



L'impegno e la battaglia dei comunisti nel consiglio di amministrazione dell'Ente Fs

Le Ferrovie: come devono cambiare

È finito il tempo degli interventi a singhiozzo. Occorre rilanciare le Ferrovie con un piano «per risultati». Più convogli (almeno duemila al giorno) più veloci, confortevoli ed affidabili per riconquistare il 20% del mercato dei trasporti. Occorre uscire dalla logica della lottizzazione selvaggia, di appalti confusi di lavori interminabili. Le Ferrovie hanno bisogno di divenire una seria azienda moderna.

FABIO CIUFFINI

ROMA. Il rilancio delle ferrovie italiane è legato ad una profonda svolta organizzativa e insieme ad un processo di rinnovo e potenziamento delle strutture fisiche: vie, treni, stazioni. Fattori umani e fattori tecnologici da giocare al meglio in una difficile e complessa rincorsa con il tempo. Credibilità e affidabilità sono vitali: per impedire ulteriori distorsioni del sistema dei trasporti in favore dell'auto e del camion, per orientare le aspettative dei cittadini, delle imprese, delle città intorno ai nuovi progetti delle Fs. E per essere credibili occorrono risultati: da subito. Treni più veloci, più puntuali, più puliti, più moderni e confortevoli. Stazioni più accoglienti e funzionali, una informazione meno avara e casuale di quella attuale, personale più professionalizzato quindi più gentile ed efficiente. Questi sono i risultati che gli italiani pretendono dalla più grande azienda del paese: 214.000 dipendenti, 16.000 miliardi di budget annuo, una fetta considerevole del deficit pubblico.

Ma che cosa c'è dietro, la facciata, dietro la parte visibile e spesso non attraente di questa Ferrovie, cosa sta accadendo, quali progetti per il futuro? Quali obiettivi? Cominciamo dall'aumento di velocità: quello che pochi sanno è che ancora oggi il treno può essere più veloce dell'auto su quasi tutti i percorsi. Sulla strada ferrata, libera da incroci e semafori, i 200 all'ora non sono una velocità da brivido. Ciò che rallenta i treni non è imputabile tanto ad una obsolescenza del «modo» quanto alla vetustà dell'organizzazione, di regolamenti e mentalità che, queste sì, sono rimaste ai tempi della vaporeteria. Sulla Roma-Milano gli Intercity di oggi (prima e seconda), a costo addizionale zero, risparmiano fino a un'ora di percorrenza sui vecchi rapidi.

Un trasporto confortevole

Ciò dimostra che un trasporto di massa, confortevole ed economico è possibile, e che avevano ragione quelli

che sostenevano che questa ferrovia, così com'è, ha ampi margini di recupero.

Ma questo recupero sul mercato elettrico per una ferrovia moderna, quello dei trasporti a media e lunga distanza, ha già provocato vistosi problemi sull'altro mercato, quello dei trasporti di massa a breve distanza, troppo sbrigativamente chiamato dei «pendolari». Guai per la ferrovia se, come si fece 10 anni fa, si decidesse che i rapidi debbono dare la precedenza ai treni locali. Addio speranze di un nuovo treno.

Ma guai anche se si rinunciassi al mercato delle piccole e medie città! Tanto per fare un esempio, sulla tratta Milano-Bologna, nelle medie città padane, risiedono più di due milioni di potenziali clienti. Più della metà di quelle che, sullo stesso asse, gravitano sulle due grandi aree metropolitane d'estremità! Il punto è dunque che Intercity e treni pendolari debbono ambidue funzionare, senza interferenze reciproche. E ciò, è bene che lo sappiano tutti, è legato oggi solo ad un maggiore impegno dei ferrovieri dell'esercizio che portano sulle loro spalle il peso della mancata modernizzazione, del voluto declino del modo ferroviario a favore dei trionfi autostradali. Ma tutto questo non può bastare, soprattutto non può bastare a lungo. Ci si rallegra oggi che, come testimonianza di un successo, su tutti gli «Intercity» si viaggia spesso in piedi; ma questa patologia quanto

può durare, quanti clienti riacquistati oggi saranno subito persi domani? Le poche locomotive e le poche carrozze del parco italiano capaci di raggiungere i 200 non bastano già più. I pochi elettrotreni disponibili sono razionati e contestati tra tutte le percorrenze e se, d'improvviso, ne potessimo avere di più, non si saprebbe dove parcheggiarli! Ecco la ragione del programma di potenziamento delle Ferrovie, di tutte le linee, di tutti gli impianti, di tutti i tipi di treno, di tutte le stazioni.

