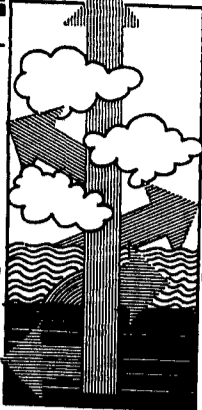


Tutto trasporti



LE PAGINE CON

Nelle metropolitane, ai 350 km di Parigi, ai 400 di Londra, ne corrispondono 400 in tutta Italia. Fabio Ciuffini fa il punto della situazione

Nei metrò «colmare il divario»

Nello sviluppo dei trasporti pubblici, essenziale per evitare e trasformare positivamente le aree urbane metropolitane, ci sembra che un ruolo centrale debbano svolgere i sistemi alternativi, il trasporto su ferro o a guida vinciola: il metrò.

agli autobus per fare lo stesso servizio. Paradossalmente dove il metrò è più veloce e quindi più attrattivo, anche le residue auto che circolano in superficie sono più veloci. La presenza del metrò innalza il livello di servizio, la qualità del sistema complessivo.

Fabio Ciuffini, urbanista e tecnico progettista dei trasporti, ha compiuto una esperienza importante nel Consiglio di amministrazione dell'Ente delle Ferrovie dello Stato, ora dimissionario molti progetti innovativi si devono al suo contributo, anche se troppo spesso la sua iniziativa ha cozzato contro il carattere burocratico del vertice dell'Ente Ciuffini è tornato ad occuparsi su scala europea, della progettazione dei sistemi di ferrovie metropolitane, un tema di grande attualità per il nostro Paese. Abbiamo dunque creduto utile porgli alcune domande sui temi di largo interesse. Oltretutto l'Italia, se vuole recuperare un drammatico ritardo nei servizi pubblici delle grandi città, deve far tesoro delle esperienze europee più avanzate.

le autonomie locali, anche sulla scorta delle esperienze di altri paesi? E come si colloca l'intervento del capitale privato in questo ambito?

in tutto il mondo? In questo ambito c'è tutto lo spazio che si vuole per il capitale privato lo sono convinto poi che ci sia spazio oggi per un capitale che intenda non solo costruire ma anche gestire ripagandosi con tariffe tecnico-economiche integrate parzialmente dalle collettività. Il metrò di Lille che si ripaga al 80% da un chiaro indirizzo in proposito.

Qual è il rapporto ottimale che deve esistere nelle aree metropolitane tra la funzione della ferrovia e quella del metrò? Sin dove arriva l'uno o l'altro sistema, e come occorre alle rispettive tecnologie e ai rispettivi sistemi?

Direi che questo rapporto va definito in base alle caratteristiche peculiari dell'offerta e della domanda che variano, anche di molto, da situazione a situazione. Il metrò è un sistema che risponde alla domanda che si genera lungo la corruzione costiera ligure e adriatica è molto diversa da quella che viene attratta da metropoli a configurazione

stellare come Milano o Roma. Ma c'è sicuramente un valido per ogni caso vanno combattute le chiusure aprioristiche gli inutili steccati tra le ferrovie dello Stato e quelle metropolitane. Avendo lavorato a lungo a contatto con tecnici dell'una o dell'altra provenienza ho avvertito spesso un istintivo proclama a separare piuttosto che ad integrare i due sistemi e questo molto più per ragioni burocratiche, per timore del nuovo per comodità «tout court» che per ragioni tecniche. Tanto per cominciare, ad esempio c'è la ricerca spazio a gestire in comune. Tutti i corridoi ferroviari ancora fortunatamente liberi nelle grandi città vanno considerati come preziosi itinerari di penetrazione e scorporamento per i sistemi metropolitani. Eppure questi corridoi sono presi di mira per coprirli o incastolarli mettendoci sopra delle strade! Ancora nessuno ha proposto di fare questo per posarci i binari del metrò o del tram che, oltretutto di spazio ne occupano molto poco. In Europa è normale l'idea di affiancare o sovrapporre i due sistemi, quando addirittura non si registrano tratte in comune in cui come gli metropolitani, suburbani e rapidi passano, se necessario, sullo stesso binario, magari con due distinte linee di alimentazione. Certo le velocità, gli intervalli tra un convoglio e l'altro, i sistemi di controllo, rispondono a logiche molto diverse, ma non è certo impossibile conciliare a vantaggio della reciproca integrazione, e quindi di un servizio più rispondente alla domanda. Fra l'altro l'integrazione tra trasporto e città può avvenire, nel caso delle ferrovie, alternando per lo stesso treno, percorsi veloci, senza fermate, tra una metropoli e l'altro a tratti di raccolta e di distribuzione all'interno delle aree metropolitane.

