

Il sistema ferroviario italiano è in piena trasformazione. Nei prossimi anni verrà realizzata una rete di infrastrutture

su rotaie altamente innovativa potenziando l'offerta del traffico merci e del trasporto locale

L'alta velocità è il passaporto per l'Europa del '92

STEFANIA SCHIPANI

Il sistema del trasporto ferroviario italiano è in piena trasformazione soprattutto per quel che riguarda le prospettive dell'alta velocità. Lo stesso amministratore straordinario dell'ente Ferrovie dello Stato Antonio Lorenzo Necci ha sottolineato che il progetto di una rete di alta velocità portato avanti dalle ferrovie italiane ha ormai gettato le premesse per adeguare il sistema infrastrutturale nazionale agli standard del mercato unico europeo. La linea strategica è finalizzata infatti ad aumentare la capacità produttiva della rete ferroviaria e migliorare la qualità dei servizi offerti con una tecnologia adatta allo sviluppo del settore.

È un processo irreversibile che condurrà, nell'arco dei prossimi cinque-sette anni, alla realizzazione di una rete di infrastrutture destinate a modificare gli assetti competitivi dell'intero sistema italiano dei trasporti. L'alta velocità infatti non significa soltanto un aumento della capacità produttiva in un segmento delle ferrovie italiane ad alto valore aggiunto, ma rappresenta la condizione per rivalutare le linee già in esercizio, potenziando l'offerta nei segmenti del traffico merci e del trasporto locale. Cambia in questo modo il rapporto tra ferrovia, territorio e città, sedimentandosi nel corso dei decenni passati sulla base di uno schema di mercato logorato nel corso del tempo e proprio l'alta velocità diviene lo strumento operativo per mutare aspetto all'intero sistema ferroviario creando nuove linee e migliorando l'offerta tradizionale. La mobilità delle merci, dei passeggeri per medie e lunghe distanze, dei pendolari attorno ai grandi nodi delle metropoli sarà in questo modo completamente rivista sulla base di un sistema integrato di offerta che potenzierà la capacità ricettiva delle ferrovie.

La costituzione di società miste per il trasporto locale diventerà - ha affermato di recente Necci - in questo senso un passaggio importante verso nuovi esperimenti di cooperazione tra i diversi vettori del trasporto collettivo, che saranno basati su economie di scala e verticalizzazione. Ciò consentirà di razionalizzare un settore nel quale hanno coesistito per troppi decenni il monopolio da un lato e la frammentazione concorrenziale dall'altro. Questo progetto di razionalizzazione appare del resto assolutamente necessario, se si vuole contribuire a ridurre sia la congestione stradale, con un rilancio del trasporto collettivo, che il costo del sistema infrastrutturale della mobilità per lo Stato. In questa prospettiva da una programmazione economica rivelatasi insufficiente, potrà essere opportuno passare ad una programmazione industriale, fondata sulla unità delle scelte tecnologiche, sull'adeguamento delle scelte competitive, su un più equilibrato rapporto fra ricavi e costi. Senza un più stretto coordinamento industriale delle politiche pubbliche nel settore dei trasporti si corre il rischio ormai di non riuscire ad invertire più la decennale perdita di competitività dell'intero trasporto collettivo in mano pubblica. L'offerta tradizionale di servizi ferroviari ha subito ultimamente una offensiva concorrenziale da parte dei modi alternati-

