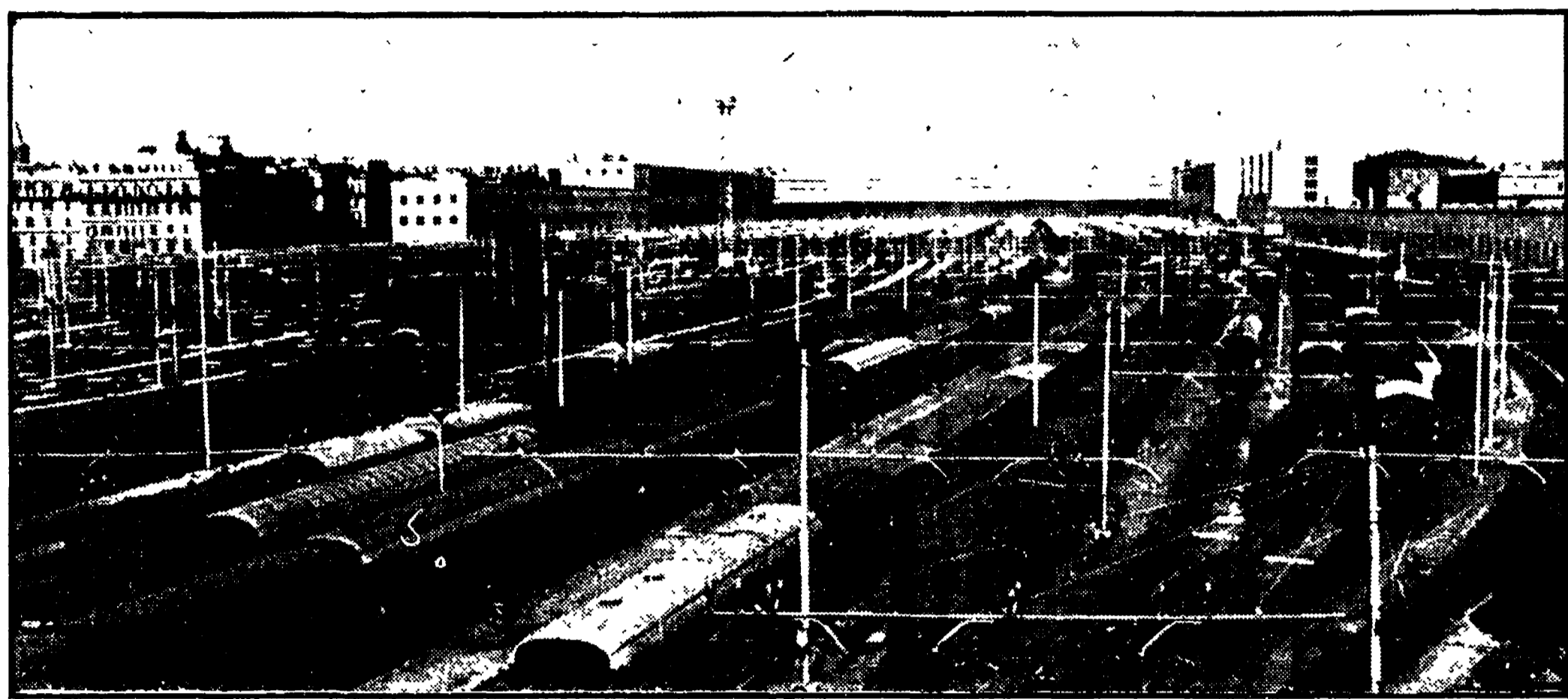


# 4.000 MILIARDI SENZA UN PIANO

Il programma per le Ferrovie deve essere verificato in Parlamento con le Regioni e i Sindacati - Manca, infatti, una definizione nuova della rete dei trasporti in rapporto alle previsioni di sviluppo economico territoriale e all'esigenza di decongestionare le aree urbane - L'impegno finanziario stesso è aleatorio ed il governo cerca di far approvare lo « stralcio » di 400 miliardi senza venire ad una resa dei conti sull'intera politica dei trasporti



La ripresa del traffico sulle ferrovie è in atto senza che vi sia stato un potenziamento dei mezzi di trasporto. Nel periodo gennaio-agosto scorsi i viaggiatori sono aumentati del 2,9%, le merci dello 0,4% nonostante il blocco delle accettazioni durante l'estate. Gli introiti registrano incrementi più elevati. Se le ferrovie non hanno potuto contribuire ad alleggerire la situazione generale del traffico, e questa si va aggravando, la responsabilità è tutta dell'insufficiente impegno posto nell'adeguare la capacità di trasporto.

