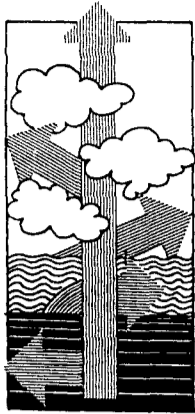


Tutto trasporti



Ferrovie. Per risollevare il sistema ferroviario e portarlo al livello europeo deve aumentare fortemente la velocità del trasporto merci e di quello passeggeri

La battaglia odierna tra il movimento democratico e le potenti lobby automobilistiche che controllano tanta parte del governo. Le soluzioni del Pci

Trasporto rapido di massa Una grande esigenza nazionale

N. TRENI GIORNALMENTE PREVISTI

Relazioni Continente	Attuali con ETR450 (dal 25-9-88)	Totale treni/giorno
ROMA TORINO	4	4
ROMA GENOVA	2	2
ROMA REGGIO CALABRIA	6	6
ROMA VENEZIA	7	7
ROMA BARI	4	4
ROMA NAPOLI	2	2
NAPOLI BARI	4	4
MILANO BARI	4	4
MILANO PESCARA	2	2
TORINO VENEZIA	10	10
TORINO MILANO	2	4
MILANO VENEZIA	5	5
VENEZIA-TRIESTE	4	4
UDINE-VENEZIA TORINO	4	4
CAGLIARI OLIA	4	4
MILANO-GENOVA	16	16
ROMA-ANCONA	6	6
ROMA PESCARA	4	4
ROMA-MILANO	4	18
MILANO FIRENZE	3	3
MILANO ROMA-NAPOLI	4	4
ROMA PESCARA(BOLOGNA)	3	3
UDINE-TARVISIO	2	2
Totale treni/giorno		122

Occorre aumentare fortemente la velocità del trasporto delle merci e dei passeggeri e contemporaneamente deve aumentare la capacità quantitativa di trasporto globale per risollevare il sistema ferroviario italiano e per portarlo a livello europeo. Il Pci ha chiesto di predisporre subito un piano pluriennale. Le misure d'urto immediate. Le soluzioni indicate dal Pci

Il sistema ferroviario italiano non si risolleva e non si porterà a livello europeo se non aumenterà fortemente la velocità del trasporto merci e del trasporto passeggeri e se non aumenterà contemporaneamente la sua capacità quantitativa di trasporto globale. Tutto ciò implica, alla base, il quadruplicamento degli assi fondamentali (e il cosiddetto progetto «alta velocità»), il raddoppio di molte linee, l'immissione massiccia di tecnologia avanzata. E questo come è noto, il contenuto delle proposte comuniste per il rilancio ferroviario, e dello stesso programma di investimenti 1989-1996.

Ma un aspetto essenziale di questo programma è un piano organico di rinnovo e modernizzazione del materiale rotabile. Senza mezzi veloci e più moderni non si rinnova la ferrovia tanto più che l'esperienza tecnologica va ormai maturando un prodotto-treno radicalmente innovativo. Il Pci ha perciò richiesto e richiede alle Fs di predisporre subito un piano pluriennale adeguato di commesse di materiale rotabile, fortemente ancorato all'innovazione (passeggeri e merci) un materiale rotabile che, per i passeggeri, deve andare da nuove locomotive e vetture all'Etr 450 («Pendolino»), all'Etr 500X (il nuovo treno veloce del quale esiste il prototipo e che si profila già come un grande successo dell'industria e della ricerca

italiana) sino a nuovi mezzi rapidi per il trasporto locale secondo nuovi e adeguati modelli di esercizio (ad esempio ci sembra interessante il progetto di una autotomtrice diesel, a cassa basculante, per 80 posti, capace di raggiungere i 160 km all'ora e di migliorare nettamente la velocità anche sulle linee più vecchie).

Urgente il piano del materiale rotabile

Questo piano del materiale rotabile è urgente. Deve essere pluriennale, come si è detto, e deve essere finanziato con l'ammortamento ora introdotto in bilancio (600 miliardi solo per il 1989), in parte dal contributo di una legge statale. Ecco una rivendicazione essenziale per i comunisti, intorno alla quale deve realizzarsi una mobilitazione vasta.

In questo quadro sono possibili misure d'urto immediate. I gruppi parlamentari del Pci ne propongono tre per il 1989.

1) l'appalto e l'avvio rapido degli appalti e dei lavori per il quadruplicamento Roma-Battipaglia, già finanziato e che sembra immune

dai tagli di Amato. 2) l'inizio del traffico appenninico tra Firenze e Bologna (il cosiddetto «preforo»).

3) la commessa di una flotta di 50 Etr 450 che consenta una immediata velocizzazione di linee essenziali ancor prima della modernizzazione degli impianti fissi. L'Etr 450 è, lo ripetiamo, la prefigurazione del treno veloce Etr 500X, e insieme una soluzione ponte a breve scadenza, e, soprattutto, un mezzo particolarmente adatto a linee non ancora rinnovate.

