Rapporto-Trasporti

A CURA DELLA REDAZIONE ECONOMICA SERVIZI SPECIALI

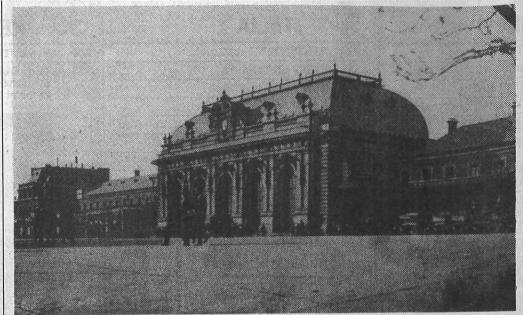
Risanare le Fs salvando i «rami secchi»

a commissione trasporti della Camera ha avviato l'indagine conoscitiva sul trasporto ferroviario italiano. L'iniziativa, come ha tra l'altro dichiarato il presidente dell'indagine Pasquale La-morte, «mira ad individuare le ragioni dei continui rinvii nella realizzazione dei programmi di modernizzazione». L'indagine parlamentare analizzerà i diversi aspetti finanziari non solo delle Ferrovie dello Stato, ma anche di quelle in concessione. Oltre ai rappresentanti delle ferrovie, parteciperanno all'audizione ministri finanziari, dei trasporti e delle aree urbane, nonché imprenditori e sindacalisti del settore.

Il consiglio d'amministrazione dell'ente Fs. dal canto suo, ha presentato una nuova versione del Piano di risanamento e degli investimenti prioritari, che dovrebbero essere effettuati nel periodo 1989-94. Tra gli obbiettivi l'introduzione di sistemi di controllo automatico del traffico, la velocizzazione delle linee e gli interventi sui nodi principali. Le Ferrovie dello Stato hanno destinato 1500 miliardi al completamento della Pontremolese. Ma la parte riguardante i lavori relativi alla galleria-valico di Berceto (spesa probabile 800 miliardi) è stata lasciata scoperta. E' altresì prevista la rapida conclusione dei lavori attualmente in corso e delle linee «trasversali».

Anche i cosiddetti «rami secchi» delle Fs (47 linee d'interesse locale) resteranno in esercizio, con probabile eccezione per tre linee secondarie non ancora stabilite: il consiglio di amministrazione dell'ente Fs ha stanziato 560 miliardi per il loro mantenimento in attività.

Roberto Fabbri



La prima Stazione Centrale di Milano fu grandiosa alla francese, la seconda e attuale faraonica all'umbertina tutta marmi, colonne, bassorilievi e cavalli alati Quest'ultima «versione» già nel 1931 non piaceva ai milanesi

Nella foto d'epoca la vecchia Stazione Centrale di Milano. Lo scalo ferroviario fu aperto al traffico il 2 febbraio 1864

Brutta, vecchia, pacchiana

Cuando nel 1857 i giornali annunciarono che Milano avrebbe avuto presto una Stazione Ferroviaria Centrale, costruita su modelli parigini, molti ritennero che il progetto fosse sproporzionato alle necessità del traffico; e ci fu anche chi parlò di «passi più lunghi della gamba» e di «manie di grandezza». Solo un giovanissimo «ingegnerino» - quel Giuseppe Colombo che doveva diventare uno dei protagonisti dello sviluppo tecnico-industriale della città - seppe guardare lontano: «Tra vent'anni», disse, «non basterà più. Tra cinquanta dovremo demolirla per farne un'altra». E vide giusto.

Al momento, però, la ragione stava dalla parte dei pessimisti. Milano, collegata solo con Genova, Piacenza, Treviglio, Monza e Como, faceva capo a una rete ferroviaria di poco più di 300 chilometri: e per essa una stazione con un vestibolo di 43 metri, una tettoia di 234 e ben quattro marciapiedi, appariva, a dir poco, un'esagerazione. Ma gli addetti ai lavori sapevano che le cose sarebbero cambiate entro pochissimo tempo.

Milano, infatti, doveva la sua «inferiorità ferroviaria»



La «nuova» Stazione Centrale di Milano vista dal Grattacielo Pirelli

agli austriaci, che ne avevano sempre boicottato i collegamenti con altre città italiane come Torino, Bologna e la stessa Venezia, che pure era sotto dominio asburgico. La linea che doveva allacciarla a Milano era pronta sin dal 1853, salvo il tratto Brescia-Treviglio, lasciato volutamente incompiuto come pure incompiuto era il tratto

poleone III erano passati da poco sotto l'arco trionfale di corso Sempione – si diede mano alla costruzione della Milano-Magenta e, subito do po, della Treviglio-Brescia.