Gli interventi a singhiozzo

È finito il tempo degli interventi a singhiozzo e a spicchio un po' qua e un po' là, più che altro per far lavorare qualche impresa in funzione anticongiunturale; o, magari, clientelare.

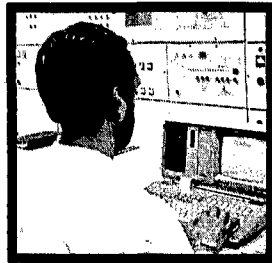
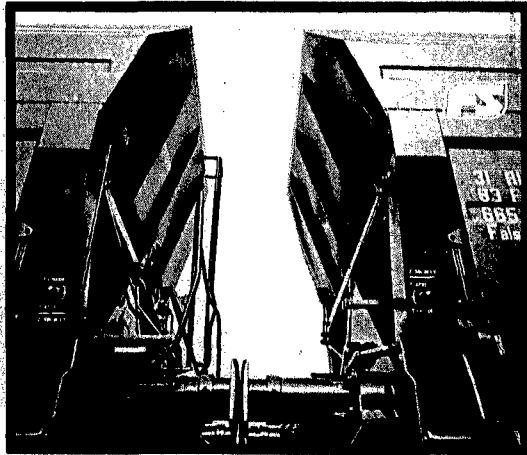
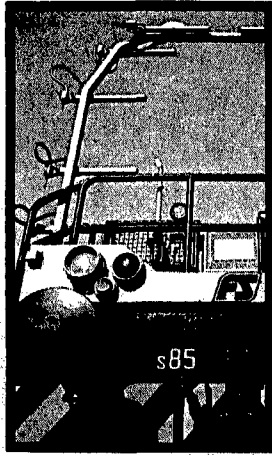
Le Fs, se vogliono voltare davvero pagina, debbono varare un piano per «risultati». Un piano che pesi gli investimenti in funzione dei minuti guadagnati da ogni cliente, in funzione dei carri e dei containers in più che si riusciranno a distribuire ad un'industria sempre più oberata dai costi del trasporto. Che preveda il raddoppio completo di tutte le linee nord-sud. Un binario in più ad ovest, sulla Pontremolese, due in più sulla Roma-Milano, due in più ad

est sull'Adriatica e sulla Orte-Falcomara; che proponga il rafforzamento delle trasversali padane e delle linee del Mezzogiorno. Almeno 2000 treni in più al giorno e, dunque, di maggior qualità; più comodi e veloci (fino a 300 km/h) quelli viaggiatori, più pesanti, veloci ed affidabili quelli merci. Per tornare ad avere almeno il 15, 20% del trasporto.

Ma intanto, oltre e prima del piano da 100.000 miliardi che richiederà 10 anni per la sua realizzazione, vanno fatti, da subito, gli interventi minori o comunque fattibili in tempi rapidi. Niente più scambi girati a mano, automazione praticamente ovunque, le carrozze ora in circolazione da modernizzare ed adeguare, i cantieri già aperti da mettere alla frusta per avere prima possibile il ritorno dei pochi investimenti fatti in passato. È vero che una nuova ferrovia non si fa in un giorno, ma in un giorno va fatto tutto il possibile per rendere credibile e attraente il progetto del futuro. Ma, per questo, occorre uscire dalla logica della lottizzazione selvaggia, di appalti confusi, di lavori interminabili. Tutto ciò, certo, non è davvero prerogativa delle ferrovie e riguarda ancor più la viabilità e altri settori; ma le ferrovie hanno bisogno più di tutti di cambiare davvero, di divenire una seria azienda moderna. Ed è questa la difficile battaglia, di minoranza, dei consiglieri comunisti dell'Ente.

