

SPECIALE TRASPORTI

Si è avverata la previsione pronosticata dai maggiori economisti americani; una situazione intollerabile con la complicità della gestione del pentapartito al Comune. Le misure d'emergenza del Pci per la capitale

Roma la prima capitale paralizzata dal traffico

La preparazione della Conferenza nazionale del Pci sui problemi del trasporto e del traffico nell'area metropolitana romana, indetta congiuntamente dalla Direzione, dal Comitato regionale e dalla Federazione romana, viene a collocarsi in una situazione di particolare gravità della circolazione nella città e al centro di uno scontro politico e sociale di notevoli dimensioni sullo stesso futuro di Roma capitale.

La situazione del traffico a Roma è giunta ad un punto limite, in termini di collasso per la mobilità, di inquinamento atmosferico e da rumore, di degrado del patrimonio artistico-ambientale del centro storico. Sul piano sociale, si sta determinando lo sviluppo di un ampio movimento, che vede in campo organi di stampa, comitati di intellettuali, le organizzazioni sindacali unitarie, il nostro partito, che sta sviluppando una serie di iniziative con l'obiettivo di fare «Largo al mezzo pubblico».

Una questione d'antica data

Certo i problemi del traffico a Roma sono di antica data, se già alla fine degli anni 60 i maggiori economisti statunitensi pronosticavano che Roma sarebbe stata la prima capitale europea ad essere paralizzata dal traffico. Tale previsione discendeva non tanto dalla considerazione dell'ampiezza eccezionale del suo centro storico di particolare valore artistico ed ambientale — non certo costruito per le auto private — ma dal modo con cui fu costruita la città

negli anni 50 e 60, assecondando gli interessi della speculazione edilizia, e ignorando l'esigenza di costruire metrò, di utilizzare le ferrovie, di creare parcheggi e vie tangenziali.

Con le giunte di sinistra si sono aperte vie nuove per modificare le abitudini dei cittadini e orientare verso il mezzo pubblico, attraverso la progressiva limitazione dell'uso dell'automobile nel centro storico, il miglioramento dei servizi di trasporto (finanziamento per 38 carrozze per il metrò e 36 per la Roma Lido, l'avvio della costruzione del tronco di metropolitana Termini-Rebibbia, l'estensione di 300 km della rete del bus nelle borgate e nei nuovi quartieri) e l'impostazione ed avvio di rilevanti progetti per dotare Roma di adeguate infrastrutture: il «progetto mirato» per il trasporto su rotaia che vede per la prima volta interconnessi i servizi delle Fs, ferrovie concesse, metrò, bus, parcheggi. In una logica di integrazione, il piano per 84 parcheggi a raso e multipiano; il programma della viabilità tangenziale.

L'avvento della giunta pentapartito diretta dal dc Signorello segna una netta e grave inversione di tendenza: si cancella l'esperimento del centro chiuso il sabato e si ignora il responso favorevole alla chiusura dato nel referendum da 500.000 cittadini, si aumentano drasticamente le tariffe e si riduce del 10% il servizio dei mezzi pubblici determinando una riduzione di 100.000 utenti del trasporto pubblico che vanno a ingrossare il fiume di automobili, si bloccano tutti i progetti e finanziamenti predisposti dalla giunta di sinistra, si tenta di ridare spazio alle automobili con gli anelli tangenziali anziché al mezzo pubblico con nuove corsie protette o strade riservate.

Soltanto la sollevazione generale della città ha costretto la giunta pentapartito a rivedere tale disegno e a presentare un mini-programma, del tutto inadeguato rispetto alle esigenze dei cittadini e alla gravità del

la situazione: è questo il giudizio non soltanto dei comunisti, ma del Pri (che non ha voluto partecipare neppure al dibattito in Consiglio comunale), del Psi e perfino del Pli, che hanno presentato proposte nuove, ma in ogni caso legate a prospettive di sviluppo del trasporto pubblico e di ampliamento di zone chiuse al traffico privato.

È perciò indispensabile individuare progetti e proposte capaci di invertire l'attuale drammatica situazione ed aprire una diversa prospettiva nell'area metropolitana romana. È una questione decisiva per l'avvenire della capitale, che richiede non soltanto un forte impegno locale e regionale, ma rappresenta un grande problema nazionale, su cui il governo deve essere chiamato a fare la sua parte.

Misure radicali per la mobilità

Non vi è dubbio che il nodo della mobilità in quest'area richiede sia misure radicali immediate capaci di imporre una inversione di tendenza, sia una profonda riorganizzazione del sistema dei trasporti, interventi nuovi nell'organizzazione del territorio, la costruzione di importanti infrastrutture e la definizione di un progetto organico per il trasporto delle merci.

