



Giulio Caporali, consigliere d'amministrazione Fs

## Qualcosa sta cambiando nel servizio ferroviario

All'ing. Giulio Caporali, consigliere d'amministrazione dell'Ente Fs abbiamo rivolto alcune domande sul ruolo delle ferrovie nei trasporti. Il Pci assegna alle ferrovie un ruolo fondamentale nel sistema italiano dei trasporti. Tuttavia le Fs continuano a pesare poco e la stessa riforma non ha portato finora un miglioramento del servizio. Che cosa non ha funzionato?

È vero che a due anni dalla riforma le Fs sono ancora lontane dall'essere un sistema moderno ed efficiente, ma è vero anche che qualcosa è cambiato nel servizio. Ci sono meno ritardi, i nuovi treni in terry e il cadenzamento sono stati molto apprezzati. È stato acquisito nuovo traffico merci. Ancora poco, d'accordo, e certamente la nuova direzione dell'Ente (io dico anche per la nostra parte di responsabilità) poteva fare di più. Credo però che nessuno e tanto meno il Pci, abbia mai pensato che l'approvazione di una legge, sia pure importante come quella di riforma, avrebbe trasformato da sola e da un giorno all'altro un sistema ferroviario complesso e pieno di problemi come il nostro. La legge ha fornito solo uno strumento col quale costruire i ri-

sultati, superando tutte le difficoltà che via via si presentano.

Il vero dato negativo tuttavia non è che in Italia meno del 10% di viaggiatori e merci utilizzino il treno, ma piuttosto che la nostra rete è grande solo in apparenza. Non ha senso parlare di 1.600 km di linee perché in realtà tutto il traffico (che è peraltro una parte modesta della movimentazione complessiva) si scarica su non più di 2-3.000 km di linee, che sono quelli veramente efficienti, provocandone la saturazione e i conseguenti disservizi. Le ferrovie italiane restano quelle disegnate 100 anni fa e se dovessimo costruirle oggi, partendo da zero sarebbero certamente diverse.

Per aumentare e rendere più pregiata l'offerta di traffico servono dunque nuove linee, costruite con criteri moderni. Da mezzo secolo invece l'unica novità della rete sono i 200 km da Firenze a Roma, per costruire i quali peraltro, si sono impiegati vent'anni.

La riforma dovrebbe consentire di ridisegnare il sistema ferroviario del 2000, realizzandolo in tempi accettabili. A condizione che una volta messo sulla carta il disegno (e questo è stato fatto dal nuovo

Ente) si fossero forniti i finanziamenti per costruirlo. Per come il governo ha trattato le Fs nell'ultima legge finanziaria bisogna invece concludere non c'è la volontà politica di usare lo strumento della riforma per cambiare le ferrovie.

Cosa significa ridisegnare il sistema ferroviario: chiudere i cosiddetti rami secchi per costruire le nuove linee per l'alta velocità?

La contrapposizione creata tra alta velocità e rete secondaria mi sembra artificiale. In Italia si sono costruiti 6.000 km di autostrade e nessuno si è opposto in nome della viabilità minore, che è rimasta e ha continuato a svolgere la sua funzione specifica. Mi pare che lo stesso discorso debba valere per le ferrovie. Oggi le nuove tecniche consentono di andare con un'ora di treno da Napoli a Roma, da Torino a Milano, da Roma a Firenze. È un tempo di tutto rispetto, che da centro a centro nessun aereo e nessuna automobile può garantire. Perché le ferrovie non dovrebbero offrire questo servizio in Italia, come si è fatto in Francia, in Germania, in Giappone? Se si vogliono mantenere livelli accettabili di

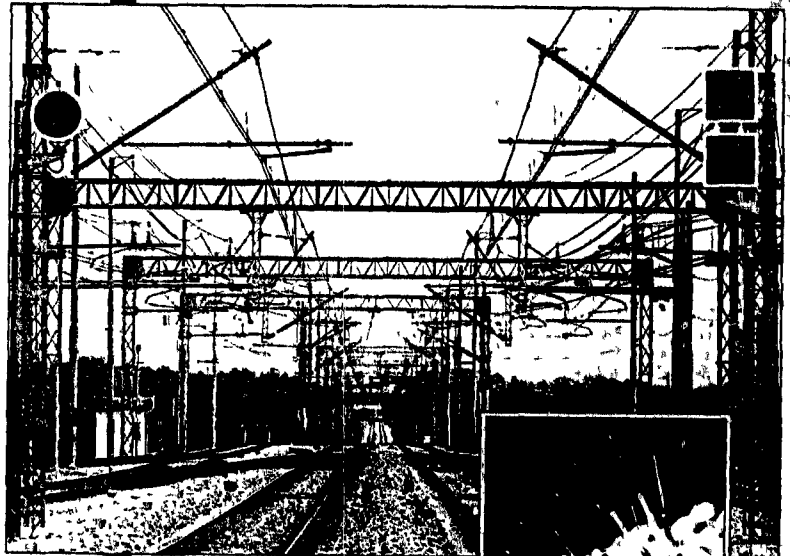
sicurezza non si possono aumentare ulteriormente le velocità massime consentite all'automobile e l'aereo ha dei limiti obiettivi che ne rendono l'offerta impraticabile tra i 2 e i 300 km. Per andare più veloci, su queste distanze, c'è solo il treno, ma deve avere una sede con caratteristiche particolari, cioè le nuove linee per l'alta velocità. Prendere atto di questo non significa negare al treno la sua funzione specifica anche nei collegamenti tradizionali dei bacini locali di traffico e per l'adduzione di grandi masse sulle aree metropolitane. Anche in questi casi però il servizio deve essere all'altezza dei tempi e soddisfare la domanda. Voglio dire che anche sulla rete cosiddetta secondaria i tracciati debbono essere velocizzati, migliorando le condizioni delle linee ed introducendo materiale moderno. Altrimenti la gente non prende il treno e si creano rami secchi. Anche per ridare funzionalità alla rete di interesse locale occorrono però investimenti specifici, che il governo deve garantire alle ferrovie e che invece ha negato con la finanziaria.