Abbiamo già detto che il quadruplicamento Roma-Battipaglia è già finanziato. Per il «preforo appenninico» sono sufficienti nel 1989, 500 miliardi. Per l'acquisto degli Etr 450 è sufficiente uno stanziamento di 700 miliardi in due esercizi annuali. Come si vede, a queste proposte d'urto non si possono fare obiezioni di compatibilità finanziaria. La spesa aggiuntiva è modesta, i risultati importanti, i ritorni economici certi. Così come ad un grande piano del materiale rotabile che parte dalla fine del 1989 e vada al 1995 si possono fare obiezioni solo se non si è convinti che questo è, come è, una grande priorità nazionale.

L'Etr 450 (il cosiddetto «pendolino», del quale sarà disponibile presto una serie nuova, con prima e seconda classe e con miglioramenti tecnici, per 400 posti) è costruito dalla Fiat Ferroviaria. Le notizie e la tabella che pubblichiamo qui accanto la dicono lunga sugli effetti immediati che l'entrata in funzione di questa flotta avrebbe per l'esercizio e per l'utenza. Oggi l'Ente Fs ne ha in esercizio sei esemplari (Roma-Milano 3h 58'), e ne ha com-

messi altri 9, che avrà entro il 1989. Si tratta di arrivare almeno a 50 (75 e una ipotesi ottimale) per distribuirli non solo nell'asse centrale ma sulle linee principali, compreso il Mezzogiorno. L'Etr 450 è prodotto, l'abbiamo ricordato, dalla Fiat. Ma la proposta che avanziamo, lo ricordiamo, colloca questa commessa all'interno di un piano globale che impegna tutta l'industria italiana.

Come dovrebbe essere ripartito il lavoro

E, se si andasse a una commessa come quella indicata, non si capirebbe perché il lavoro non possa essere ripartito tra più imprese, pur rimanendo Fiat capocommessa si avanzerebbe così più rapidamente, su largo fronte.

Gli intercity, le innovazioni nel trasporto merci hanno avuto successi commerciali clamorosi. Se il traffico merci Fs è salito del 9% tra il settembre 1987 e il settembre 1988, in verità questo aumento è concentrato in segmenti dove ha avuto luogo l'innovazione. Le Fs hanno bisogno di un grande piano a scadenza pluriennale, ma hanno bisogno altresì di innovazioni rapide che colgano esiti immediati.

Ne si dica, per carità, che i comunisti si sono convertiti al trasporto d'élite, al trasporto dei privilegiati, una sciocchezza che circola, ma che resta una sciocchezza. Se si realizzasse il

piano di investimenti globali che proponiamo, si raddoppierebbe almeno il trasporto di persone e di merci e davvero un obiettivo non elitario, ma di massa. Se si avesse la linea quadruplicata da Firenze a Battipaglia si avrebbero quegli incrementi massicci del traffico già registrato solo per l'entrata in funzione di due terzi della direttissima Roma-Firenze e per il quadruplicamento da Napoli a Milano, e da Torino a Venezia c'è un mercato di centinaia di migliaia di passeggeri e di molti miliardi di tonnellate chilometriche.

La flotta di Etr 450 che proponiamo e che realizza, a parità di condizione degli impianti fissi, i miglioramenti di esercizio che indichiamo, comporta una offerta giornaliera di almeno 50.000 posti. Anche se si paragona questo dato al milione di passeggeri, non si tratta certo di élites. E d'altronde stiamo spingendo fortemente per la progettazione di materiale veloce per le linee secondarie, secondo una linea che alla fine degli anni Settanta, nell'unità nazionale, ci condusse al rinnovo prioritario del materiale rotabile per i «pendolari».

Piuttosto è bene si sappia che, mentre noi si sta discutendo, la Repubblica federale tedesca sta ordinando una flotta di Etr 450 superiore a quella che noi proponiamo. Resteremo ultimi in Europa perfino nei materiali prodotti in Italia?

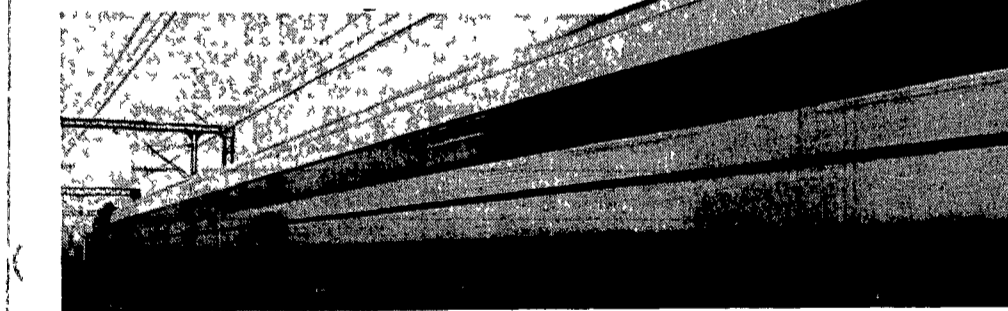
No, occorre avanzare su tutto il fronte e con un programma di ampio respiro. Ma occorrono anche tutte le misure che anticipano un ruolo nuovo e moderno delle Ferrovie. □ L.L.