Per questi motivi la Conferenza nazionale si pone l'obiettivo di definire un progetto organico per la trasformazione e la riforma del trasporto nell'intera area metropolitana, strettamente correlato con le scelte urbanistiche necessarie per decongestionare il centro della città, per assicurare un equilibrato sviluppo tra la città e l'area metropolitana, per realizzare i progetti per Roma Capitale, a partire dal sistema direzionale orientale con le annesse infrastrutture, già individuate nel pla-

no di fattibilità. Un progetto che deve essere basato sullo sviluppo del trasporto su rotaia, come asse portante del sistema integrato, che veda connessi in modo efficace e funzionale il sistema delle Fs, la rete metropolitana, le tre ferrovie in concessione, e si raccordi attraverso nodi di interscambio con la rete del trasporto pubblico di superficie e sia reso accessibile alle auto private con un sistema di parcheggi.

Così come va posto il problema della costituzione di una autorità unitaria di governo dell'area metropolitana romana, costituita su basi democratiche in connessione con la riforma delle autonomie locali, capace di assicurare la guida di un sistema integrato e intermodale dei trasporti.

È all'interno di tale processo che si inquadrano le «misure d'emergenza» proposte dai comunisti e capaci di assicurare la vivibilità della città, la salvaguardia del patrimonio artistico-ambientale e della salute dei cittadini dall'inquinamento e, contemporaneamente, determinare una inversione di tendenza a favore dell'uso del mezzo pubblico: l'avvio della progressiva chiusura del centro storico alle auto e la creazione di isole pedonali periferiche, il miglioramento del servizio pubblico riservando ad esso intere strade, l'unificazione tariffaria e dei servizi svolti dalle diverse aziende, l'incremento di bus e tram e l'assunzione di nuovi autisti, la riorganizzazione del servizio taxi.

La situazione della mobilità e dell'inquinamento non consente rinvi e richiede misure urgenti e radicali di limitazione del traffico privato e di incremento del trasporto pubblico e, contemporaneamente, scelte progettuali e infrastrutturali da mettere in cantiere rapidamente per dotare Roma e la sua area metropolitana di un sistema di trasporti adeguato alla capitale del paese.

La gravità della situazione del traffico e dei trasporti pubblici nelle grandi aree metropolitane è da alcuni mesi all'attenzione di tutti gli organi di informazione. I problemi dell'inquinamento atmosferico e da rumore, il degrado del patrimonio artistico-culturale ed ambientale, il peggioramento della qualità della vita come conseguenza della congestione da traffico, la difficoltà sempre più accentuata di assicurare la mobilità dei cittadini e l'esercizio delle stesse attività produttive, hanno messo scoppiatamente in evidenza il modello di sviluppo sostenuto dalle forze economiche dominanti e dai governi nazionali — che affidava alla motorizzazione privata il compito di dare risposta ai problemi della circolazione nelle aree urbane.

Siamo di fronte ad una situazione intollerabile, cui ha certo contribuito l'abbandono, da parte di molte amministrazioni ora dirette dal pentapartito, dei programmi e degli interventi a favore del trasporto pubblico avviati — pur con limiti e difficoltà — dalle Giunte di sinistra, ma che discende in primo luogo dalle scelte dei governi nazionali che hanno penalizzato duramente in questi anni il trasporto pubblico riducendone gli stanziamenti e disinteressandosi al problema della grande area metropolitana, che pure il Piano generale dei trasporti considera di interesse nazionale.

L'esempio della legge finanziaria per l'anno 1987 è emblematico: l'intero paese è in movimento per affermare la priorità del trasporto pubblico nei centri urbani? Per il governo e il ministro Goria il problema non esiste:

