

Verso il Duemila

Un vasto programma di investimenti delle Fs. Il 25% degli stanziamenti si riferisce ai «modi»

Una nuova grande cintura ferroviaria tutta esterna a Roma per i treni in transito e per i collegamenti urbani

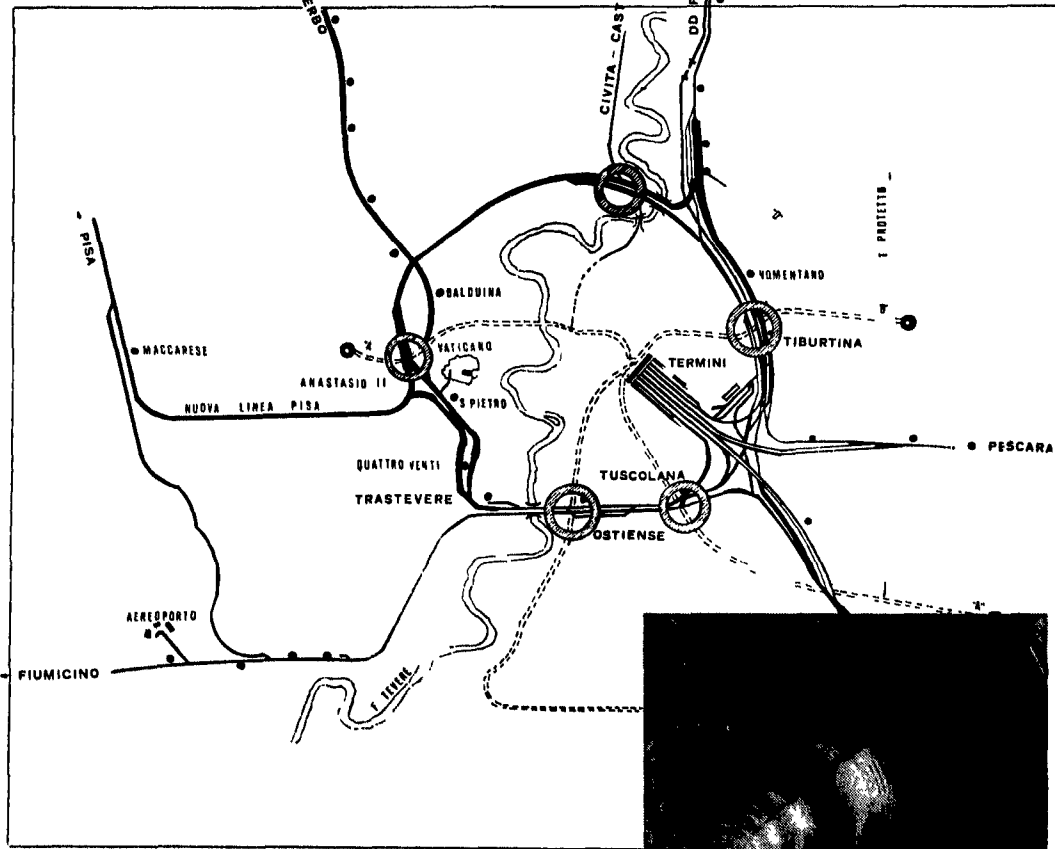
Un progetto ferroviario per la Sicilia

Le ferrovie nelle città

Come snellire la circolazione. Su un totale di 2 850 minuti di ritardo di tutti i treni che confluiscono nella capitale ogni giorno, nella sola stazione Termini ne vengono prodotti circa 950. L'aumento della permeabilità del «modo», un punto centrale del programma di completo ammodernamento della rete ferroviaria italiana. 1.500 miliardi destinati a Roma

■ Gli interventi sulle linee non darebbero apprezzabili risultati se non affiancati da quelli sui punti di confluenza i nodi. Ognuno ha potuto constatare almeno una volta che l'eliminazione di un semaforo di un incrocio, si rivela quasi sempre molto più utile per snellire la circolazione stradale di quanto non sia la costruzione di una nuova arteria. In ferrovia non va diversamente. Per dare un'idea dell'importanza dei nodi ferroviari rispetto alle reti basti questo dato: su un totale di 2850 minuti di ritardo di tutti i treni confluenti su Roma ogni giorno, nella sola stazione Termini ne vengono prodotti circa 950! Per questo il programma di completo ammodernamento della rete ferroviaria italiana vede nell'aumento della permeabilità dei nodi un punto centrale. Gli attestamenti incrociati di Torino, il passante di Milano, la bretella di Voltri, il nodo di Bologna, il passante (lungo o corto) di Firenze, la nuova linea a monte del Vesuvio e il potenziamento del passante di Napoli, l'anello ferroviario romano, la tangenziale ferroviaria di Palermo, il nodo allungato Padova-Mestre, l'interramento della litoranea Villa Reggia Calabria esprimono ricorrenze da anni nel calvario trasportistico di città che attendono dalla ferrovia una soluzione ai loro problemi di traffico. Nel programma di investimenti varato recentemente dal Consiglio di amministrazione dell'Ente Fs il 25% delle somme è riferito ai nodi. Circa 1500 miliardi sono riservati al nodo più importante d'Italia, Roma. Su di esso convergono ben 12 linee: contro le 8 di Bologna, le 7 di Milano e di Firenze e le 5 di Napoli. Sciolgerlo significa sbrogliare gran parte della matassa ferroviaria italiana! Il

