Futuro/Mare, ferrovia, strada o aereo? Come migliorare il trasporto europeo? Proposte tante
E un prototipo: il Bladerunner, un veicolo su gomme e ruote metalliche. Tutto, però, da discutere

Vecchio treno addio, arriva la "lama veloce"

di ROBERTO VACCA

I veicoli superveloci sono l'avanguardia dei trasporti

COME si possono migliorare le reti di trasporto europee - su strada, per ferrovia, per mare, per aereo? Nel 2001 la Commissione europea ha suggerito oltre 70 misure intese a rispondere a questa domanda. Concernevano il traffico di persone e merci su strada, per ferrovia e per aereo. Erano considerati gli aspetti economici, quelli sociali, la sicurezza e l'integrazione fra sistemi diversi.

Un gruppo importante di misure mirava a rivitalizzare le ferrovie. Questo obiettivo in sé è desiderabile perché una linea ferroviaria tradizionale, se i convogli sono frequenti e viaggiano abbastanza pieni trasporta 10 volte più passeggeri di una corsia di autostrada nell'ora di punta. Dunque il rendimento è più alto. Però l'obiettivo non sembra realistico, dato che da mezzo secolo il traffico ferroviario cresce molto più lentamente di quello su strada e per aereo così che la sua quota percentuale è bassa e continua a declinare (vedi tabella).

I motivi di questa tendenza sono ovvi: flessibilità ed economia. Per i trasporti merci, con i camion si evitano i due trasbordi alla stazione di partenza e a quella di arrivo e si risparmiano tempo e denaro. Con l'auto partiamo quando vogliamo, ci fermiamo ovunque, arriviamo esattamente a destinazione. Se questa è in area urbana congestionata, abbiamo difficoltà di parcheggio e, allora, convengono di più il treno o l'aereo. I treni ad alta velocità sono molto più convenienti di quelli tradizionali, ma in Italia collegano solo Roma e Firenze.

Qualche anno fa si parlò di un progetto per ridisegnare molte grandi stazioni. In città importanti (Roma, Milano, Torino) tagliano in due il tessuto urbano e ostacolano la mobilità urbana.

Sarebbe bene che le stazioni ferroviarie fossero integrate col tessuto urbano, fornendo agli utenti informazioni, connessioni veloci col trasporto urbano e altri servizi moderni (invece di soli negozi che duplicano quelli esistenti). Questi provvedimenti, insieme all'alta velocità, potranno rallentare il declino del trasporto tradizionale su rotaia. Sembra improbabile che servano davvero a rivitalizzare le ferrovie. Ci vuole altro. Molti useranno i treni ad alta velocità quando la rete italiana sarà collegata a quella europea e quando d'inverno costituiranno una via rapida e sicura per raggiungere il Nord Italia nebbioso, dal Centro e dal Sud.

Ma dall'Inghilterra giunge notizia di un'innovazione tecnica che potrà rinnovare il concetto stesso di ferrovia. E' il Bladerunner realizzato in prototipo da Silvertip Design e dalle Università di Lancaster e Northumbria. E' un veicolo articolato lungo 18 metri e capace di trasportare 105 persone o 115 metri cubi di merci.

Le ruote con pneumatici vanno su strade normali. Quando arriva a una strada ferrata di nuova concezione abbassa ruote metalliche su lame di rotaia incapsulate nel cemento: niente più traversine che sostengono i binari e insistono su pietra. La prima novità è che si evitano i trasbordi. Dalla città e dalle fabbriche il veicolo arriva ai binari e diventa subito un treno. Non ha bisogno di alcun sistema di segnalazione perché i suoi sensori rilevano la traiettoria della motrice e guidano la parte posteriore a copiarla esattamente. Altri sensori informano il sistema di guida sulla presenza di altri veicoli o di ostacoli. In conseguenza viene regolata automaticamente la velocità e si evita ogni collisione.

Quando il Bladerunner viaggia su binario, il motore a scoppio viene fermato e la propulsione è affidata a un motore elettrico, con rendimento molto maggiore.

Il governo britannico ha investito finora 800.000 euro nell'impresa. Un chilometro di binario di questo nuovo tipo costerebbe 1,5 milioni di euro. Rinnovare i 4.800 chilometri della rete ferroviaria britannica elettrificata costerebbe, dunque, 4,5 miliardi di euro. In Italia abbiamo 6.000 km di linea elettrificata a doppio binario: trasformarla costerebbe 18 miliardi di euro. Sono investimenti molto rilevanti che ci obbligherebbero quasi a ripartire da zero. Sarà necessario, prima di prenderli in considerazione, redigere accurati bilanci costi/benefici. Nella fase di transizione i vantaggi ottenibili sarebbero ancora scarsi. E' un'impresa impegnativa. Richiederebbe qualche decennio per essere realizzata. Bisognerebbe discuterla.