Ci sono le date a dimostrazione che responsabilità precise, i cui effetti negativi ricadono su tutta l'economia italiana, ci sono. Nei documenti del ministero del Bilancio (Progetto '80) già da due anni è indicata la necessità di raddoppiare la capacità di trasporto. Da due anni i programmi di investimento sono privi di quelle proiezioni generali che sole possono sostenere il ritmo, ridurre i tempi in modo da recuperare almeno in parte l'arretratezza, proporzionare la capacità di intervento alle necessità. Dire che l'azienda ferroviaria può investire 400 miliardi all'anno — e non, mettiamo, 500 miliardi — significa semplicemente adattarsi in una situazione di conservazione delle forze che contraddice sia esigenze economiche (urgenza di alleggerire il traffico stradale servendo meglio industria e viaggiatori) sia prospettive tecnologiche che non tollerano più ritardi dell'ordine di un decennio.

I motivi addotti per dimensionare l'investimento nelle ferrovie a livelli di presunta « capacità industriale » sono un rifiuto esplicito di fare un Piano di sviluppo dei trasporti. Ha poco senso, infatti, discutere sulla congruità o meno dei 4.000 miliardi di se non vengono stabilite priorità e rispondenze fra progetti da realizzare e scelte di politica dei trasporti. Infatti, 4.000 miliardi si possono spendere in cinque, otto o dieci anni; si possono disperdere in iniziative eterogenee oppure concentrare su qualcosa di specifico; possono servire a diffondere la « illusione finanziaria » delle grandi cifre senza corrispondere a fatti reali, per effetto della svalutazione monetaria. Prima occorrono il Piano, stabilire quali impianti occorrono e di che tipo; il finanziamento deve essere il Piano e le scelte. Poché se c'è un fatto certo, oggi, è che non mancano certo i mezzi finanziari da investire nei trasporti. Occorre vedere quali trasporti, per quale tipo di economia e di redditività.

Entrando nel merito del programma di costruzioni scopriremo, allora, che l'idea centrale che ha condotto alla attuale incapacità di dare risposta alle esigenze di traffico è rimasta al centro delle scelte del potere pubblico. Questa idea si è tradotta, di volta in volta, in differenti formule: prima nel programma di chiusura dei « rami secchi »; poi nella tesi della sovvenzione pubblica per le linee a scarso traffico; in generale nel deperimento della rete ferroviaria (per la sua estensione e nella concentrazione dei mezzi per il miglioamento dei servizi per le linee principali di medio traffico).

In ogni caso è stato rifiutato, finora, il criterio fondamentale del coordinamento degli investimenti infrastrut-

## L'industria della disoccupazione

Ditta	Tipo della commessa	Quantità ordinata	Quantità consegnata nei termini	Quantità in ritardo sugli stessi	Ancora da avere all'1/9/72
OMECA	Casse carrozze	139	—	91	136
OMC (Caserta)	Casse carrozze e bagagliai	102	—	74	81
FERROSUD (Matera)	Casse carrozze e bagagliai	117	—	82	80
	Casse carri	200	—	12	200
	Carri	50	—	50	—
ITALTRAFO (Napoli)	Treni suburbani (p. e.)	5	—	5	4
	Elettromotrici	8	—	8	5
	Rimorchi	16	—	16	16
	Locomotori	25	—	11	25
	Diesel	84	—	—	84

(p. e.) = parte elettrica

Questo che riportiamo è lo stato delle consegne di materiali alle Ferrovie da parte delle aziende EFIM-FIAT. Un ente statale e la più grande impresa di mezzi di trasporto italiana ritardano enormemente le commesse, in un settore che ha già dimezzato l'occupazione e che potrebbe, al contrario, avere un ruolo positivo per il Mezzogiorno. È una delle situazioni da cambiare radicalmente con la lotta per il Piano ferroviario.