ETR 450

Un esempio concreto e immediato. L'immissione di 75 convogli.

Il nuovo «Pendolino»



Le tre tabelle che pubblichiamo formulano in termini quantitativi precisi gli effetti che in termini di esercizio si avrebbero se sulla rete attuale delle Ferrovie italiane venissero immessi in esercizio 75 convogli Etr 450 («pendolino» rinnova- to). Una cifra superiore a quella proposta con realismo dal Pci. Effetti che nel caso dei 75 «pezzi» verrebbero a costare meno di 1000 miliardi di investimenti.

La progressione nei lavori degli impianti fissi consentirebbe poi di migliorare ancor più i tempi di percorrenza. Naturalmente l'immissione di treni più veloci trova poi un limite nella saturazione degli impianti, ecco perché sono urgenti raddoppi e quadruplicamenti.

Ed è urgente inserire questa soluzione dell'Etr 450 nell'ambito di un più vasto piano pluriennale del materiale rotabile.

Queste tabelle dimostrano poi quale sciocchezza abbiano detto esponenti autorevoli del governo in Parlamento quando hanno asserito che il progetto alta velocità costa migliaia di miliardi per risparmiare «pochi minuti». Cioè misure immediate come queste fanno guadagnare ore e mezza ore il progetto completo ridurrebbe i tempi di ore e ore per i passeggeri e di giorni per le merci.

NUMERO CONVOGLI, UTILIZZAZIONE, PERCORRENZE

CONVOGLI	Inseriti nel turno (di cui 16 in revisione di turno o/o riserva)	75
NUOVI CONVOGLI	75 - 14 ordinati	61
PERCORRENZA	- Per ogni turno: 50.500 km/turno - Giornaliera del Parco: 50.500 km/giorno - Annua del Parco: 18.380.000 km/anno	
CONVOGLI/GIORNO UTILIZZATI		59
UTILIZZABILITÀ CONVOGLI	59/75	=78,7%
PERCORRENZA ANNUA	Per treno disponibile (18.380.000/59)	312.000 km/anno
	Per treno del Parco (18.380.000/75)	245.000 km/anno
PERCORRENZA MEDIA GIORNALIERA	Per treno disponibile (312.000/365)	860 km/giorno
	Per treno del Parco (245.000/365)	670 km/giorno
OFFERTA POSTI		60.000 giorno

CONFRONTO DEI TEMPI DI PERCORRENZA

LINEA	KM	TRENO PIU VELOCE ORARIO 88 89			ETR 450 (senza rett. di tracciato)			
		Treno	Tempo tot	N fermate e tempo	Tempo escl. fermate	Percorrenza pura	Previsione pratica	Guadagno h e l' (%)
TORINO-GENOVA-ROMA	687	R503	7 h	10 (32)	6 h 28	4 h 46	5 h 30	1 h 30' (21%)
ROMA-REGGIO C	691	Palorntano	6 h 58'	6 (20)	6 h 38	4 h 50	5 h 20	1 h 38' (23%)
ROMA-VENEZIA	544	Palladio	5 h 2	7 (21)	4 h 41	3 h 34	3 h 59	1 h 3' (20%)
ROMA-BARI	502	Mercadante	5 h	3 (11)	4 h 49	3 h 45	4 h 12'	48' (16%)
MILANO-ANCONA-BARI	649	IC575 Adriatico	8 h 18	6 (15)	8 h 3	6 h 23	6 h 50	1 h 28' (17,5%)
TORINO-MILANO-VENEZIA	418	Foscarì	4 h 40	9 (32)	4 h 8	2 h 53	3 h 27	1 h (22%)
CAGLIARI-OLBIA	284	Freccia sarda	3 h 51	7 (13)	3 h 38	2 h 23	2 h 38	1 h 13' (31%)
MILANO-GENOVA P P	150	Andrea Doria	1 h 30	2 (2)	1 h 28	1 h 4	1 h 15	15' (16%)
ROMA-ANCONA	294	Conero	3 h 10	6 (8)	3 h 2	2 h 25	2 h 35	35' (18%)
ROMA-PESCARA	240	IC600	2 h 58	—	—	2 h 28	30	30' (17%)
MILANO ROMA	632	IC507 ETR450	3 h 58	—	—	—	—	—
MILANO FIRENZE	315	ETR450	2 h 17	—	—	—	—	—
ROMA-BOLOGNA	392	ETR450	2 h 34	—	—	—	—	—
TRIESTE VENEZIA S L	157	Marco Polo	1 h 41 a Mestre 148 km	3 (3)	1 h 38	1 h 8	1 h 25	16' (16%)
VENEZIA UDINE-TARVISIO	230	Remus	2 h 57 da Mestre	2 (5)	2 h 52	—	2 h 20	37' (21%)

** Il confronto è fatto supponendo la fermata a Milano Centrale di 7