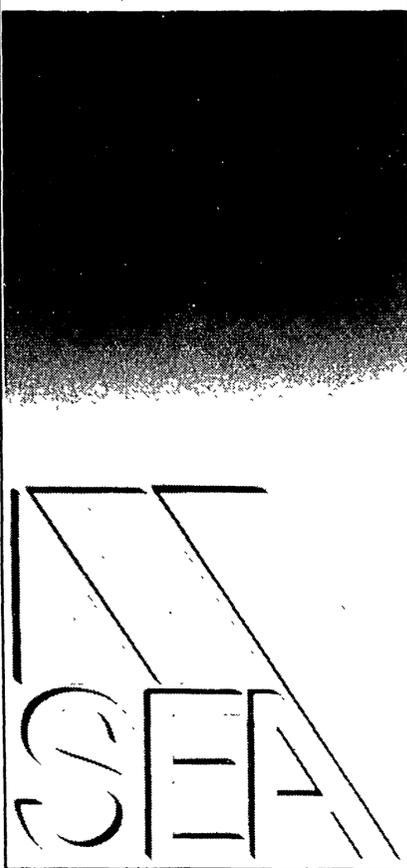
«La crescita dell'azienda — dice l'ing. Marani — è tutta rivolta verso l'area napoletana. È vero, a Milano manteniamo alcune attività di progettazione, ma la ricerca si svolge a Napoli. Anche sul fronte dell'occupazione guardiamo a Napoli e non altrove».

I. V.



Società Esercizi Aeroportuali spa

Presidenza - Direzione Generale
20090 Aeroporto Milano Linate Telefono (02) 74 85 1



“IN FONDO CONVIENE PRENDIAMO STO TRAM!”



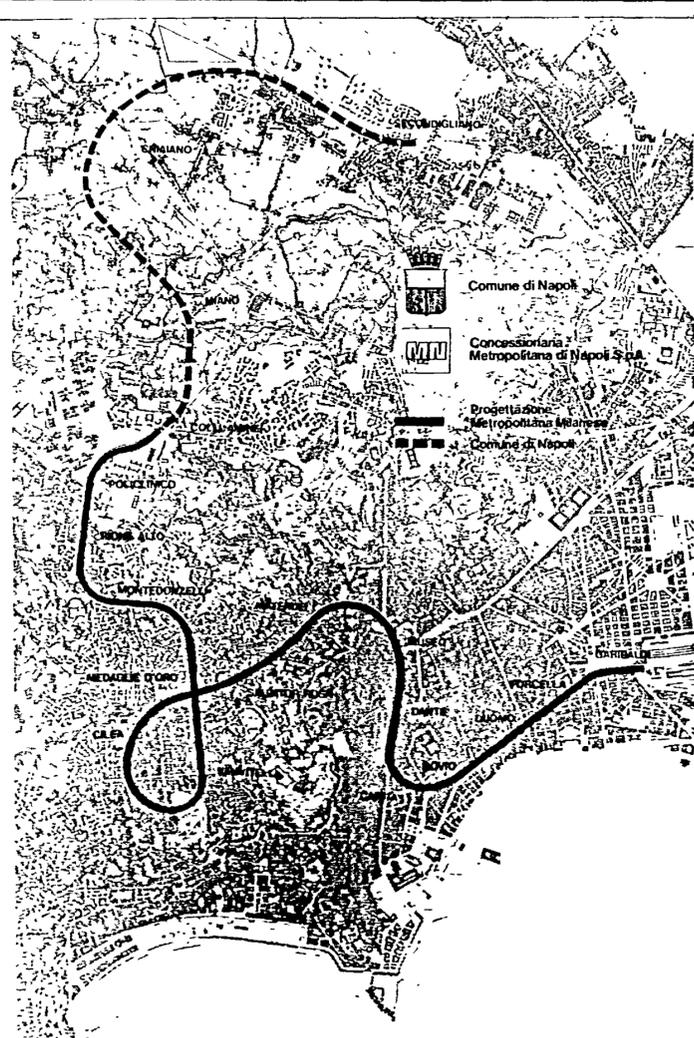
Il Consorzio trasporti torinesi con i progetti speciali Sis e Simm è all'avanguardia nell'automazione del trasporto pubblico.

Il Sis, sistema di telecomunicazioni e informatica con elaboratore centrale e microprocessori a bordo, è finalizzato al miglioramento della regolarità e velocità del servizio.

Il Simm è una rete di elaboratori e terminali per la pianificazione della manutenzione dei veicoli, alla gestione del magazzino, ai dati amministrativi di ordinazioni e bilancio.

TRASPORTI TORINESI

LAVORIAMO PER UNA TORINO PIU' FACILE



LINEA 1 DELLA METROPOLITANA DI NAPOLI

UN PUNTO DI RIFERIMENTO PER UNA NUOVA REALTÀ