



speciale

TRASPORTI IN CAMPANIA

Senza piani la regione rischia di perdere il «bus» degli anni 80

Viaggiare in Campania, spostarsi da un punto all'altro della regione è quasi sempre un problema abbastanza complicato, quando non diventa addirittura un vero e proprio rompicapo. E tuttavia, paradossalmente, qui si dispone di una rete di trasporti estesa ed articolata e di complete infrastrutture.

A ben vedere, ci troviamo di fronte ad un'altra di quelle contraddizioni tipiche per cui da una grande ricchezza di risorse, di potenzialità e competenze, si riesce a cavare sprechi, confusione e miseria.

Come stanno le cose? La rete stradale in Campania ha una densità più elevata della media nazionale. Esistono 1.630 chilometri di vie per ognuno dei 13.595 chilometri quadrati di territorio, di fronte ai 995 chilometri della media nazionale. A sua volta la rete ferroviaria è lunga 1.099 chilometri del cui primo tronco, quello delle Ferrovie dello Stato e 281 chilometri sono in concessione.

Lungo i 460 chilometri di coste, comprese le isole, esistono 60 approdi dei quali 17 sono classificati come porti nell'Annuario Statistico della Navigazione Marittima. Otto di questi porti (tra Stabia e Castellammare di Stabia, sono compresi in un sistema consorziale al cui centro è lo scalo napoletano. Ad essi si aggiungono i porti di Salerno e quelli minori del Cilento.

L'aeroporto di Capodichino dispone ora di una gestione efficiente che lo mette ai primi posti nella graduatoria nazionale, benché conservi carenze nella lunghezza della pista e nelle strutture che ne ostacolano la crescita del traffico.

Estremamente ricco e articolato, forse anche troppo, il panorama delle società di gestione che a volte conducono contemporaneamente linee automobilistiche e ferroviarie come la Società «Strade Ferrate Secondarie Meridionali» più nota col nome di Circumvesuviana; come la Sepsa, il CTP.

In complesso esistono in Campania 110 aziende che mantengono in vita servizi automobilistici, interurbani ed interprovinciali in un intreccio di 598 linee. Certamente più numerose del necessario e spesso inadeguate alle reali esigenze.

Una società pubblica, infine, e diverse aziende armatoriali private mantengono i collegamenti marittimi tra le isole, le località del golfo ed i porti di Napoli, Mergellina e Pozzuoli.

La stessa industria dei mezzi di trasporto conta in Campania presenze numerose e qualificate. Tanto per citare, ricorderemo l'Aeritalia

e la Partenavia nelle costruzioni aeronautiche; Sebn, Italcantieri e una serie di cantieri minori nelle riparazioni e costruzioni navali; Sofer, Avis, Ansaldo nel campo delle costruzioni ferroviarie, la stessa Sofer, la Fiat, l'Alfa Romeo. In quello delle costruzioni dei veicoli industriali e delle autovetture.

Con tutto questo non si può affermare che lo stato dei trasporti in Campania sia lontanamente rispondente alle esigenze di mobilità della popolazione. Ciò che impedisce di assicurare servizi alquanto più efficienti di quelli che vengono offerti alla collettività; ciò che finisce con l'imporre costi elevati e scarsi risultati, oltre alla moltiplicazione delle vedute, o forse proprio per questo, rimane pur sempre la mancanza di un preciso quadro di riferimento; di un coordinamento tra i vari tipi di trasporto; in definitiva, di un organico piano regionale.

Così, quando riflettiamo su come si viaggia in Campania, e quali e quante difficoltà devono sottoporsi i cittadini, dobbiamo trarne la sconcertante conclusione che dodici anni di politica regionale nei trasporti non sono bastati a migliorare la situazione. Diamolo un breve sguardo a questa situazione.