turali ad un programma economico generale, da tradurre in un esame congiunto Regione FS dell'insieme delle relazioni regionali ed interregionali. Solo un tale esame, nel quale entreranno in considerazione le possibilità tecniche del mezzo ferroviario e i programmi di « sviluppo economico regionale », può consentire di decidere investimenti o disinvestimenti che si condizionano a vicenda. Se le attività economiche si decentrano, cosa significa accettare su poche linee l'infrastruttura ferroviaria? Se l'unica politica del territorio

possibile oggi conduce, grosso modo, a distaccare dalle conglomerezioni urbane esistenti nuclei industriali e residenziali consistenti, il risultato dell'attuale politica ferroviaria sarà una incapacità crescente a servire l'area di traffico potenziale che gli spetta.

Esempio macroscopico del distacco dei progetti FS dalle prospettive di un mutamento del tipo di sviluppo economico è il Mezzogiorno. In questo caso, infatti, la rete ferroviaria è a maglia larva — mancano del tutto, cioè, tracciati validi per intere re-

gioni, sia pure oggi a traffico limitato — e la posizione del governo è esplicitamente quella di limitarsi a riordinare alcuni percorsi ereditati dal vecchio assetto delle linee longitudinali Nord-Sud. Non ignoriamo che il Sud ha ampie possibilità di servizio marittimo, attraverso collegamenti merci e passeggeri il cui riordino è da studiare, né il posto che deve avere lo sviluppo delle strade. Nemmeno prevediamo che il Sud debba avere lo stesso sviluppo congestionato del Nord. Ma proprio per questo è necessario che la rete ferroviaria

ria del Sud venga rivista non alla luce delle « possibilità » dell'azienda o del mito del 40% di investimenti riservati, ma dei programmi di sviluppo e di localizzazione del territorio delle attività nelle rispettive regioni.

Riassumendo, un Piano delle Ferrovie richiede oggi una serie di condizioni precise:

1) escludere la direttissima Firenze-Roma, anche nel senso di finanziarla a parte, poiché si tratta di un progetto contestuale a vecchi indirizzi che poco modificano la struttura generale della rete; 2) escludere dal programma di investimenti straordinari i normali adeguamenti della rete esistente, per provvedere ai quali è necessario procedere ad una riforma del bilancio delle FS togliendovi il carico enorme degli interessi passivi (futuri e passati) ponendoli a carico dello Stato, nonché finanziando a parte i servizi per conto dello Stato;

3) definire il piano in termini di priorità e non subordinatamente in termini finanziari, in modo che l'inevitabile svalutazione monetaria non ricada sulle possibilità di attuazione del programma;

4) decidere in consultazione con le Regioni lo sviluppo da dare alla rete, in base a dati oggettivi di previsione, e quindi includendo la situazione di quelle nuove linee trasversali che il governo ha teso a relegare nel limbo dei sogni.

Queste condizioni sono venute inevitabilmente in discussione quando il governo ha chiesto il voto del Parlamento su uno « stralcio » di 400 miliardi da attuare in due anni. Il PCI ha ottenuto una modifica che aumenta a 130 miliardi la quota per il Mezzogiorno, ma lo stralcio rimane tale. D'altra parte, nel frattempo il governo ha preteso impegnare con i Sindacati per la approvazione del programma di 4.000 miliardi entro quest'anno. L'impegno non è stato mantenuto a distanza di tre mesi. L'episodio dice chiaramente quanto sia necessario opporsi decisamente alla politica degli « stralci », sui quali si svolge nell'ombra una vasta contrattazione con i titolari degli « interessi particolari », pratici sostituito della contrattazione alla luce del sole con le Regioni.