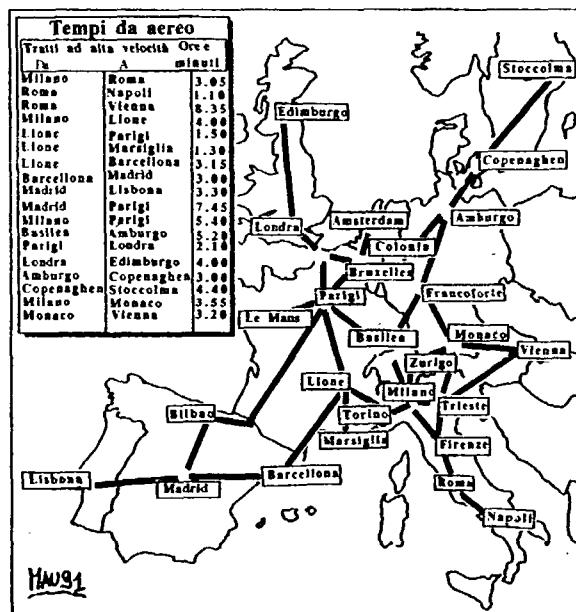
vi, che hanno sottratto notevoli quote di mercato. Questo fenomeno si è verificato non soltanto nel nostro paese, ma anche negli altri sistemi di trasporto europei. La quota di mercato delle ferrovie nei paesi della Cee - considerati nel loro insieme - è passata per il segmento delle merci dal 36,2% del 1965 al 21,5% della fine degli anni ottanta e per il segmento dei passeggeri dal 13,2% del 1965 al 7,4% della fine degli anni ottanta. Il ritardo di risposta a questa concorrenza è spiegabile anche in base alle caratteristiche strutturali del sistema ferroviario: rispetto ai concorrenti, il ciclo di vita delle infrastrutture ferroviarie è più lungo, la strada ferrata ha una durata generalmente superiore ai 50 anni ed il materiale rotabile può essere utilizzato alcuni decenni. Da ora in poi, i cicli di vita delle infrastrutture tenderanno invece a ridursi e l'introduzione delle nuove tecnologie cambierà i criteri di gestione in un sistema dei trasporti che supererà i tradizionali confini nazionali. In questi termini si esprime il recente, anche rapporto presentato dalla Commissione della Comunità Europea (The European highspeed train network, del dicembre 1990). Le linee in esercizio, liberate di una parte dell'attuale traffico, potranno essere così riconvertite secondo modelli gestionali più flessibili, adatti alle esigenze del mercato. Con il termine alta velocità si intende quindi un servizio ferroviario nuovo, caratterizzato dal miglioramento della velocità commerciale e dalla riduzione drastica dei tempi di percorrenza rispetto all'attuale struttura ferroviaria. La velocità è, in base alla definizione comunitaria, generalmente superiore ai 160 km all'ora e può

oltrepassare i 200 km all'ora. L'introduzione dell'alta velocità nei sistemi ferroviari determina inoltre: - la capacità di attrarre quote di traffico elevate, per l'effetto di una concorrenza più efficace nei confronti degli altri modi di trasporto; - il miglioramento della qualità del servizio, legato ai ridotti tempi di percorrenza, al maggiore confort, alla sicurezza garantita dalle nuove tecnologie, ai servizi accessori che possono essere introdotti nel prodotto alta velocità.

Secondo lo schema di riferimento in discussione a livello comunitario, entro il 2010 le ferrovie europee, per adeguarsi al sistema previsto di alta velocità, dovranno costruire 9.000 km di nuove linee, adeguare la dotazione tecnologica di 15.000 km di linee già esistenti e realizzare 1.200 km di linee di interconnessione con l'area principale del nuovo sistema europeo ad alta velocità. Nel prossimo decennio l'Europa dovrà quindi dotarsi di una rete infrastrutturale adatta alla dimensione integrata della propria organizzazione economica.

Adesso, è proprio agli standard europei dell'alta velocità che si devono ancorare i nuovi programmi nazionali di sviluppo della rete ferroviaria, allineando i tempi di realizzazione e di consegna ed il livello dei costi nel rispetto delle regole di economicità e migliorando i propri indici di produttività.

I nuovi progetti strategici finora hanno riguardato: la costituzione Tav SpA, la concessione alla Tav per la progettazione esecutiva, la costruzione e lo sfruttamento economico delle linee Av Milano - Napoli e Torino - Venezia, l'affidamento alla Italferr-Sistav del presidio dell'area tecnologica, ingegneristica e sistemica ed il controllo esecutivo, la stipula tra Tav e general contractors (Fiat, In, Eni) dei contratti per la realizzazione degli obiettivi preposti.



menzione qualitativa nuova della logistica industriale nella produzione just in time) e dall'esplosione di nuovi bisogni di mobilità nelle grandi aree urbane terziarizzate. Questi limiti a mio parere possono essere sinteticamente così indicati.

