

7 GIUGNO 1973
ORE 13,30

« NUOVI ITINERARI MONDIALI »

Relatore :
Dott. Ing. Saverio Bono

Presidente: Prof. Giuseppe Barbagallo.

Soci presenti: N. 42 (*elenco nominativo alla fine della comunicazione*).

Percentuale di presenza: 37 %.

Visitatore: Dott. Ing. Saverio Bono del R. C. di Torino Est.

In assenza del Presidente, Prof. Avv. Tommaso Mirabella, è il Prof. Barbagallo ad aprire la seduta.

Annunciato il tema del giorno e fatte alcune comunicazioni di Segreteria, cede presto la parola all'ing. Bono, il quale così dice :

Nell'ambito della integrazione dei vari mezzi di trasporto, rievocata molto a proposito nell'articolo: « Trasporto aereo e di superficie: verso un sistema integrato », nell'attesa dell'immane sviluppo del Piano di ridimensionamento ed ammordamento determinato dalla « rivoluzione » del duplice avvento: Supersonici-Stol, vogliamo aggiungere alcune considerazioni dedicate all'opinione pubblica, consapevole della priorità dei problemi dell'Aviazione Civile.

Riportiamo dall'articolo « Profilo geografico della C.E.E.: le Regioni » apparso sulla Rivista « La Camera di Commercio di Milano » n. 6/1966: « Il traffico aereo, dal suo canto, troverà in Sicilia oltre alle comunicazioni nazionali e regionali, gli auspicati collegamenti internazionali a medio e grande raggio, con l'impiego di aeromobili da 500 passeggeri... ». Già allora dunque si riconosceva, invocandolo, il citato Piano di ridimensionamento ed ammodernamento del sistema aeroportuale, da realizzare gradualmente ma rapidamente, per il buon divenire della suddetta « rivoluzione ».

Nel 1967 il Ministro Scalfaro, quasi a pronta risposta a questa postulazione, istituiva un apposito organo per la tutela della politica del trasporto, indirizzata verso la integrazione dei mezzi di trasporto.

Mentre lodiamo a posteriori questo indirizzo, pur senza poterne lodare gli sviluppi, finora non molto palesi ed esaurienti nel settore aereo, confidando ottimisticamente nell'avvenire, stralciamo da « Strade e traffico » n. 216 febbraio 1972:

La ferrovia godrà per lungo tempo una superiorità economica sugli altri sistemi ed *in coesistenza con essi*, che deriva:

— dalla più modesta sua strutturazione.

E più avanti: « La proliferazione dell'automobile... termine ».

Queste citazioni sono state fatte per evidenziare i possibili contributi della ferrovia e dell'automobile al problema determinato della constatazione che i tempi di trasferimento da e per la città superano spesso la durata dei voli a breve-medio raggio.

E' noto che per una buona parte dei passeggeri delle linee aeree la provenienza e la destinazione non sono le città più o meno prossime agli aeroscali di partenza e di arrivo, bensì località ad esse collegata con ferrovia o con strada e con altri mezzi.

Se ne deduca che la efficienza di questi collegamenti contribuisce positivamente sulla preferenza assidua del mezzo aereo e quindi sul suo incremento.

Non venga dunque una visione unitaria coordinante dei problemi che per essere comuni ai tre sistemi, possono ritenersi convergenti sull'auspicato « sistema integrato » aereo - ferrovia - nave - strada.

L'inclusione della « nave » non è causale e non è neanche determinata da motivi concorrenziali, dato che il discorso tende verso l'integrazione completa e leale.

Nella configurazione geografica della nostra Italia, è affermabile che scopo dei 20.000 Km. della nostra rete è prevalentemente quello di collegare i porti esistenti sul litorale con i centri interni (oltre che con i confini alpini) ed è opportuno notare che questo avveniva già quando la unità politica italiana era ancora da venire e quando i mezzi aerei erano ancora fermi ai vaticini dei poeti e alle mongolfiere.

Tra l'altro la storia dell'aviazione ci dice che proprio le città portuali sono state le prime ad accogliere i tentativi di linee aeree e non tanto per la prevalenza degli idrovolanti quanto per la prevalenza degli incentivi di traffico.

Oggi la velocità commerciale ferroviaria supera i 100-120 Km. orari e tende a limiti più ambiziosi, almeno sulle grandi relazioni.

Poichè la preferenza dell'aereo viene accordata in funzione della sua velocità, cioè del breve tempo necessario per il compimento di un viaggio da aeroporto ad aeroporto (da città a città il problema è diverso e diversamente considerato) possiamo misurare con lo stesso metro-tempo un caso particolare, che è saliente nella panoramica del « sistema integrato » di cui ci stiamo occupando.

Desideriamo anteporre un'altra considerazione di carattere geografico-economico.

L'insediamento delle grandi città in prossimità dei porti, dei laghi e dei fiumi ci dice quanto e come sia stata e sia ancora determinata tale prossimità per lo sviluppo commerciale, mercantile ed industriale.

Si profila ora nel nuovo mondo che sorgerà da una più pacifica coesistenza fra i popoli (e se non sorgerà peggio per i popoli stessi!) un grande fiume simbolico, verso cui affluiranno e si dirameranno attività e traffici di ogni genere, come causa e nello stesso tempo conseguenza di sistemi integrati di trasporti.

Si tratta, per ora, di un itinerario di traffici che ha come capolinea l'America e l'Africa, snodandosi attraverso il Canada, l'Alaska, lo stretto di Bering sorpassato da un colossale ponte (già allo studio in America) la Transiberiana, il Nord Europa, scendendo verso il Nord Africa (e qui si inserisce una scelta ternata) attraverso una delle tre penisole del Sud Europa: iberica, italica, greca.