Ma dietro questa campagna di propaganda nella quale si sono lasciate prendere anche persone in buona fede, c'è il vuoto o meglio c'è una politica che va esattamente in una direzione opposta, perché stronca il trasporto pubblico, e offre ulteriori spazi al predominio della motorizzazione privata. Anzi 1989 sarà un anno nerissimo per la riforma dei trasporti per la lotta alla congestione e all'inquinamento.

Valga il vero è assodato che se si vuole cambiare la condizione delle città occorre andare ad un sistema diverso alternativo all'attuale, della mobilità e dei trasporti. Si tratta di portare il trasporto pubblico a coprire almeno il 15% della mobilità di realizzare vaste reti in ferro (treni metropolitani e leggeri) e in tram (pesanti e leggeri) che assorbano almeno il 30% della mobilità, di dar vita ad un sistema integrato e intermodale nel quale i parcheggi siano in funzione dello scambio con i mezzi pubblici, di cambiare radicalmente l'organizzazione del trasporto e della distribuzione delle merci, che incidano nel traffico per il 50%, di giungere a sistemi integrati di tariffazione e di orari, di avvisarsi da subito a questa grande riforma con il rinnovo e l'aumento dei mezzi pubblici, aree pedonali, piste ciclabili, soluzioni tecniche di transizione (itinerari riservati allo scorrimento veloce di mezzi pubblici).

Negli anni scorsi la politica di periodo dell'unità nazionale, si era cominciata ad andare, faticosamente e tra grandi ritardi in questa direzione piani di rilancio delle ferrovie, istituzione del Fondo nazionale trasporti, e «progetti mirati» per le grandi aree metropolitane lo stanziamento di primi fondi per i metrò e i parcheggi di interscambio. Ma il pentapartito ha frenato e svuotato la spinta riformatrice, e se le giunte di sinistra sono state segnate dai ritardi che abbiamo criticato, le giunte di pentapartito hanno capovolto la tendenza, ridandoci fatto alla motorizzazione privata. E ora proprio quest'anno, il governo De Mita assalta un colpo brutale al trasporto pubblico e alla riforma dei trasporti.