MILIARDI DI PASSEGGERI PER KILOMETRO IN ITALIA SU GOMMA, FERROVIA, AEREO

	1990	2001	2010 (previsione)
Automobile	522 (89,7%)	666 (88,9%)	724 (88,3%)
Treno	45 (7,7%)	47 (6,3%)	47 (5,7%)
Aereo	15 (2,6%)	27 (3,7%)	40 (4,8%)

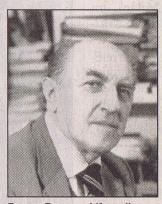
La tabella evidenzia il vertiginoso aumento in Italia di passeggeri in auto rispetto a quelli su treno (stagnanti) e sugli aerei

Idee/Un saggio di Ferrarotti sulle nuove stratificazioni sociali

La vera povertà è quella che non si vede

di ROBERTO FABEN

CHISSÀ che fine ha fatto Valentino, "ragazzotto sui dieci anni, biondiccio, l'aria svagata, che vive con la Pina e con Salvatore all'Acquedotto Felice". Era uno fra i tanti intervistati di cui Franco Ferrarotti, attualmente professore emerito di sociologia alla Sapienza, ha raccolto le "storie di vita", un metodo di indagine per raccontare "la storia dal basso", per far fiorire da una biografia la sua "soggettività esplosiva", l'interiorizzazione delle strutture sociali. E, accanto alla storia di Valentino, "ragazzo di vita" del Lumpenproletariat di una borgata di Roma, la cui testimonianza è contenuta in *Vite di baraccati* (1974), sui *récits de vie*, Ferrarotti, il padre della sociologia accademica italiana, ha impostato gran parte della sua imponente attività di ricerca.



Franco Ferrarotti (foto di Esmeralda Afan de Rivera)

E' anche per questo che l'ultima fatica del sociologo piemontese (è nato a Palazzolo Vercellese nel 1926) si intitola *Pane e lavoro! Memorie dell'outsider* (Guerini e associati, 150 pagine, 15 euro), come per tracciare un filo rosso che accomuni la problematica centrale delle svariate riflessioni e ricerche sul campo di uno studioso, che, lungi dall'asettica freddezza delle ricerche con questionario e campionamenti statistici, ha sempre preferito l'eloquente calore del resoconto diretto dell'attore sociale. L'indagine sulla stratificazione sociale e sulle povertà ha sempre rappresentato il nucleo degli interessi di Ferrarotti, che ricorda ai sociologi di oggi come «la vera povertà, quella inedita, è quella che non si vede, che non parla» e, per esplorarla, occorre andar oltre a ricerche «spesso ingannevoli perché appoggiate a dati statistici non sufficientemente disaggregati e quindi incapaci di dirci cosa ci stia dietro al dato, quale sia la "polpa umana" delle persone». Rispolverando il motto dei cortei proletari degli anni '50, ("pane e lavoro", appunto), l'autore, che fondò, nel 1967, la rivista "La critica sociologica", non dissimula uno sguardo critico sull'Italia di oggi, in cui «la ricchezza non si diffonde a macchia d'olio, ma a pelle di leopardo» e dove «è scomparsa la stabilità del lavoro». Ma Ferrarotti rivolge lo specchio anche su se stesso e sulla sua "storia di vita", e si ricorda outsider, alle prese, nel 1949, alla facoltà di lettere e filosofia dell'università di Torino, con l'idiosincrasia dei filosofi nei confronti dei sociologi (il professor Augusto Guzzo si rifiutò di firmare la sua tesi su Thorstein Veblen e solo l'intervento di Nicola Abbagnano gli consentì di laurearsi) e con il problema di sbarcare il lunario. Il suo primo lavoro fu come traduttore alla casa editrice Einaudi, dove aveva "un amico speciale", Cesare Pavese, che, appassionato di studi socio-antropologici, gli pubblicò la traduzione della *Teoria della classe agiata* di Veblen. Nel 1961 Ferrarotti divenne titolare, a Roma, della prima cattedra di sociologia istituita in Italia.

Il Messaggero in edicola con il più autorevole corso d'inglese.

BBC

Il Messaggero e la BBC presentano DVD English Plus, il più autorevole corso d'inglese multimediale firmato BBC.
Apprendere l'inglese ora è veramente facile facile. Grazie ai DVD e ai CD è anche comodo comodo.
Con DVD English Plus ti sembrerà di avere un insegnante sempre a disposizione, per verificare i progressi e per migliorare la dizione dell'inglese, indispensabile ormai, per tutta la famiglia.

Ogni mercoledì il DVD a soli 6,95 euro con il fascicolo in omaggio.
Ogni venerdì, il CD a soli 4,95 euro con il fascicolo in omaggio.

DOMANI IL TERZO DVD VIDEO A SOLI €6,95

FACILE FACILE, CHE PAGHI POCO A POCO.

CORSO MULTIMEDIALE English Plus DVD VIDEO + CD
OGNI MERCOLEDI' UN DVD a soli €6,95
OGNI VENERDI' UN CD-ROM a soli €4,95
FASCICOLI IN OMAGGIO CON OGNI DVD E CD-ROM
in edicola con Il Messaggero
Iniziativa valida per Lazio, Umbria, Marche, Abruzzo e Molise