Più che mai questi interessi sono in allarme. Si veda l'andamento delle società che costruiscono e gestiscono autostrade, protagoniste di avventure finanziarie finora ampiamente coperte da contributi pubblici e pedaggi, ma oggi chiaramente in difficoltà di fronte all'alto costo del danaro (senza a fiumi) e alla inflazione. Si veda lo stallo delle vendite di auto private di fronte al quale cresce il riflesso « spontaneo » — che il governo traduce in volontà politica — di allargare senza fine i canali autostradali, in barba a qualsiasi ragionamento su ecologia, uso del territorio, rapporti costo servizio reso, calcolo economico della soluzione più redditizia per l'economia nel suo insieme. Rischiando, insomma, che invece del Piano per le ferrovie avremo una nuova ondata di autostrade, ancor più pesante (economicamente e per i riflessi territoriali) della precedente. È il momento, cioè, di una battaglia a fondo per tutte le forze sindacali e politiche che vogliono il piano.

Nel corso dell'assemblea è stato reso noto, tra l'altro, che: 1) la Federazione ha inviato alle Regioni un documento contenente le linee per un razionale riassetto del sistema dei trasporti locali ed una commissione permanente di studio ha predisposto una relazione che delineava con maggiore precisione i problemi che le autorità regionali devono affrontare; 2) una apposita commissione sta effettuando uno studio per l'approfondimento dei vari aspetti del trasporto gratuito delle persone; 3) la realizzazione della « biglietteria automatica » si sviluppa, tuttora in diversi casi, in una prospettiva a lungo termine (ma la maggior parte delle aziende è protesa verso questo obiettivo).

Tra le richieste della federazione figura l'ammendamento della legislazione delle aziende municipalizzate.

Renzo Stefanelli

PUBBLICITÀ

## Il porto di Napoli al servizio dello sviluppo del Mezzogiorno

La favorevole posizione geografica, di baricentro del Mediterraneo e, inoltre, di tramite dei rapporti fra il Mezzogiorno e il resto del mondo, fa di Napoli uno dei più importanti scali marittimi della facciata mediterranea della Comunità Europea.

Da un lato, il porto si configura come un'azienda di grandi dimensioni (probabilmente la maggiore azienda napoletana, dal momento che circa 12 mila persone sono assorbito direttamente o indirettamente dalle attività che gravitano nell'ambito del porto e dei traffici marittimi facenti capo a Napoli); dall'altro lato, il porto è anche qualcosa di più di una grande azienda: esso costituisce infatti una attrezzatura al servizio di tutte le altre imprese operanti a Napoli, nella regione Campania e nel Mezzogiorno, e quindi rappresenta una condizione indispensabile per il loro sviluppo e, nello stesso tempo, un incentivo alle localizzazioni nella regione di nuove attività economiche.

Ogni anno circa 25 mila navi passano per il porto di Napoli: il traffico altareggiante oscilla intorno alle 67 mila navi, con una prevalenza delle navi di linea (38,8 per cento) e del cabotaggio internazionale (38,8 per cento) rispetto al movimento delle cisterne (22,5 per cento). La navigazione del Golfo ha, naturalmente, la parte del leone, che se in tonnellaggio presenta dei valori inferiori a quelli del traffico altareggiante.

Il movimento delle merci è intorno ai 17 milioni di tonnellate annue, con un picco di oltre 18 milioni, il traffico dei passeggeri s'avvicina ai 2 milioni e mezzo di persone all'anno di cui circa due milioni assorbiti dai traffici per il golfo. In fase di crescente espansione è il movimento dei container, che s'avvia verso i 50 mila contenitori l'anno.

I programmi di potenziamento delle strutture, dei servizi e delle attrezzature portuali lasciano prevedere che l'importanza dello scalo napoletano e l'entità dei suoi traffici siano destinate

a crescere ulteriormente nei prossimi anni.

Lo scorso anno è entrata in funzione la nuova gru per contenitori da 45 tonnellate, capace di sbarcare o imbarcare un container da 20 a 40 piedi nel giro di 2 minuti. La gru è stata installata sul molo Flavio Gioia che è stato adibito a terminal per le container-ships.

Attualmente, nel porto di Napoli è in via di completamento a cura dell'Ente autonomo del porto e del Genio civile marittimo un vasto programma di ammodernamento e ampliamento delle banchine, delle darsene e dei moli di prolungamento e ampliamento delle dighe, di escavazione dei fondali. L'attuazione di questi piani avviene con i fondi riservati a Napoli dalla legge nazionale per i porti.