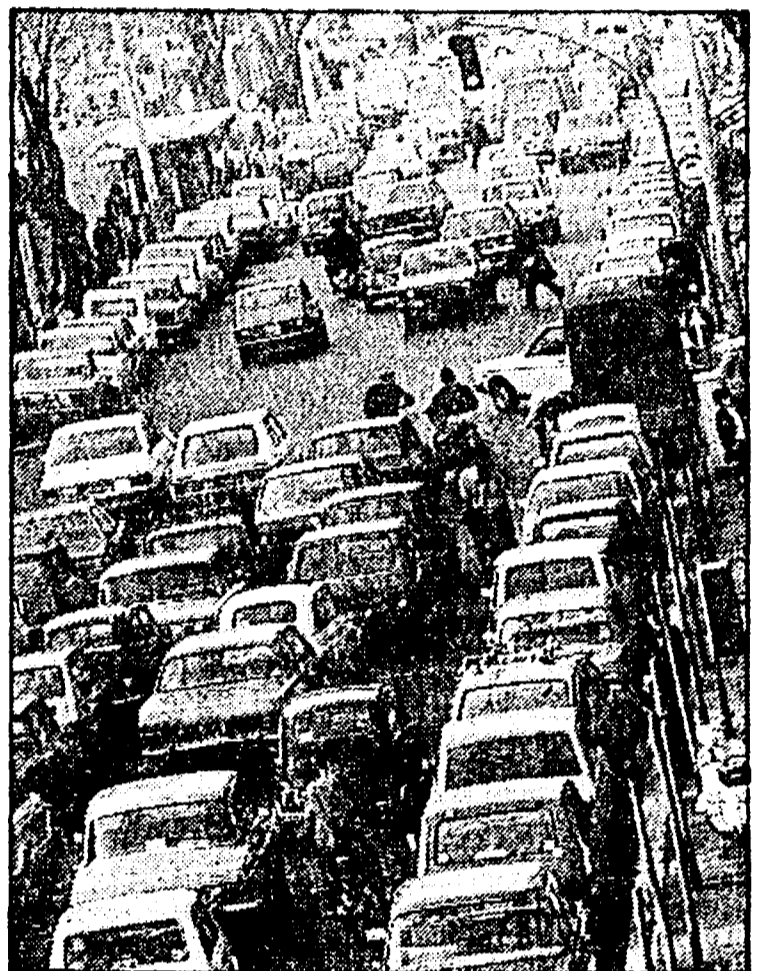
1) Il Fondo nazionale dei trasporti per il finanziamento della gestione corrente delle Aziende è aumentato del 40% nel 1986 (ora sostituito di oltre 1.500 miliardi e non tiene conto del rinnovo del contratto degli autotrojanvieri); ciò significa fare la scelta della riduzione del servizio pubblico e del peggioramento della sua qualità;

2) Per le ferrovie in concessione — fondamentali per Milano, Torino, Roma, Napoli, ecc. — si stanziavano appena 800 miliardi (rispetto a 5.000 richiesti in un arco pluriennale dal ministro dei Trasporti);

3) Per le metropolitane il governo non aveva proposto neppure una lira, contro una esigenza per l'87 di 500 miliardi per i cantieri aperti a Roma e Milano e progetti

Metrò, bus e ferrovie un trasporto contro il caos

Come uscire dalla paralisi nelle grandi città - La logica dei «progetti mirati»



per almeno il doppio nelle altre città;

4) Per i «progetti mirati» sottoscritti da Enti Locali, Regioni e governo in 14 aree urbane per realizzare servizi di trasporti integrati (ferrovie, metrò, bus, parcheggi) si stanziavano 20 miliardi l'anno sui 6000 richiesti dal ministro dei Trasporti.

ziamento di 800 miliardi per le metropolitane e crediti per le ferrovie in concessione fino a 500 miliardi.

Occorre, però, guardare anche oltre la finanziaria, continuando a premere sul governo perché modifichi i suoi orientamenti generali avviando un diverso sviluppo per il nostro paese. All'interno di tale nuovo sviluppo un posto rilevante debbono assumere la riqualificazione dei sistemi urbani e la scelta di un sistema dei trasporti integrato, che rilanci il mez-

zo pubblico e la funzione della ferrovia, e limiti l'uso dell'auto privata, salvaguardando innanzitutto i centri storici dall'inquinamento.