Nella regione si riscontrano due realtà nettamente opposte: l'una all'altro delle quali però si viaggia male. In effetti, ci si potrebbe muovere con relativa speditezza nelle aree spopolate

dell'interno. Ma qui non sussistono i motivi che giustificano rapidi spostamenti che non siano i passaggi sulle autostrade, essendo scarse le attività produttive e irrilevanti gli scambi. Per questo i servizi di trasporto pubblico, fondando le proprie ragioni sulla costatazione di questo fatto, sono estremamente limitati e inadeguati alle stesse ridotte esigenze, gestiti con criteri e mezzi largamente superati da una miriade di piccole imprese concessionarie e da alcune aziende di maggiori dimensioni sempre in difficoltà.

Quanto al resto basti pensare ai servizi locali offerti dalle Ferrovie dello Stato: ai ritardi di ore che fanno registrare sistematicamente, per esempio, i collegamenti tra Salerno ed i centri del Vallo di Diano. Invece, si concentrano attività e scambi intensi, come avviene nell'area di maggiore densità urbana che ha per centro Napoli e si estende tra Caserta, il Nolano, la fascia vesuviana, l'agro nocerino-sarnese e Salerno fino, più o meno a Battipaglia, le cose vanno diversamente. Qui siamo riusciti per altra via a raggiungere la quasi immobilità con una velocità media di trasporto calcolata intorno a 4-5 chilometri orari. E' ormai superfluo ripetere che il bisogno di muoversi rapidamente si è identificato, non sempre a ragione, con l'automobile; e gli urbanisti, ligi a questo imperativo, hanno disegnato le nostre città a misura di questo veicolo.

trascurando altre alternative. Tutto ciò che si vede oggi trasformati in automobilisti al volante di veloci e scattanti vetture, immobili negli invasi del traffico e invidiosi dei nostri nonni che si muovevano più speditamente con le loro carrozze. Oppurtunamente lo storico dell'evoluzione urbana Lewis Mumford ha sostenuto che «una buona urbanistica deve naturalmente far posto all'automobile, ma questo non significa lasciarla penetrare in ogni parte della città e rimanervi anche quando distrugge le attività di altro tipo».

A Napoli sta avendo esiti positivi, pur tra difficoltà, un esperimento dell'amministrazione comunale inteso ad alleggerire la situazione nei rioni del centro.

Comunque, la scelta unilaterale per l'automobile, da una parte ha condotto negli ultimi anni a trascurare e sacrificare i trasporti su rotaia, con l'abbandono di linee tranviarie e tronchi ferroviari. Valga per tutti l'esempio delle ex TPN (Tranvie Provinciali Napoletane). A questa azienda era affidata anche la gestione della ferrovia Alfiana tra Napoli e Piedimonte d'Alife. Nel 1976, proprio nel momento in cui veniva messa in liquidazione per dissesti, fu sospeso il servizio sul tronco ferroviario Napoli-S. Maria Capua Vetere. Nel luglio dell'anno successivo, poi, venne abolita la tranvia che copriva un importante ruolo di raccordo nella popolosa area a nord di

Napoli e nell'avversano. Per altro verso questa medesima scalata per l'automobile ha prodotto una curiosa rincorsa a costruire sempre nuove strade, superstrade e autostrade. Il fatto, poi, che queste nuove strade siano prevalentemente orientate lungo la direttrice nord-sud, sottolinea ancora di più una nota caratteristica della Campania di essere una regione di transito lungo la fascia costiera. Col risultato che si hanno collegamenti più agevoli con le altre regioni e col resto del Paese che non tra le città e le province della stessa regione.

Questa situazione, per lunghi anni non è stata affrontata con la dovuta energia e chiarezza di idee. L'ente regione, piuttosto che perseguire una politica di generale riequilibrio, armonizzando i servizi rispetto alle esigenze attuali e a quelle prevedibili, si è limitata ad interventi parziali ed episodici a tappare falle qua e là, con notevole spreco di denaro e di competenze.