Poi, rapidamente, la ferrovia avanzò a Sud, verso Bologna, a Nord-Ovest verso Sesto Calende, a Nord-Est verso Lecco. Quando, il 2 febbraio 1864 venne aperta al

logna-Firenze (la cosiddetta «linea della Porretta»), e cominciò l'era dei direttissimi Milano-Roma e Milano-Napoli. Nel 1882, infine fu aperta la liena del Gottardo, che significava allacciamenti diretti con la Svizzera e la Germania, a completare quelli già esistenti, con Vienna e Pietroburgo.

A vent'anni dalla cerimo-

Una delle previsioni di Colombo s'era avverata.

Un altro quarto di secolo più tardi si avverò puntualmente anche la seconda. Nel 1905, la neonata Amministrazione delle Ferrovie dello Stato pose ai propri tecnici il quesito: ampliare la Stazione Centrale di Milano, o demolirla e costruirne una nuova? Si optò per la seconda soluzione e, nel 1908 venne bandito un concorso, che fu vinto dall'architetto Ulisse Stacchini. Nel 1912 ebbero inizio i lavori.

Se la vecchia stazione era

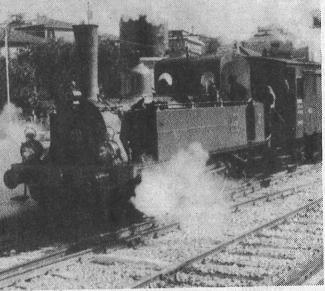
stata «grandiosa alla francese», la nuova si annunciava «faraonica all'umbertina», tutta marmi, colonne, fregi, bassorilievi, aquile e cavalli alati. Sorgeva alle spalle di quella vecchia e, a differenza di essa, non era «di transito», ma «di testa», come usava allora nelle metropoli europee. Un ciclopico salone con quarantadue metri di altezza al soffitto fungeva da biglietteria; cinque tettoie a vetrate, la maggiore delle quali aveva una luce di 72 metri, sovrastavano 22 binari, capaci di smaltire senza difficoltà un traffico di 500-600 treni al giorno.

Ai milanesi degli anni Dieci, il bozzetto della nuova stazione piacque molto. Ma una

Treni d'epoca

La nonna su rotaia

È delle Ferrovie Nord



La «sbuffante» locomotiva modello 200.05

ell'autunno del 1971 iniziò l'allestimento nelle officine di Novate, per conto delle Ferrovie Nord Milano, di un treno d'epoca composto da una locomotiva a vapore (la 200-05) e tre carrozze a due assi. L'intenzione degli ideatori dell'iniziativa era di riproporre un mezzo che fosse rappresentativo della realtà ferroviaria degli anni 1880-

Per mettere in moto la celebre 200-05 occorrono diverse operazioni, tra le quali l'accensione e la lubrificazione. Infatti, la caldaia della locomotiva deve raggiungere le 12 atmosfere e per l'intero viaggio deve mantenere questa pressione. I conducenti, che non hanno l'ausilio di nessuna automazione, devono scegliere questa o quella manovra in relazione alle caratteristiche del percorso; se c'è salita o discesa oppure un tratto pianeggiante.

Solo l'abilità e l'esperienza dei conducenti devono guimo e Milano-Varese viene utilizzata per riproporre un modo antico di viaggiare, curioso e romantico, che riporta l'umanità a ritroso alle prime tappe della storia dello sviluppo della comunicazione.

Ogni anno a Luino il «gioiellino» delle Nord si reca ad una esposizione di treni d'epoca e battelli provenienti da ogni parte d'Europa. Quest'anno il pubblico accorso era numerosissimo: 60.000 presenze a festeggiare i parenti più lontani dell'avveniristico e superveloce Pendolino.