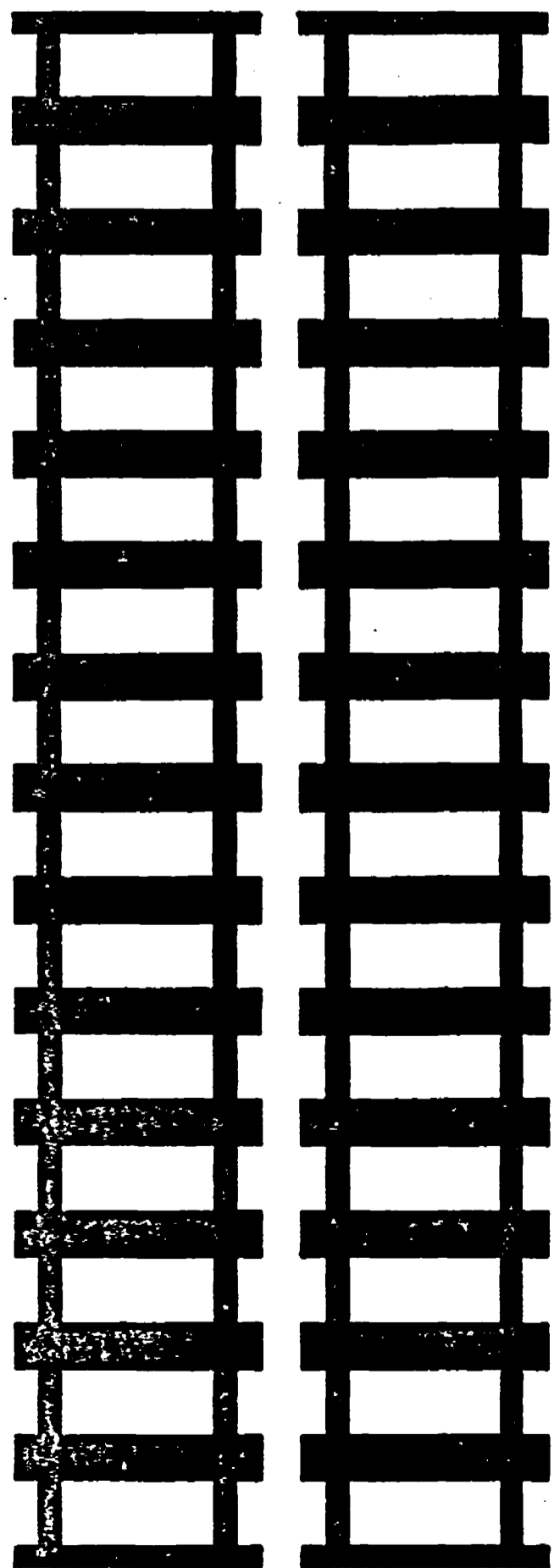
A ciò risponde, tra l'altro, la logica dei «progetti mirati» — avviati dalle Giunte di sinistra in raccordo col ministro dei trasporti e recepiti nel Piano generale dei trasporti — che delineano una diversa politica della mobilità basata sulla intermodalità (Fs, metrò, bus, parcheggi), all'interno dei quali ciascun mezzo viene utilizzato secondo le funzioni che gli sono connesse.

La seconda, grande questione riguarda il finanziamento da parte del governo dei trasporti regionali e locali e l'unificazione dei centri di spesa e di decisione. Mentre l'attuale Parlamento la riforma delle autonomie locali, non può più essere giustificato il permanere di leggi di spesa che finanziano separatamente i diversi tipi di trasporto (metrò, bus, ferrovie concesse, fondi Fio) e mantengono centri di decisione diversi, ciascuno dei quali (ministero Trasporti e Bilancio, Motorizzazione, Regioni, Enti Locali, Consorzi, Aziende) decide senza raccordarsi con gli altri.

La nostra proposta è quella di procedere alla modifica della legge n. 151 del 1981, che ha istituito il Fondo nazionale dei trasporti per la gestione e per gli investimenti delle Aziende degli Enti Locali, unificando in essa tutti i finanziamenti per i trasporti regionali e locali — comprendendo metrò, ferrovie concesse, parcheggi — e restituendo ad essa le funzioni di programmazione regionale e di area — da assumere con il suo ampio concorso degli enti locali e delle aziende —, il tutto finalizzato alla riorganizzazione del sistema di trasporto, al miglioramento dei servizi e al contenimento dei costi. Ciò richiede un aumento del Fondo investimenti da 600 a 2.500 miliardi annui ed un incremento di quello per la gestione per adeguarlo alle reali esigenze delle aziende.

Occorre avere consapevolezza che gli obiettivi proposti richiedono una grande capacità di iniziativa e di coinvolgimento di forze politiche, sindacali, sociali ambientaliste, produttive e — in modo particolare — di quelle forze della cultura che intendono battersi per la salvezza dei centri urbani e per l'affermazione di una diversa qualità della vita.

Giulio Bencini



COOPERATIVA LAVORI FERROVIARI

Via dei Lapidari, 19-40129 BOLOGNA



Costruzione, rinnovamento e manutenzione linee ferroviarie.



Cif: un'impresa con 33 miliardi di fatturato

BOLOGNA — È la più grande impresa nazionale nel settore della costruzione e manutenzione delle linee ferroviarie. Quest'anno ha fatturato circa 33 miliardi e contemporaneamente ne ha investiti in macchine quasi nove.