Si tratta di 12 miliardi già completamente impegnati per i lavori che erano stati programmati sin dal 1965. Ora, anzi, s'avverte l'esigenza di nuovi stanziamenti per l'ammodernamento e lo ampliamento dello scalo.

Quest'estate il CIPE ha disposto che altri 12 miliardi vadano a Napoli per opere da intraprendere a partire dal 1973. Di recente era emersa la necessità di urgenti lavori di sistemazione di tutte le dighe portuali. Non si è però ancora in grado di avviare opere più impegnative, come la costruzione delle nuove darsene, per le quali sono richiesti specifici e più cospicui stanziamenti.

L'EAP sta, inoltre, completando un programma di sviluppo delle attrezzature meccaniche a servizio del movimento portuale. Sono state acquistate numerose gru, di portata variabile da 1,5 a 30 tonnellate; complessivamente si prevede di farne entrare in funzione trenta, e di acquistare anche una gru sollevatore da 200 tonnellate, nuovi carrelli sollevatori, maone ed elevatori a nastro. È prevista anche la realizzazione di una grande officina per riparazione dei mezzi meccanici in servizio nel porto.

L'EAP sta inoltre operando per ac-

quisire al demanio portuale una superficie di dieci ettari immediatamente a ridosso dell'area portuale, superficie che andrà ad aggiungersi a quelle di notevole estensione già oggi riservate al movimento delle merci e, in particolare, dei container. Questo traffico, legato alla evoluzione tecnologica del trasporto marittimo è, infatti, particolarmente promettente nello scalo napoletano. Successivamente l'EAP prevede di attrezzare una vera e propria « area di servizio » nell'immediato retroterra, che sarà servita da raccordi stradali e ferroviari e verrà utilizzata per l'impianto di magazzini depositi e attrezzature per il maneggio dei container. Per la fine dell'anno avranno inizio i lavori per trasformare una zona del porto in « terminal » per imbarco e sbarco delle auto, iniziativa che riveste particolare importanza in seguito all'avvio della produzione dello stabilimento Alfa Sud.

Va poi sottolineato che, in base ad una legge del luglio 1969, nell'ambito dello scalo napoletano sarà costruito un nuovo bacino di carenaggio per riparazioni navali, capace di ospitare navi fino a 500 mila tonnellate.

Tutte queste iniziative, così come la ulteriore espansione delle strutture portuali (è prevista, tra l'altro, la costruzione di nuove darsene a levante e la realizzazione di imponenti raccordi stradali in sopraelevazione, un moderno organico inquadramento dello schema di nuovo piano regolatore del porto che l'EAP ha presentato due anni fa; piano che risponde peraltro alle indicazioni per il riassetto territoriale della città di Napoli e della Campania definite dai documenti urbanistici approvati a suo tempo per il Comune e la Regione.

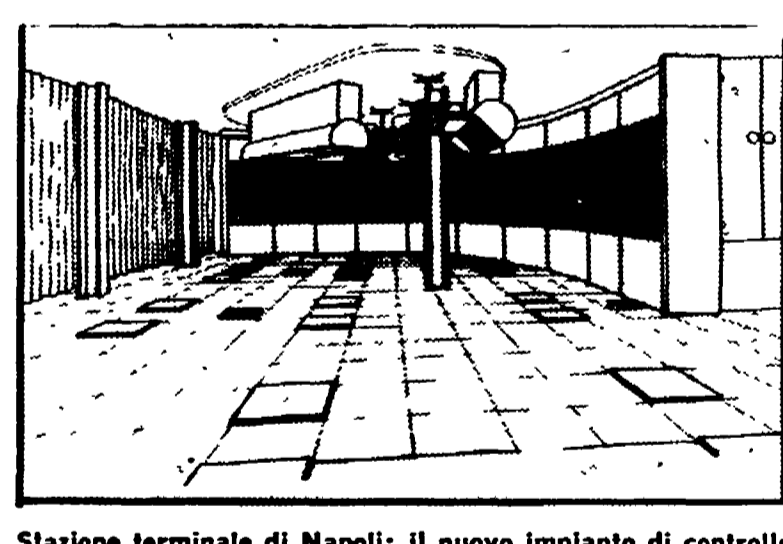
Va sottolineato, infine, che per la gestione e l'amministrazione dello scalo napoletano e degli approdi circostanti si stanno approntando nuovi strumenti giuridici: il 30 giugno 1970 è scaduta, infatti, la legge istitutiva dell'Ente autonomo del porto.