Angelo De Lorenzi

Veicoli commerciali nel I semestre '88 vendute 74.000 unità

Nei primi sei mesi di quest'anno le vendite dei veicoli commerciali in Italia sono state pari a 74.565 unità con un incremento del 19,9% ri-

Ligato promette interventi per la Ferrandina-Matera

È forse la sola realizzazione attuabile in tempi brevi in Basilicata

n Basilicata si sta ridisegnando la mappa dei trasporti su rotaia. Le autorità regionali hanno individuato alcune priorità da inserire nel prossimo Piano generale dei trasporti e le hanno sottoposte all'attenzione del ministro Santuz e del presidente delle Ferrovie dello Stato, Li-

Dagli incontri avuti con il responsabile del dicastero è emersa una sostanziale disponibilità ad accogliere le richieste lucane, tenuto conto che ad esse si affidano le aspirazioni di ammodernamento del sistema delle comunicazioni di un'intera regione. D'altronde, gli investimenti «centellinati» e l'articolazione di programmi di esercizio di minima portata si collegano proprio ai limiti strutturali della rete ferro-

Nei dettagli, Ligato ha fornito assicurazioni convincenti in merito al completamento della tratta Ferrandina-Matera lasciando aperto lo spiraglio di un suo prolungamento fino a Bari. La Ferrandina-Matera fungerà da «cerniera» tra la Tirrenica e l'Adriatica nel quadro dei collegamenti ferroviari na-

Segnano il passo, invece, i lavori di elettrificazione della linea Metaponto-Potenza-

Battipaglia, asse portante del sistema di collegamenti regionale e interregionale. I rappresentanti della Regione, segnalando a Santuz il forte ritardo dei lavori rispetto ai tempi di attuazione previsti, gli hanno sollecitato la definizione di una data ultima per il loro compimento. E' stata anche rilanciata l'ipotesi del raddoppio di tale

«La linea Metaponto-Potenza-Battipaglia - sottolinea l'ingegner Francesco Lisanti, presidente della quinta commissione regionale per i trasporti - si colloca in posizione baricentrica rispetto ad una ipotesi di sistema di trasporto intermodale. Il suo raddoppio eliminerebbe una grave soluzione di continuità selezionando il trasporto locale e merci rispetto ai collegamenti intercity e ad alta ve-

Pareri contrastanti, invece, sulla Potenza-Foggia. L'azienda ferroviaria di Stato vorrebbe farne una tratta secondaria. La Regione preme perché il tracciato resti nazionale e venga liberata dalle attuali «strozzature».

Il ministro ha preso tempo: se ne riparlerà in un prossimo vertice. Del pari, andranno riesaminate le richieste lucane di cessazione del commissariamento delle ferrovie calabro-lucane e di interventi a favore della Ferrosud di Matera e delle Officine meccaniche di Melfi. Entrambe le realtà del sistema ferroviario locale sono febbricitanti per via della cassaintegrazione e di un forte ridimensionamento produzione.

Ruben Razzante

per magenta, cne avreppe permesso di andare in treno da Milano a Torino.

Nel 1857, comunque, l'unità d'Italia era nell'aria, e il cuore di Milano, già intenzionata a diventare la capitale economica del nuovo Stato, batteva per le ferrovie, che della potenza economica erano, all'epoca, lo strumento e il presupposto. Così, nel 1859 – Vittorio Emanuele II e Natrailico la Stazione Centrale (che allora sorgeva sull'area dell'attuale Piazza della Repubblica), la rete ferroviaria collegata direttamente con Milano superava i mille chilometri.

Ma il vero boom delle ferrovie doveva ancora venire. Nel 1871 fu ultimato il traforo del Frejus, e da Milano partì il primo treno per Parigi. Nel 1877 s'inaugurò la Bo-

Albo Fornitori Ministero della Difesa n. 1697

Albo Fornitori Ferrovie dello Stato n. 26418

OFFICINE RIMORCHI INDUSTRIALI di LUIGI ALTINI

rimorchi semirimorchi piattaforme elettroidrauliche

48019 GRANAROLO FAENTINO (RA) ITALIA - Casella P. 1

Tel. (0546) 41041 (3 linee con ric. aut.) - Telex 550371 ORI - Export M. 660579

nia inauguraie della Stazione, Milano aveva un traffico di 120 treni-passeggeri al giorno con una media di 4 all'ora, che saliva a 10 in quelle di punta. I quattro marciapiedi non bastavano più, e già si cominciava a «scaricare» una parte di traffico sulle stazioni secondarie, mentre la gestione della sempre più fitta rete regionale veniva assunta dalle Ferrovie Nord.

serie ai eventi ne ritaraarono la costruzione e quando, finalmente, nel 1931 la si poté inaugurare, i tempi, i gusti e le stesse esigenze del traffico erano cambiate. E i milanesi scoprirono che quella stazione, oltre ad essere poco funzionale, era anche irrimediabilmente brutta. Ma ormai c'era, e dovevano tenersela. Se la tengono infatti tuttora.