TRASPORTATI DAL FUTURO

Impa, Sacma e Saem, tre aziende del gruppo Italmopre che operano nel settore dei trasporti ferroviari e delle comunicazioni. Capire i nuovi linguaggi del futuro, progettare e costruire locomotori, carri e macchine per la manutenzione delle linee ferrate: il loro lavoro. Impa, Sacma, Saem: strategie d'insieme per obiettivi di successo.

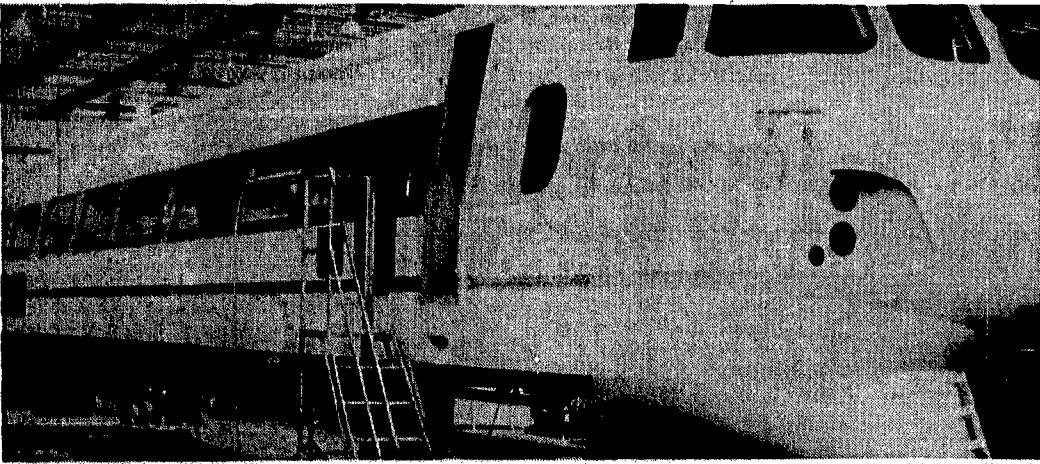


IMPA
SACMA
SAEM
DIVISIONE TRASPORTI



PER LE FERROVIE DEL 2000.

GRUPPO
PRINCIPALI
LETTORIALI
METALMECCANICA
ALIMENTAZIONE E
ALIMENTAZIONE



I nuovi elettrotreni Etr 450 in via di allestimento alla Fiat-Savigliano. Dal prossimo orario 1988 una coppia di elettrotreni di questo tipo collegherà Roma con Milano in 4 ore e 15 minuti. Altri 12 elettrotreni per un totale di 130 pezzi entreranno in servizio entro il 1990.

Caporali: «Come rispondere alla domanda di nuova mobilità» Per la riforma ci sono ancora molte difficoltà e molte resistenze da superare

La scelta dell'«Intercity»

Ma i treni continuano a viaggiare in ritardo e sovraffollati. Quando si dice «Signori si cambia» il cambiamento poi bisogna realizzarlo nei fatti, altrimenti le speranze di chi ci ha creduto, diventano rabbia, protesta. Ci sono ancora molte difficoltà e resistenze per la riforma. Il ruolo dei comunisti nel consiglio di amministrazione dell'Ente ferroviario.

ROMA. A colloquio con l'ing. Giulio Caporali, comunista, consigliere di amministrazione dell'Ente Fs.

Il primo risultato della nuova gestione dell'Ente Fs - chiediamo - è l'orario estivo 1987 per i viaggiatori che tuttavia è entrato in vigore in mezzo a molte polemiche. Perché?

Va detto subito che alla base delle polemiche non ci sono state sempre e solo motivazioni per così dire tecniche. Si è preso a spunto l'orario per contestare una gestione abbastanza pigra e senza quegli elementi di novità che la clientela, giustamente, si aspettava da una riforma. Infatti i treni continuano a viaggiare in ritardo, sovraffollati e con livelli di comfort non sempre soddisfacenti. Quando si va in giro a sbandierare

incautamente, come per un anno ha fatto Ligato: «Signori si cambia», il cambiamento bisogna poi realizzarlo nei fatti. Altrimenti, la speranza di chi ci ha creduto diventa frustrazione, rabbia, protesta.