In primo luogo una visione riduttiva dei cambiamenti strutturali necessari a costruire imprese nei trasporti. In sintesi il punto dirimente non è rendere più efficienti ed efficaci le attuali strutture, ma imitare prontamente nella ristrutturazione produttiva e nella struttura organizzativa a partire da una opzione, ancora non fatta, per affermarsi anche nel nostro paese della grande impresa di trasporto intermediale ed internazionale. Una sopravvalutazione quindi degli aspetti legislativi chiesti sempre per tutto il comparto che ci ha condannati spesso all'impotenza di fronte all'opacità delle scelte del governo, a volte anche dell'opposizione, e che ha impedito di concretizzare la nostra iniziativa la dove l'intercanto legislativo è maggiormente insostituibile e ci ha portato a non lavorare e sostenere quei processi di cambiamento che tendono a svilupparsi con una certa continuità. In una politica di ferrovia che non superi la libreria in modo adeguato, i miliardi di lire investiti con la necessaria trasformazione della struttura d'impresa,

La grave crisi dei trasporti E' un problema di scelte riformatrici

ROCCO CIVITELLI

Che i trasporti rappresentano uno dei punti più acuti della crisi del sistema infrastrutturale del paese è cosa da tempo nota. Come è noto il danno gravissimo che ne deriva all'intero sistema economico e sociale del paese. L'accelerazione e la novità della situazione internazionale tendono ad accentuare questi fenomeni in quanto i trasporti e le telecomunicazioni sono ovviamente il canale fondamentale delle relazioni tra le diverse aree dell'Europa del mondo. La finanziaria che il Parlamento si appresta a varare con l'entrata in vigore il 1° gennaio 1992, non è stata solo della necessità di un'ulteriore razionalizzazione delle risorse, ma soprattutto della mancanza di scelte riformatrici che possano recuperare la sfida della modernizzazione. L'infrastruttura italiana è oggi in una situazione di crisi che si manifesta in modo particolarmente acuto nei trasporti aerei e ferroviari. Il Piano generale dei Trasporti - non è andata avanti ed appare sempre più sbiadita, non solo nel suo impianto culturale che anche se con qualche vistosa crepa regge ancora, ma soprattutto nel suo impatto con la concretezza e la durezza dei processi politici. I risultati del Pgt sono stati scarsi. Si potrebbe dire cartacei. La proposta, sostenuta dal movimento sindacale ben al di là dei limiti che pure vi si intravedevano, era in controtendenza nel clima di sfianato neoliberalismo degli anni '80. Il ruolo insostituibile dello Stato nella guida della modernizzazione dei servizi pubblici e delle infrastrutture veniva meno. Il fatto è che il processo di modernizzazione del paese era di fatto bloccato dalla crisi dei trasporti.

Il Piano generale dei Trasporti - non è andata avanti ed appare sempre più sbiadita, non solo nel suo impianto culturale che anche se con qualche vistosa crepa regge ancora, ma soprattutto nel suo impatto con la concretezza e la durezza dei processi politici. I risultati del Pgt sono stati scarsi. Si potrebbe dire cartacei. La proposta, sostenuta dal movimento sindacale ben al di là dei limiti che pure vi si intravedevano, era in controtendenza nel clima di sfianato neoliberalismo degli anni '80. Il ruolo insostituibile dello Stato nella guida della modernizzazione dei servizi pubblici e delle infrastrutture veniva meno. Il fatto è che il processo di modernizzazione del paese era di fatto bloccato dalla crisi dei trasporti.

Il sindacalismo confederale, e la Cgil in primo luogo, si è via via sempre più nettamente schierato per una politica riformatrice dei trasporti. Ciò ha comportato dal versante del lavoro la messa in discussione di condizioni di lavoro frutto di conquiste storiche e perdita occupazionale a cui hanno corrisposto risultati parziali, scarsi o inesistenti sul fronte della struttura e della qualità del servizio di trasporto. I sindacati dell'industria e del terziario, e dello stabilimento. Una struttura quindi generata per limiti cui l'azione sindacale ha avuto a causa della tardiva percezione del problema e della ristrutturazione industriale avviata sui trasporti di di-