Giovanni Cavallotti

che esso esprima il massimo delle sue potenzialità. Ma la locomotiva delle Nord non è solo un pezzo da museo da esibire in determinate occasioni: ogni anno almeno una trentina di volte a richiesta, lascia il deposito di Novate dove è custodita e diventa l'indiscussa protagonista delle ferrovie.

Sulle direttrici Milano-Co-

spetto ai corrispondente periodo dell'87. Per quanto riguarda il mese

di giugno le vendite hanno raggiunto i 13.812 esemplari con un aumento del 25,8% rispetto a giugno dell'anno scorso. Le marche italiane coprono oltre il 58% delle vendite totali. In testa la Fiat Auto con 5.912 veicoli pari al 42,8% segue l'Iveco con 1.838 veicoli

tutti i giovedì le ricerche del personale

Via del Vetraio, 11 - 40138 Bologna Tel. (051) 532192/532265 Telex 511299 FOR DLK Telefax (051) 533563

- Elettronica Elettromeccanica
- Impianti di segnalamento e sicurezza ferroviari
- Apparecchiature di sicurezza
- Dispositivi per la verifica automatica degli impianti

Le Officine Ferroviarie Veronesi S.p.A. presenteranno all'Ente F.S. la carrozza Sleeperette con l'aria condizionata



Fu presentato il 7 luglio '87 ai vertici dell'Ente F.S. il primo esemplare della Carrozza Sleeperette, una idea della presidenza dell'Ente F.S. che le Officine Ferroviarie Veronesi colsero con entusiasmo e che studiarono e realizzarono a tempo di record. A distanza di un anno è pronta la versione dotata di impianti che renderanno ancora più confortevole il viaggiare: «L'ARIA CONDIZIONATA».

La nuova Carrozza come molti avranno certamente notato in composizione ai treni notturni per lunghe percorrenze si pone per un modo alternativo di viaggiare; un'ulteriore scelta per chi non può acquistare un costoso biglietto per la cabina di una Carrozza letto o per chi non gradisce la promiscuità di una Carrozza a cuccette; la Carrozza Sleeperette è una Carrozza salone dotata di nuovi divani reclinabili che consente, in un ambiente fortemente insonorizzato, anche di poter comodamente dormire.

Lo sviluppo della Carrozza e il suo completamento con il nuovo impianto di condizionamento dell'aria, i finestrini bloccati, e una serie ulteriore di interventi per migliorare l'isolamento acustico dell'intera Carrozza è una iniziativa delle Officine Ferroviarie Veronesi che alle sollecitazioni degli esponenti alla guida dell'Ente più volte lanciate per stimolare collaborazione tecnica, vivacità progettativa delle aziende costruttrici di materiale rotabile per il trasporto passeggeri, rispondono con questa nuova realizzazione.

A giudicare dall'interesse suscitato anche a livello internazionale con la visita presso gli stabilimenti delle Officine Ferroviarie Veronesi di autorevoli esponenti delle Ferrovie Francesi e Tedesche, la nuova Carrozza potrà diventare una presenza puntuale su tutti i convogli destinati ad attraversare l'Italia e contribuire così al rilancio delle Ferrovie

Le Officine Ferroviare Veronesi S.p.A., un'azienda operante nel settore dei veicoli ferroviari fin dal 1919, desiderano, come per il passato, essere protagoniste del rilancio e con i propri tecnici, le proprie maestranze auspicano una sempre maggiore collaborazione con l'Ente F.S. a disposizione del quale mettono il proprio patrimonio culturale, tecnico ed imprenditoriale.



Semovente diesel trazione idrostatica autocaricante di qualsiasi dimensione e portata

■ TECNOLOGIE E MATERIALI RESISTENTI AL FUOCO

• COMPONENTI PER INTERNI

INDACO LAVORA PER LA SICUREZZA DEL PASSEGGERO. I PRODOTTI REALIZZATI SU KNOW-HOW ORIGINALI TROVANO LARGO IMPIEGO SUI NUOVI ROTABILI COSTRUITI DALLE F.S.

DURFEN^R Sistema di resine fenoliche espanse per iniezione in pannelli sandwich;

MULTISOL^R Multistrato decorato termoisolante ed ignifugo per rivestimento di porte e pareti tagliafuoco.

IGNIFLEX^R Rivestimento ignifugo per divani.

Indaco Srl Via L. Pasteur, 6 - 37135 Verona (ZAI) - Tel. 045/509467