Grandi investimenti dunque per ridisegnare una moderna rete ferroviaria. Rispetto a un programma

tanto impegnativo, ci sono delle priorità vere e proprie?

Sì che ci sono. C'è, anzi, una specie di priorità assoluta sulla quale si deciderà il futuro dei trasporti in Italia: il raddoppio tra Firenze e Bologna. Oggi la grande strozzatura nel sistema dei trasporti italiani è l'attraversamento centrale dell'Appennino. L'autostrada è completamente saturata, come la linea ferroviaria, che per di più è vecchia di cinquant'anni ed ha un tracciato che consente solo basse velocità. Chi arriverà primo a scavalcare l'Appennino, autostrada o ferrovia, continuerà poi col raddoppio della infrastruttura sulla Pianura padana e verso Roma. La posta in gioco è quindi molto alta ed è abbastanza logico che ogni partito di bruciare i tempi. Sono convinto che il nuovo Ente delle ferrovie pur con tutti i suoi limiti sia in grado di condurre in porto la costruzione del raddoppio (che allungerebbe a Bologna il tracciato della attuale Direttissima) in non più di cinque anni. Perdere questa occasione storica, non solo per le ferrovie ma per l'intero sistema dei trasporti in Italia, sarebbe una colpa imperdonabile.

## SIETTE



Fascio di fibre ottiche

Dal 1931 SIETTE opera nel mondo delle telecomunicazioni, dell'energia e dell'engineering. Nel settore dei Trasporti per Ferrovie e Metropolitane progetta e fornisce con formula chiavi in mano:

- LINEE DI CONTATTO
  - IMPIANTI DI TELECOMUNICAZIONE
  - SISTEMI DI TRASMISSIONE video, fonica e dati via cavo coassiale e fibra ottica
  - IMPIANTI DI DIFFUSIONE SONORA
  - IMPIANTI DI ILLUMINAZIONE e FORZA MOTRICE.
- I centri di ricerca SIETTE sono in grado di sviluppare e applicare le tecnologie più avanzate per la fornitura di "SISTEMI GLOBALI", grazie anche alla presenza capillare su tutto il territorio nazionale di oltre 4.000 addetti.

SIETTE V.le Belfiore, 26 • 50144 Firenze

- APPARECCHIATURE TELEFONICHE DI STAZIONE
- CONSOLLE PER POSTI PRINCIPALI E CENTRALINI
- APPARECCHIATURE TELEFONICHE DA TAVOLO SELETTIVE BCA, BC, BL
- APPARECCHIATURE TELEFONICHE STAGNE CONVENZIONALI E A VIVA VOCE
- SISTEMI DI DIFFUSIONE SONORA LOCALI E CENTRALIZZATI
- SISTEMI INFORMATIVI COMPUTERIZZATI
- ISOLE INFORMATIVE SELF SERVICE
- BIGLIETTERIE SELF SERVICE E PORTATILI

# bellomi

telecomunicazioni

37135 VERONA  
Via A. Fleming, 13/A  
Tel. 045-500166  
Telex 481801 TEBELL



**maritalia** s.r.l. RAVENNA  
Agenzia Marittima e Spedizioni Internazionali

Agente raccomandatorio di tutte le Compagnie Armatoriali Sovietiche nel porto di Ravenna

«Booking Office» per servizi regolari containers e merci varie, in esportazione ed importazione, per le seguenti linee:

- ASADCO LINE — Servizio Full Containers con navi da 450 teus, con partenze decadali —
  - da Ravenna per Zhdanov (U.R.S.S.) con merci dell'interscambio italo-sovietico —
  - da Ravenna per Poti (U.R.S.S.) in transito per Djulfa/Teheran (Iran) e Kabul (Afganistan) —
- ADMED 1 LINE — Servizio Full Containers e groupage con navi da 450 teus con partenze decadali —
  - da Ravenna per Pireo - Beirut - Lattakia - Tartous —
- ADMED 2 LINE — Servizio Full Containers e groupage con navi da 180 teus con partenze quindicinali —
  - da Ravenna per Pireo - Limassol - Tripoli (Libano) - Mersin (transito per Iran/Iraq) —
- ITAZOV LINE — Servizio convenzionale per l'interscambio italo-sovietico di impiantistica, macchinari e merci varie in genere.
  - Partenze decadali da Ravenna per Zhdanov (U.R.S.S.) —
- ITAZOV RO-RO LINE: — Servizio convenzionale per l'interscambio italo-sovietico di rotabili, impiantistica e merci varie in genere.
  - Partenze quindicinali da Ravenna per Berdiansk (U.R.S.S.) —
- MEDITERRANEAN-CASPIAN SEA LINE — Servizio convenzionale —
  - Partenze quindicinali da Ravenna via U.R.S.S./Mar Caspio per Djulfa - Astera - Bandar Anzali - Now Shahr (Iran) —

Maritalia opera a Ravenna, porto attrezzato con moderne infrastrutture, e può offrire alla propria clientela, per qualsiasi destinazione richiesta, tutti i servizi complementari all'importazione ed all'esportazione:

- assistenza tecnica all'imbarco/sbarco;
- movimentazione, containerizzazione e decontainerizzazione merci,
- magazzino e depositi;
- assistenza doganale ed assicurativa;
- trasporti camionistici e ferroviari;
- noleggio navi