Lo strano rapporto imprese-Governo Chi blocca le risorse finanziarie

RENZO STEFANELLI

Lorenzo Necci dice che nella Finanziaria il Governo non ha tradotto in fatti l'impegno a far partire i progetti dell'alta velocità ferroviaria. E quei progetti autostradali che hanno superato l'esame tecnico ed ambientale - gli unici che meritano di partire - non entrano in cantiere per mancanza di finanziamenti. C'è persino chi aspetta una riduzione sostanziale dei tassi d'interesse che sarebbe necessaria ma non se ne vede l'inizio. Ed intanto il principale argomento che si agita non è la perdita di prodotto e di occupazione, o i costi di una infrastruttura di trasporti che non regge alla domanda, bensì il bisogno di commesse delle imprese. Tante cose cambiano in Italia, questa è la più dura a morire. Il futuro della Fiat, dell'Ansaldo o delle aziende Efim non può dipendere dalle commesse italiane. Lo sanno tutti che queste imprese devono misurarsi sul mercato mondiale e, di conseguenza, trovare al di fuori i capitali per investire senza indugio nel loro futuro. Se ponessimo questa ricapitalizzazione a carico delle commesse non soltanto aggravremmo i costi dei servizi ma alimentremmo le illusioni e i miti di un capitalismo che si affida alle serre calde del protezionismo. Ci vorrebbe dire rinviare i licenziamenti, forse buttare del tutto una parte dei capitali investiti.

«Sganciare il futuro delle imprese dalla nuova infrastrutturazione, ecco un problema urgente in quanto condiziona la stessa comprensione del problema finanziario, quindi il reperimento delle risorse. Si guardi alla nascente Iriteca, alle imprese impiantistiche Eni, ai progetti di raggruppamento delle imprese di costruzioni indipendenti o filiate da Fiat o Ferruzzi-Montedison. Nessuno di questi raggruppamenti dispone di un braccio finanziario che gli consenta di levare in modo autonomo risorse finanziarie dai mercati. Tutti sono pronti a fare per conto dello Stato purché il garante finale sia il contribuente. Il che è un ostacolo persino allo sviluppo imprenditoriale pubblico: come dire a Comuni e Regioni che debbono comportarsi in modo imprenditoriale ed assumere l'intera responsabilità dei progetti se persino i grandi gruppi privati dipendono dallo Stato?»

Perché di questo si tratta: si guardi alla riproposizione dei sistemi di trasporto infraregionali (e non solo metropolitani) da parte di Necci, i quali impongono una integrazione fra ferrovia e sistemi urbani a livello di «regione economica». Questi progetti, che debbono ancora essere pensati, decideranno della possibilità di uno sviluppo sia residenziale che produttivo che tenga conto del-

le non manca certo di una visione d'insieme dei problemi, sostenga un passaggio dell'Imi alla Cariplo senza nemmeno far menzione della necessaria mobilitazione del risparmio per gli investimenti già individuati come prioritari. Lo stesso avviene col passaggio al S. Paolo di Torino del Consorzio di credito per le opere pubbliche (Crediop). Non era meglio chiedere mille miliardi in meno sul prezzo di vendita e contrattare, invece, la mobilitazione di 50-60 mila miliardi necessari per i prossimi 4-5 anni? La pretesa «privatizzazione» (ma Cariplo e S. Paolo sono istituti pubblici quanto Imi e Crediop) mette ancora più a nudo la rinuncia del governo ad esercitare persino la funzione d'indirizzo, persino alla rappresentanza dell'interesse elementare degli italiani a lavorare, produrre e muoversi. Al punto che dovremo presto chiederci se è più privato il Ministero del Tesoro o la Cariplo. La funzione d'indirizzo è la premessa perché poi l'impresa operi in autonomia: ancora un paradosso, forse la privata esigenza dei partiti di governo di collocare uomini ed assicurarsi risorse è meno importante come «costo» finanziario che per la paralisi che produce nella mobilitazione del risparmio. Perché il mercato dei capitali è liquido, il risparmio è ancora elevato e disponibile a rispondere a sollecitazioni credibili. E non basta - spesso non serve - «privatizzare» per mobilitare. Si guardi alla capacità di acquisizione finanziaria della Società Autostrade, sempre dipendente dallo zoccolo delle garanzie statali.