Sebbene la legge regionale n. 41 del 26 maggio 1975 istituisca l'Ente regionale dei Trasporti; sebbene la legge preveda anche la elaborazione del Piano regionale e la individuazione dei bacini di traffico, a tutt'oggi, dopo sette anni, questi complementi sono praticamente ancora in alto mare. Per la verità una ipotesi di bacini di traffico è stata formulata. Essa afferma che esistono cinque bacini in coincidenza con le cinque province e a quelle comprensoriali. In pratica, il bacino di Napoli comprenderebbe quattro aree: area urbana di Napoli, area aversana-napoletana, area flegrea, area vesuviana-sorrentina.

Il bacino salernitano comprenderebbe tre aree comprensoriali: amalfitana, Irno-Sele, Cilento. Due i comprensori avellinesi: alta Irpina e bassa Irpina. Due quelli del beneventano: alto Sannio e valle Caudina-telesina. Due anche quelli del casertano: alto e basso Matese, basso Casertano.

Sarebbe tuttavia estremamente difficile valutare quali effetti pratici abbia avuto questa creazione di comprensori sui problemi del traffico.

Per altro, la parte programmatica della legge rimane senza applicazione per cui l'emorragia di miliardi non dà segni di ridursi; la mobilità dei cittadini non migliora, mentre permangono e si aggravano le difficoltà per grandi aziende come l'ATAN, il CTP (ex TPN), per le ferrovie in concessione, per il sistema dei porti mentre non si riesce a definire scelte per il futuro dei trasporti aerei.

Conseguenza è stato attuato un sistema tariffario che consente ai viaggiatori

di trasbordare da una linea all'altra, usufruendo di un solo biglietto (biglietto orario); a tal fine sono stati installati sugli autobus adibiti al servizio urbano appositi obliteratrici dei recapiti di viaggio.

In questo quadro viene attuato il programma a suo tempo definito per l'ammmodernamento del materiale rotabile. È stato già ricostruito il parco tranviario e quello filoviario. È in corso di realizzazione il progetto esecutivo della nuova linea tranviaria rapida.

Negli anni 81-82 sono entrati in servizio 300 nuovi autobus di 12 metri e 7,5 metri. Intanto sono in fase di completamento le opere per l'ammmodernamento della funicolare di Montesanto che sarà riaperta all'esercizio nei primi mesi del 1983.

Sono anche in corso i lavori per la costruzione della nuova stazione della funicolare di Chiaia. È previsto, inoltre, nel 1983 l'inizio dei lavori di ammmodernamento della funicolare Centrale.

Quando potremo andare tra Napoli e Pomigliano nei treni della Circumvesuviana, con la rapidità consentita dal doppio binario? Sembra che i tempi non siano più tanto brevi come si era sperato. C'erano progetti esecutivi e finanziamenti, tanto che i lavori sono arrivati a buon punto. Ma poi tutto si è inasprito.

In effetti, è dallo scorso mese di marzo che i lavori, già quasi completi nei sette chilometri tra Poggioreale e Casanuovo, sono fermi. Motivo? Non ci sono più soldi.

I conti infatti tornano. Il programma di potenziamento finanziato con la legge 493 del 1975, prevedeva per la Circumvesuviana di Napoli il raddoppio del tratto di 11 chilometri tra Napoli e Pomigliano d'Arco della linea per Nola e Baiano; l'acquisto di 15 elettrotreni e la costruzione di sei sottostazioni elettriche.

Lo stanziamento iniziale di 50 miliardi venne successivamente integrato in due riprese e portato a 66 miliardi e 136 milioni.

L'acquisto degli elettrotreni e la costruzione delle sottostazioni elettriche sono costati 22 miliardi e 936 milioni, come risulta dai conti aziendali. Le opere per il raddoppio del tronco fino al punto in cui si trova sono costate 43 miliardi e 200 milioni. In tutto 66 miliardi e 136 milioni, tondi. Conclusione non c'è più un soldo.