Il primo vero cambiamento è stato l'orario estivo di quest'anno, che ha introdotto importanti elementi di novità e ha lanciato un preciso segnale di politica del trasporto ferroviario: purtroppo calato nel contesto di un servizio che, nelle sue linee generali, è quello di sempre, sciato, approssimativo, insufficiente.

Però sono state contestate proprio queste scelte politiche che si è detto riproponevano una classificazione dei treni antistorica.

Lo so. È stato detto che non l'Intercity si torna ad un traffi-

co che privilegia le lunghe percorrenze a scapito delle merci e dei pendolari.

Le cose non stanno così. Prima di tutto non vedo la ragione per cui non si possano far viaggiare bene tutti i tipi di treni. In secondo luogo col nuovo orario non è stato soppresso nessun treno al servizio dei pendolari. Infine il servizio nel settore merci c'è da sempre e non può certo addebitarsi a questa innovazione (che non c'è stato, peraltro). La scelta dell'Intercity ci ha consentito di collocare le ferrovie italiane nel contesto della rete europea e nel quadro di una politica dei trasporti, che è poi anche quella che noi comunisti abbiamo sempre sostenuto. Ogni modo di trasporto ha il suo campo operativo ottimale, e la rotaia svolge il suo ruolo, per ingenti flussi di traffico viaggiatori, in funzione di due grandi classi della domanda: il cosiddetto pendolarismo, su distanze medio-brevi (intorno cioè ai 50 km) e sulle medie distanze - tra i 300 e i 500 km. In funzione di queste «vocazioni» del treno si è articolato il nuovo orario, accelerando considerevolmente le percorrenze

sulle medie distanze (da Roma a Firenze o a Napoli si impiegano oggi 2 ore, che è un tempo assolutamente concorrenziale), generalizzando per gli Intercity il principio del cadenzamento (un treno ad ogni ora) e dell'orario mnemonico (per esempio da Bologna i treni per Roma partono al 42 minuti di ogni ora, da Firenze al 55', da Milano per Torino al 15', eccetera) aumentando infine, nei limiti consentiti da un parco ancora scarso e non adeguatamente specializzato, la composizione dei treni pendolari più frequentati. Queste scelte hanno imposto un alleggerimento della circolazione sulle linee a intenso traffico, e cioè la soppressione di alcuni treni (non pendolari) a carattere locale; questo ha portato alla manifestazione delle frange di insoddisfazione. L'importante però è che, complessivamente, il nuovo orario abbia incontrato il favore di una larga maggioranza della clientela.

D'altro canto un mezzo di trasporto che continui ad impiegare oltre cinque ore per collegare Roma con Milano non ha futuro; così come non è possibile pensare che la

gente continuerà a prendere il treno viaggiando per 12 ore tra Palermo e Roma o un'intera giornata tra la Sicilia e Milano.

Queste percorrenze o si abbattano (puntando alle tre ore tra Roma e Milano e a 45 minuti tra Torino e Milano) o si rendono appetibili con l'offerta di un alto livello di comfort sulle distanze più lunghe; altrimenti, lo ripeto, il treno non avrà futuro.

Tutto bene dunque, per te, nel nuovo Ente Fs?

No, anzi. Ci sono molte difficoltà e molte resistenze da superare, e non sarà facile farlo. In tal senso noi comunisti continueremo a svolgere il nostro ruolo, che è di grande rigore, nel nuovo Consiglio di amministrazione. Detto questo bisogna aggiungere che non è giusto negare che qualcosa si sta muovendo e che i primi segnali di un cambiamento ci sono stati. Questo nuovo orario fa registrare un salto di qualità nel prodotto ferroviario anche se è vero che ci sono perfezionamenti e miglioramenti da apportare (e cercheremo di farlo nel più breve tempo possibile anche con l'aiuto degli Enti locali).



da 80 anni
al servizio
del pubblico



Azienda Tramvie Municipalì Torino - C. Turati 19/6 Tel. 011/5764.1