Nessuna privatizzazione può supplire l'inerzia istituzionale. Il finanziamento dell'impre-

ILVA per i trasporti: un patto d'acciaio



Non è una banale forzatura promozionale, né una inedita enfaticizzazione sostenere che alla base di un moderno sistema di trasporti esiste un elevato «contenuto di acciaio». Si tratta di un'affermazione che se risultava autentica agli inizi della rivoluzione industriale, oggi assume un significato ancor più profondo. Infatti le grandi aree del trasporto (individuale, collettivo) pubblico e privato (rotaie, gomma e mare) si ritrovano sempre e comunque a fare i conti con il «fattore acciaio». Non solo: ma la stessa industria che progetta e produce mezzi al servizio della mobilità, sia essa quella veicolare o quella ferroviaria, richiede dall'industria siderurgica non una semplice «materia prima» cui lavorare, ma al contrario prodotti o semi-prodotto di elevata qualità, con standard certi e già dotati di quel valore aggiunto necessario per poter entrare in modo adeguato nei rispettivi processi produttivi.

Acciaio e trasporto su rotaia
Un esempio più che eloquente viene dai prodotti siderurgici per il settore ferroviario che vengono realizzati nei diversi stabilimenti Ilva, distribuiti in varie parti d'Italia e che sono stati impiegati, nel corso degli ultimi anni, praticamente in tutto il mondo: in ben diciotto paesi europei, in dodici paesi africani, in nove asiatici e, infine, nelle due Americhe, dagli Stati Uniti fino al Brasile e l'Argentina. Insomma non c'è ferrovia al mondo che non porti, per un aspetto o per l'altro, il marchio dell'industria siderurgica pubblica italiana. Ma esaminando più da vicino le diverse gamme di prodotti, ci si potrà avvedere meglio delle caratteristiche di specializzazione e di elevata qualità che essi contengono.

Rotaie per l'alta velocità
Iniziamo come dire, dalla base del sistema di trasporto ferroviario: la rotaia. Fin dalle prime laminazioni, che risalgono agli inizi del secolo (per la precisione al 1903), le rotaie (e anche l'armamento ferroviario) dello stabilimento di Piombino, vennero adottate dalle ferrovie dello Stato e furono impiegate nella costruzione di tutta la rete ferroviaria italiana. L'impianto di produzione

vo il rendimento delle macchinelle apparecchiature elettriche viene impiegato, di ridurre i consumi di natura ecologica e contenere una maggiore durata e affidabilità delle stesse macchine. Il prodotto indispensabile per la produzione, il trasporto, la trasformazione e l'utilizzo dell'energia elettrica. Nel trasporto ferroviario, che in quello metropolitano (in ambito di utilizzo importante) cioè magnetico principalmente è di tipo particolare (la precisione a grano non orientato per la costruzione di motori e per trazione). Dal carrello all'arredo
Una gamma ulteriore di acciai laminati in vari «segmenti» di trasporto su rotaia laminati: piastrine di acciai comuni, sinterizzati, acciai speciali, caratterizzati da elevate prestazioni (resistenza alla trazione e all'azione per urto, resistenza agli agenti corrosivi atmosferici). Si tratta di prodotti che hanno necessità di rispettare livelli qualitativi molto elevati: per esempio le lamiere laminare a caldo da treno di prodotte nel centro siderurgico Taranto, sono omologate e certificate dalla «Quality Assurance» di Norske Veritas e dall'Istituto di garanzia e qualità. Un altro punto di riferimento portante per l'industria ferroviaria è costituito dal «Centro Acciai» opera in stretto collegamento sequenziale con l'unità produttiva di Taranto e che è in grado di soddisfare le specifiche esigenze del settore, fornendo lamiera da nastri laminati a caldo lavorati e precomposti assemblati, prelavazione di lamiera di quarto e, attraverso il «Pro Arredo», la realizzazione, o meglio la progettazione, di elettrocarrozze per la più ampia gamma di esigenze dei servizi pubblici, portatili, servizi di qualità, materiali elettrolitici per la colmatazione di aree. In questo breve excursus, tenuto alla rete, passando dal «carro» al «motore» e al «veicolo» arrivati a una stazione ferroviaria, si è avuta la conferma che un acciaio costruito da un'industria