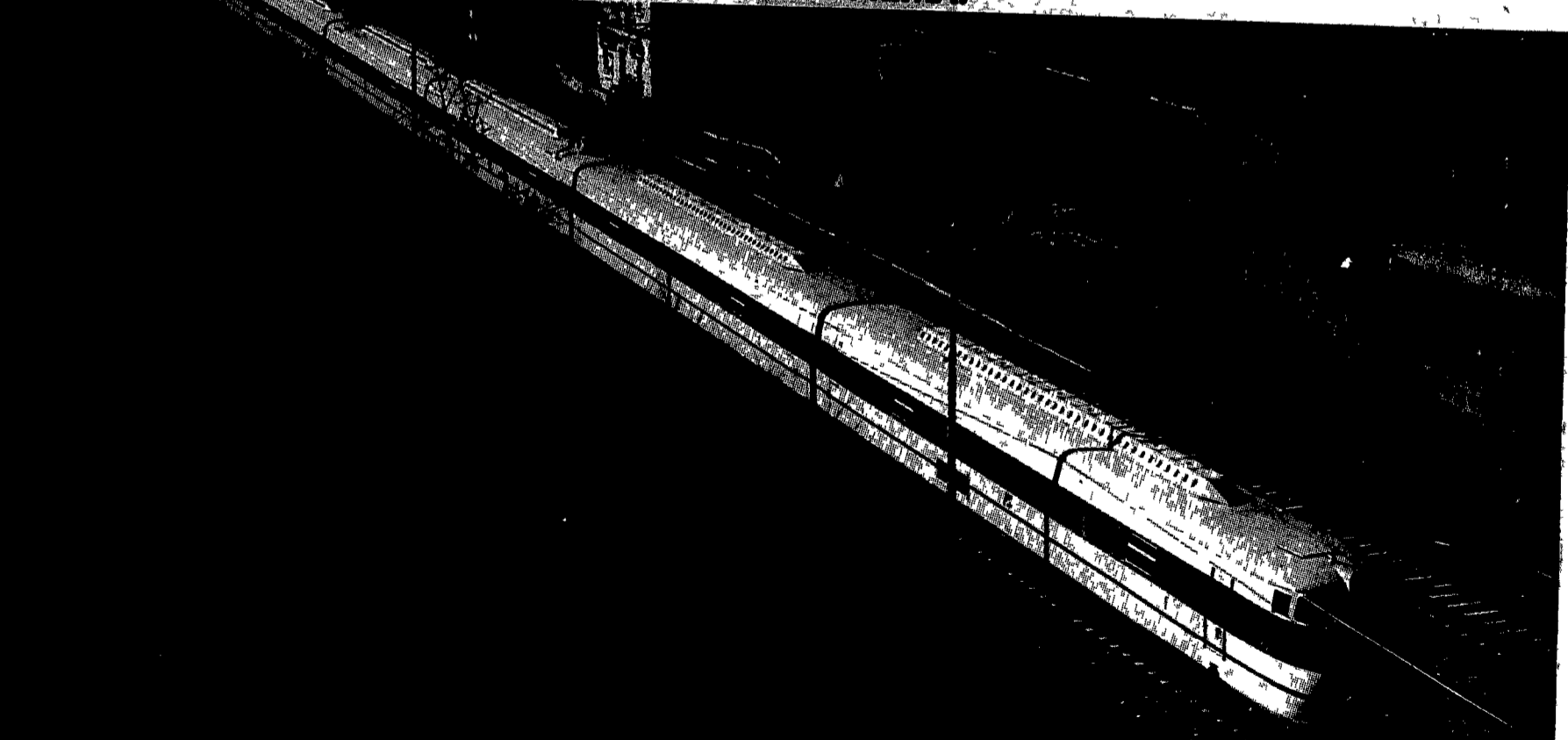


Inquinamento e congestione del traffico

Ruffolo e Tognoli se ci siete battete un colpo

Se si legge la grande stampa e si guarda la televisione si ha l'impressione che, finalmente, due prodi paladini - i ministri Tognoli e Ruffolo - abbiano dichiarato guerra all'inquinamento e alla congestione da traffico che soffocano le nostre città e che si venuta l'ora di una nuova politica della città e della mobilità.

VI PRESENTIAMO L'ULTIMO TRENO PER ARRIVARE PRIMA.



DAVANTI AD UNA DELLE RETI FERROVIARIE PIU' TORTUOSE E ARTICOLATE COME QUELLA ITALIANA, C'E' FINALMENTE CHI PUNTA DIRITTO AL SUCCESSO: IL NUOVO ETR 450, ELETTROTRENO AD ASSETTO VARIABILE AD ALTA VELOCITA', PRODOTTO DALLA FIAT FERROVIARIA. L'ASSETTO VARIABILE, CIOE' LA POSSIBILITA' DI INCLINARE LE CASSE VERSO L'INTERNO DELLE CURVE, E IL MEZZO CHE CONSENTE ALL'ETR 450 DI MANTENERE UNA VELOCITA' ELEVATA ANCHE IN CURVA E DI OTTENERE UN INCREMENTO DELLA VELOCITA' COMMERCIALE DEL 15-25% SUGLI ATTUALI E COMPLESSI TRACCI SENZA ONEROSI INTERVENTI SULLE INFRASTRUTTURE L'ALTA VELOCITA' CHE LETR PUO' RAGGIUNGERE, FINO A 250 KM/H, E INVECE PERMESSA DALL'ALLEGGERIMENTO GENERALE DEL TRENO, DALL'AUMENTO DELLE PRESTAZIONI DI ACCELERAZIONE E FRENATURA OLTRE CHE DALL'APPLICAZIONE DELLE PIU' AVANZATE TECNOLOGIE E DEL KNOW HOW DELLA FIAT FERROVIARIA MA VELOCITA' E PRESTAZIONI VIAGGIANO INSIEME A COMFORT E SICUREZZA. LETR 450 OFFRE AI SUOI PASSEGGERI ARIA CONDIZIONATA, SEDILI RECLINABILI E RUOTANTI, ALTO ISOLAMENTO TERMICO ED ACUSTICO, SERVIZIO BAR E RISTORANTE, RIVENDITA GIORNALI E TABACCHI E POSTO TELEFONICO PUBBLICO. LA CONSEGNA DEGLI ELETTROTRENI ETR 450 E PREVISTA PER QUEST'ANNO SARA ALLORA POSSIBILE COPRIRE LA DISTANZA TRA MILANO E ROMA IN SOLE 3 ORE E 55 MINUTI DI VIAGGIO.

Fiat Ferroviaria