La penisola iberica, eccentrica nei confronti di una dorsale baricentrica africana, separata dallo Stretto di Gibilterra ed afflitta da un diverso scartamento ferroviario, è tuttavia disposta a considerare un ambizioso ponte sullo stretto, per il quale ha già predisposti studi e progetti di massima.

La penisola italiana, che ha studiato, senza ancora nulla concludere, l'attraversamento stradale e ferroviario dello Stretto di Messina, se questo attraversamento fosse realizzato, ridurrebbe la sua distanza dall'Africa (capo Bon) a 130 Km., che traghetti containerizzati potrebbero superare in 6 ore.

La corsa del « fiume » riprenderebbe da Capo Bon con un sistema stradale e « ferroviario », integrazione di quello attuale, che darebbe e riceverebbe incremento da un sistema di aeroporti, risultante dal potenziamento di quelli attuali, che riguarda, per ora, Alto Volta, Rep. del Centro Africa, Ciad, Congo, Costa d'Avorio, Dabonney, Gabon, Mauritania, Niger, Senegal, Togo, Kenya, Tanzania, Uganda, Zambia ecc. e a Nord Algeria, Egitto, Etiopia, Ghana, Libia, Marocco, Tunisia... Zaire? Sudan? Zaire? Cameron? Somalia?

E' superfluo aggiungere che questa reciprocità di incrementi si verificherebbe lungo tutto l'itinerario, fin dalle sue origine americana, mentre è evidente che dallo stesso itinerario scaturirebbe una valida motivazione per l'attraversamento dello Stretto di Messina.

Motivazione veramente notevole e determinante, ben diversa e maggiore di quella agrumaria a turistica di dimensione regionale e di natura politico-elettoralistica, che ha finora tentato, senza riuscita a tener desta l'attenzione dell'opinione pubblica sul problema.

A questa motivazione, che travalica i limiti indicati nel citato articolo di « Strada e Traffico », può affiancarsi un'altra motivazione locale, che appare nello stesso articolo, concernente la utilizzazione industriale come bacino di carenaggio di dimensioni « futuribili » del Pantano piccolo situato nel promontorio nord orientale della Sicilia, fra Tirreno e Ionio.

E' probabile e prevedibile l'insediamento di una notevole attività « Skip building and repair » di importanza mondiale, ancor più che mediterranea.

Naturalmente, proverebbe anche un incremento di attività aerea per i piccoli aeroporti esistenti in zona e per quell'altro o quegli altri che dovessero sorgere per rapidizzare i traffici in aumento.

E a proposito di rapidizzare, facciamo una considerazione laudativa per la ferrovia in quanto protagonista di quell'aumento della velocità commerciale dei suoi convogli, dell'ammodernamento dei TEE (Trans Europ Express), delle sospensioni ETRY 0160 « Pendolino », della direttissima Roma Firenze, dei raddoppi Genova Ventimiglia e Battipaglia Reggio Calabria e infine degli studi (per ora solo studi) per il collegamento Roma centro - Fiumicino - Aeroporto e per quegli altri simili che farà sempre in campo integrativo, in altre località.

Ci dichiariamo certi che procedendo seriamente e sveltamente in questa direzione, si potrà concretare una valida motivazione della scelta ternata, a favore della « penisola italiana » nei confronti dell'itinerario America Africa, di cui abbiamo fatto cenno.

Unica condizione è che al momento della scelta non esistano motivati dubbi sulla convenienza e sulla possibilità di inserimento della rete ferroviaria italiana nell'itinerario stesso, il cui successo porterà certamente sviluppo e progresso anche per gli altri mezzi di trasporto.

Concludiamo richiamandoci al criterio metro-tempo citato in precedenza ed applicandolo alla particolare integrazione ferrovia-nave (nella fattispecie navi traghetto tra la penisola e le isole Sicilia e Sardegna).

Negli ultimi anni il traffico Stretto di Messina ha avuto queste dimensioni: circa 10 milioni viaggiatori, mezzo milione di automezzi e 750 mila carri ferroviari; il traffico con la Sardegna: circa 350 mila viaggiatori, 120 mila autovetture e 60 mila carri ferroviari.

Anche il traffico aereo ha raggiunto notevoli livelli e sviluppi.

Ciò vuol dire che c'è e ci sarà posto per tutti dato che gli uomini si muovono, malgrado che, nel caso dell'attraversamento ferroviario dello Stretto di Messina, si impiegano dall'arrivo a V.S.G. alla partenza da Messina e viceversa ben 2 ore, mentre l'aliscafo impiega 15 minuti e il record di traversata a nuoto è di soli 45 minuti.

Commenti e deduzioni: al benigno lettore.

Il Prof. Barbagallo, ringraziato l'oratore, chiude la seduta.

Abrignani, Alotta, Aricò, Ascione, Azzarello G., Barbagallo Sangiorgi, Bellotti, Benfratello, Benigno, Bertorelle, Borsellino, Callini, Capuano, Catalano, Fazio, Filosto, Franco, Gullo, Loffredo, Massaro, Mazza, Melisenda, Naselli di Gela, Pansini, Parlato Alfonso, Pavone Macaluso, Piscitello, Platania, Ramdor, Rezoagli, Romano, Rutelli, Sciandrello, Sergio, Settineri, Sorce, Tagliavia, Tavella, Teresi Guido, Tusa, Vaccaro Todaro, Vassallo.