RAIMONDO RIVIECCIO presidente dell'EAP

PUBBLICITÀ

## Ferrovie: come si rinnova la « Circumvesuviana » di Napoli

Il rinnovamento della ferrovia Circumvesuviana di Napoli renderà possibile viaggi più rapidi, ma soprattutto permetterà di collegare, con scale mobili e nastri trasportatori, al tronco metropolitano delle linee FS. Napoli Pozzuoli, e alle altre linee che fanno capo alla stazione ferroviaria di piazza Garibaldi.



Stazione terminale di Napoli: il nuovo impianto di controllo centralizzato del traffico.

Il rinnovo del servizio di linea FS, Napoli Pozzuoli, è alle prese con un problema di grande complessità: la costruzione di una nuova stazione di piazza Garibaldi, il rinnovo delle linee FS, Napoli Pozzuoli, e alle altre linee che fanno capo alla stazione ferroviaria di piazza Garibaldi.

I lavori comprendono il risanamento di 130 chilometri di massicciata e la sostituzione di 90 chilometri di rotaie, il risanamento statico delle gallerie tra Castellammare e Sorrento, la costruzione di pensiline e il rialzo dei marciapiedi nelle stazioni fino al livello delle carrozze; la soppressione di 140 passaggi a livello, dei 355 ancora esistenti; nuove apparecchiature elettriche ed estensione del blocco automatico su tutta la rete; la costruzione della nuova stazione di Napoli, di difficile ubicazione, al centro della città, tra i dieci fabbricati viaggiatori; la costruzione della nuova galleria per il transito delle linee nelle immediate vicinanze di quelle che fanno capo alla stazione di piazza Garibaldi.

Il rialzo dei marciapiedi nelle stazioni fino al livello delle carrozze; la soppressione di 140 passaggi a livello, dei 355 ancora esistenti; nuove apparecchiature elettriche ed estensione del blocco automatico su tutta la rete; la costruzione della nuova stazione di Napoli, di difficile ubicazione, al centro della città, tra i dieci fabbricati viaggiatori; la costruzione della nuova galleria per il transito delle linee nelle immediate vicinanze di quelle che fanno capo alla stazione di piazza Garibaldi.

Il nome di Circumvesuviana deriva dal fatto che due sue linee circondano il Vesuvio. La prima tra Napoli, Pomigliano, Nola e Baiano venne costruita tra il 1864 e il 1865. Segue la linea Barra-Ottaviano, San Giuseppe Vesuviano ad opera di un'altra società, che nel 1901 si trasformò nella società ferroviaria meridionale (SF-M) chiamata Circumvesuviana. Questa nel 1904 operò il prolungamento della seconda linea a Poggiore-

rino e Sarno e la costruzione della linea Barra Portici, Torre del Greco, Torre Annunziata, Pompei, Poggiorechino.

Successive tappe furono il rilievo della linea Napoli-Nola-Baiano, e la costruzione della linea Torre Annunziata - Castellammare. Solo nel 1948, quando cominciarono a rimangiarsi le ferite della guerra fu possibile iniziare i lavori per la linea Castellammare Vico Equense-Sorrento, in gran parte in galleria e raddoppiare il binario tra Napoli-Barra-Torre del Greco e Torre Annunziata.

Successivamente venne installata anche la funivia per il monte Faito.

Oggi le linee della Circumvesuviana raggiungono i 144 chilometri e servono una popolazione di 880.000 abitanti — quasi due terzi della popolazione della provincia di Napoli — con un interscambio giornaliero di 17.000 unità. I comuni serviti dalla linea Napoli-Nola-Baiano sono 38, chilometri contano 170.000 abitanti con un interscambio giornaliero di 15.000 unità.



Uno dei moderni elettrotreni in servizio sulla rete della « Circumvesuviana »