compito di assorbire e smistare un volume di treni di 495 al giorno (274 nazionali, 221 locali) è affidato ad un anello ferroviario ancora da completare. La sorte di questo anello è singolare. Pensato negli anni 30 (con grande lungimiranza) per circondare Roma in realtà esso è ormai completamente incluso all'interno della città. Ciò fa sì che le stazioni originariamente concepite al servizio dell'estrema periferia rappresentino oggi un grande serbatoio di aree centrali e semicentrali disponibili per lo sviluppo della città. E se la neta romana diverrà veramente la sede di intensi e cadenzati traffici ferroviari con frequenze non superiori a 5-7 minuti, queste aree saranno le più accessibili rispetto a chi proviene sia dall'esterno che dall'interno della città. Ne nasce spontanea l'idea di collocare lungo l'anello i grandi poli attrattori di traffico accoppiando massima accessibilità a massima utilizzazione urbanistica (direzionalità, funzioni commerciali e alberghiere). Un'idea estendibile a tutte le altre città d'Italia e che fa parte di un piano di valorizzazione di tutto il patrimonio Fs. Le Fs non devono «svendere», magari allo speculatore di turno, ma valorizzare un grande patrimonio collettivo! Purtroppo i progetti in corso di realizzazione a Roma, non hanno tenuto conto di questo nuovo ruolo. Di questa con-

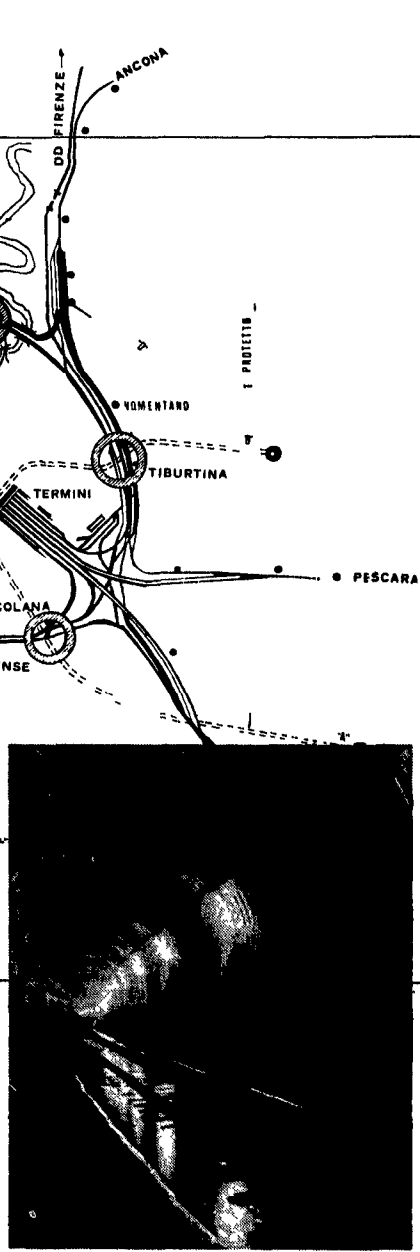


Nodo ferroviario di Roma

più interno. Vanno previsti, quindi, nelle tratte ancora da costruire tre o quattro binari per consentire il transito in parallelo dei treni a lunga distanza (magari quelli ad alta velocità) e dei treni urbani suburbani (ad alta capacità di carico). Sul nodo di Roma si innesta poi il collegamento con l'aeroporto di Fiumicino. Esso è reso possibile dalla nuova linea Maccarese S. Pietro che

passa sotto Monte Mario con una galleria lunga 4 413 km i cui lavori si svolgono giorno e notte organizzati su tre turni (chissà perché non si fa altrettanto per gli eterni lavori di costruzione di metropolitana a Roma e a Milano?). accorcierà di 4 km circa la linea Tirrenica rendendone disponibile la sede attuale per il collegamento con l'aeroporto il primo collegamento veloce su ferro tra un aeroporto e un'area metro-