Stiamo parlando della Cif (Cooperativa lavori ferroviari), 350 dipendenti fissi di cui 240 soci, un'azienda nata dalla fusione di altre quattro cooperative e che da trent'anni ha, come unica missione produttiva, quella di creare e riparare le strade ferrate del nostro paese.

«Un lavoro molto duro — dice il vicepresidente ing. Leonardo Veggetti — un lavoro che va fatto sempre e comunque, sia quando c'è il grande caldo che il freddo, sia che piova e splenda il sole, soprattutto nei luoghi più disastri di questa nostra penisola».

La Cif ha acquisito una grande esperienza in questo settore dopo anni di lavoro pesante, molto spesso compiuto sul rischio soprattutto per i pericoli che corrono i lavoratori lungo le linee ferrate. «Un'attività — dice ancora Veggetti — che ha avuto un certo impulso dopo la scelta dello Stato di ampliare la rete ferroviaria nazionale attualmente obsoleta, vecchia e non in grado, per molti tratti, di sopportare l'ammorbidimento delle nuove locomotive, ormai progettate per fornire un servizio sempre più veloce, funzionale e moderno. La Cif quindi ammodernò i binari. Non proprio come si vede ancora in certi vecchi film (soprattutto western) che mostrano uomini impegnati a sostituire traversine e pezzi di linea sottoponendosi a enormi sforzi muscolari, martellando su bulloni, curvi sot-

to un sole bruciante. No, oggi la tecnologia ha fatto compiere passi da gigante anche a questo tipo di lavoro. E per la Cif, azienda che ha sempre cercato di investire sia per migliorare la qualità del lavoro che per alleviare le fatiche dei soci lavoratori, ha significato l'acquisto di macchinari decisamente avanzati».

Ad esempio, la sostituzione di una linea vecchia viene fatta con una macchina chiamata «treno di rinnovamento» una specie di locomotiva mangia rotaie che ad una velocità che può variare da 700 metri a un chilometro il giorno, sostituisce per intero il profilo in ferro e traversine. Di queste macchine prodigiose la Cif ne ha due. E proprio loro hanno contribuito a fare della Cif una delle ditte più affidabili da parte della Ente ferrovie dello Stato per procedere alla lenta opera denominata piano integrato dei trasporti.

Sostituire linee è sicuramente uno degli aspetti più prestigiosi di questa cooperativa bolognese (in pratica oggi la Cif ha già lavorato per 50 km sulla direttissima, ed è attualmente impegnata in un tratto tra Iselle e Domodossola). Ma non va dimenticato che opera anche nel settore della manutenzione delle linee ferroviarie e di interi scali merci come quello di Bologna.

Sempre secondo l'ing. Veggetti proprio questa capacità di rinnovare linee, ma anche livellare, varare scambi e deviatori, ampliare i raccordi nelle stazioni è una delle attività che hanno contribuito a fornire nel tempo una grande esperienza insieme ad un grande prestigio.

Per questo che la Cif ha investito tanto in macchinari nell'86 con l'intenzione di

fare altrettanto nell'87. Un lavoro difficile quello del lavoratore a terra sulle linee ferrate e un lavoro pericoloso. Di solito viene fatto negli intervalli tra il passaggio di un treno di linea e un altro. Poche decine di minuti dove bisogna produrre al meglio ed in fretta, in situazioni spesso stressanti con altri convogli che sfrecciano nelle linee di fianco non tutto il pericolo che questo comporta.

È il motivo, per cui la Cif tra i suoi investimenti ha anche quello della sicurezza sia dei soci lavoratori che dei semplici dipendenti. Con una ditta specializzata bolognese ha intrapreso uno studio sul tipo di lavoro e sulle patologie e rischi che comporta. Da questa indagine la cooperativa ha sviluppato una mappa dei rischi del lavoratore ferroviario che sicuramente è emblematica del tipo di impegno e di serietà che la coop ha verso la propria attività.

Tornando al tema produttivo la costruzione o la manutenzione di nuove linee si basa pure sull'avanzamento tecnologico del materiale oggi usato. Le traversine non sono più in legno ma in cemento precompresso, gli stessi profilati in ferro sono molto più lunghi di quelli di un tempo, con spessori notevolmente diversi. E tutto questo comporta una maggiore attenzione soprattutto per la manutenzione delle linee.

«Non dimentichiamoci — dice l'ing. Veggetti — che oggi una buona manutenzione porta risparmio. Oggi una linea può essere intasata dal passaggio di numerosi convogli e tutto questo comporta una maggiore usura». Secondo la Cif in questo settore le Fs potrebbero anche risparmiare denaro.