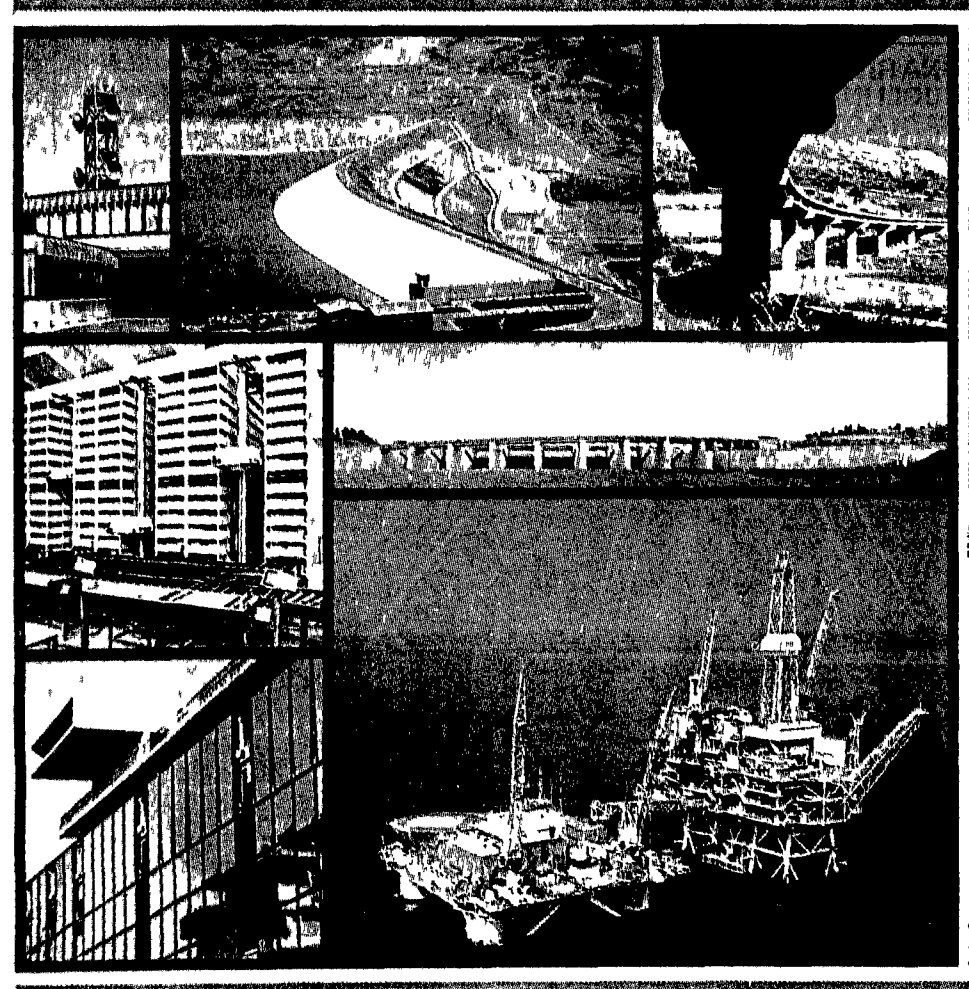
politana che viene realizzato in Italia (sarà completato nel '90). Oltre ai treni urbani che collegheranno l'aeroporto con la città di Roma, da Fiumicino dovranno anche partire i treni che interconetteranno i voli internazionali con le città che si trovano nel raggio di una due ore di treno da Roma (Bologna, Firenze, Napoli, Salerno, Pisa, Livorno ecc.). Nodo di Roma un impegno di 3 000 miliardi di lire.



Le ferrovie nell'isola, progettate e realizzate nella seconda metà dell'800, presentano tracciati tortuosi e lenti. Solo a semplice binario e appena pochi chilometri elettrificati. Il piano di investimenti delle Fs consentirà un salto nelle dotazioni ferroviarie. Per le merci, lo sviluppo del «combinato», cioè del trasporto porta a porta di container, sarà la carta vincente.

■ La Sicilia con uno sviluppo di 1 470 km di binario per una superficie di 25 700 chilometri quadrati è una delle regioni italiane meno dotate di ferrovie. Le linee sono tutte a semplice binario, ad eccezione di 57 km ed elettrificate solo per il 30%. Progettata e realizzata in massima parte nella seconda metà dell'800, presentano tracciati tortuosi e lenti, che si abbarbicano lungo la tormentata orografia dell'isola, i tracciati corsieri che costituiscono la rete commerciale siciliana sono fortemente penalizzati nei tratti in cui i Peloritani e le Madonie si immergono nel mare. Se i tracciati sono sfavorevoli non altrettanto può dirsi degli itinerari. Del resto le autostrade, costruite quasi cent anni dopo, hanno in gran parte ripresi, ovviamente con ben diverse caratteristiche pianometriche. Oltre l'80% dei siciliani abita oggi entro una fascia di qualche chilometro dal mare, nell'interno dell'isola i maggiori centri (Caltanissetta, Enna, Ragusa) sono serviti dalla ferrovia. Se l'industria mineraria, che aveva dato impulso iniziale alla costruzione delle linee ferroviarie, ha perso gran parte della sua importanza, essendo ormai limitata all'estrazione del salgemma, importanza crescente ha invece assunto la produzione agricola di qualità (uva da tavola, ortaggi, agrumi, vino) e industriale (termitizzati, automobili), in generale localizzata in prossimità degli assi ferroviari. È questo il paradosso siciliano: avere una struttura abitativa e produttiva tutta addossata ai corridoi ferroviari e, quindi, la più indicata per l'uso di un trasporto rapido di massa e usufruirla in più che modesta misura! Eppure, anche nell'attuale situazione di carenza strutturale un raffronto tra gli orari delle relazioni servite sia dal treno che da autoservizi dimostra la competitività del mezzo ferroviario (ad eccezione della Palermo Catania che ha un tracciato particolarmente tortuoso e consente solo modeste velocità). Palermo Messina

strada 4h 15', - rotaia 3h, Messina Catania 1h 35', 1h 30', Palermo Agrigento 2h 15', 2h, Palermo Catania 2h 35', 3h 13', Palermo-Roma 12h 45', 11h. Il piano di investimenti Fs consentirà un salto qualitativo e quantitativo nelle dotazioni ferroviarie della Sicilia a vantaggio del trasporto pubblico. Tra gli interventi più significativi sono da citare il raddoppio della Palermo-Messina, della Messina Catania, e la costruzione del collegamento Palermo aeroporto di Punta Raisi. Particolare rilievo assume la decisione di costruire le nuove linee a doppio binario in arretramento a quelle litoranee esistenti, che resteranno in servizio per il traffico locale. Le tratte ferroviarie interessanti le aree metropolitane di Palermo e Catania potrebbero svolgere un ruolo decisivo nel trasporto urbano e metropolitano. Anche a Catania, e con modica spesa, è possibile realizzare un collegamento ferroviario con l'aeroporto di Fontana Rossa. Per quanto riguarda il traffico merci, lo sviluppo del cosiddetto «combinato», cioè del trasporto porta a porta di container, casse mobili, semirimorchi, utilizzando il mezzo ferroviario nel tratto prevalente del percorso e il mezzo stradale nei tratti terminali, è la carta vincente da giocare. La costruzione di terminali intermodali, il potenziamento di quelli esistenti, l'aumento delle dotazioni del materiale rotabile idoneo, il potenziamento organizzativo della rete commerciale consentiranno lo sviluppo di questa modalità di trasporto, ormai riconosciuta come la più economica conveniente per distanze superiori ai 400-500 km tipiche per tutte le relazioni in origine o in destinazione dall'isola. L'importo complessivo delle opere previste per il potenziamento della rete ferroviaria in Sicilia è valutato in 8 500-9 000 miliardi di lire con ritorni economici di tutto rispetto, in una regione che, paradossalmente a parte, ha una struttura abitativa e produttiva che ne fa una delle più «vocate» per il trasporto ferroviario.



ITALIMPRESE. GRANDI COSTRUZIONI E METALMECCANICA

	COSTRUZIONI COGEI SPA COSMA SPA IMPRESITAL SPA CAVEDIL SPA	DIGHE OPERE IRRIGUE SISTEMAZIONI FLUVIALI STRADE VIADOTTI GALLERIE PONTI SCUOLE	OSPEDALI COMPLESSI ABITATIVI OP.F.C. PRODUZIONE MATERIE EDILE
	METALMECCANICA IMPA SPA TECNAM SPA SAEM SPA CISA SPA SACMA SPA ITOCO SPA	OPERE FERROVARIE VEICOLI FERROVARI EDIZIONE INDUSTRIALIZZATA CARPENTERIA DACCIAO IMPANTI ENERGETICI CENTRALI ELETTRICHE CENTRALI NUCLEARI CENTRALI ALTERNATIVE	ELETTRODOTTI IMPIANTI MECCANICI IMPIANTI DI TRASMISSIONE IMPIANTI DI RASSEGNAZIONE SISTEMI DI FUMAMENTO PASTIGLIERE PER MOTORI MACCHINE AUTOMATE CASSEFORME METALLICHE

SOLUZIONI D'INSIEME. Italmopre è la sintesi delle tecnologie e delle risorse di un gruppo di aziende

fra le più diversificate in Italia nell'affrontare problematiche che impongono soluzioni interdisciplinari. Le aziende

Italmopre che operano nel settore delle costruzioni e della metalmeccanica progettano, installano e gestiscono

prodotti e servizi a contenuto innovativo