Intanto, per completare il programma e consentirci di viaggiare tra Napoli e Pomigliano su doppio binario, l'azienda calcola che occorreranno almeno altri 61 miliardi e 360 milioni.

Sembra, però, che questi ulteriori finanziamenti non ci siano, sicché ora la situazione si può riassumere in questi termini: del potenziamento della linea per ora non si parla più, le opere fin qui eseguite sono inutilizzabili e col passare del tempo il loro stato di conservazione andrà deteriorandosi.

La Società Strade Ferrate Meridionali (SFSM) che gestisce la ferrovia sostiene che esistono le premesse per gli ulteriori finanziamenti nell'ambito della attuale normativa e fondata, tra l'altro, sulle stesse proposte avanzate dal ministero dei trasporti. Oltretutto, si afferma, potrebbero essere utilizzati gli interventi consentiti dalla legge n. 625 dell'agosto 1982 per rendere disponibile rapidamente un adeguato stanziamento.

Il raddoppio del tronco Napoli-Pomigliano è un obiettivo del Piano Trasporti approvato dalla Regione Campania nel giugno 1976. Esso è destinato a potenziare i servizi ferroviari su un itinerario lungo il quale si trovano centri abitati e insediamenti industriali con grandi fabbriche che riuniscono oltre 24.000 dipendenti. Per questo l'area è interessata a intensi scambi, che, mancando adeguati trasporti ferroviari, si traducono inevitabilmente nell'impiego di mezzi automobilistici che congestionano fino al massimo il traffico sulle strade.

Circumvesuviana / Sospesi i lavori

Un miraggio raddoppiare quei binari

Quando potremo andare tra Napoli e Pomigliano nei treni della Circumvesuviana, con la rapidità consentita dal doppio binario? Sembra che i tempi non siano più tanto brevi come si era sperato. C'erano progetti esecutivi e finanziamenti, tanto che i lavori sono arrivati a buon punto. Ma poi tutto si è inasprito. In effetti, è dallo scorso mese di marzo che i lavori, già quasi completi nei sette chilometri tra Poggioreale e Casanuovo, sono fermi. Motivo? Non ci sono più soldi. I conti infatti tornano. Il programma di potenziamento finanziato con la legge 493 del 1975, prevedeva per la Circumvesuviana di Napoli il raddoppio del tratto di 11 chilometri tra Napoli e Pomigliano d'Arco della linea per Nola e Baiano; l'acquisto di 15 elettrotreni e la costruzione di sei sottostazioni elettriche. Lo stanziamento iniziale di 50 miliardi venne successivamente integrato in due riprese e portato a 66 miliardi e 136 milioni. L'acquisto degli elettrotreni e la costruzione delle sottostazioni elettriche sono costati 22 miliardi e 936 milioni, come risulta dai conti aziendali. Le opere per il raddoppio del tronco fino al punto in cui si trova sono costate 43 miliardi e 200 milioni. In tutto 66 miliardi e 136 milioni, tondi. Conclusione non c'è più un soldo. Intanto, per completare il programma e consentirci di viaggiare tra Napoli e Pomigliano su doppio binario, l'azienda calcola che occorreranno almeno altri 61 miliardi e 360 milioni. Sembra, però, che questi ulteriori finanziamenti non ci siano, sicché ora la situazione si può riassumere in questi termini: del potenziamento della linea per ora non si parla più, le opere fin qui eseguite sono inutilizzabili e col passare del tempo il loro stato di conservazione andrà deteriorandosi. La Società Strade Ferrate

Secondarie Meridionali (SFSM) che gestisce la ferrovia sostiene che esistono le premesse per gli ulteriori finanziamenti nell'ambito della attuale normativa e fondata, tra l'altro, sulle stesse proposte avanzate dal ministero dei trasporti. Oltretutto, si afferma, potrebbero essere utilizzati gli interventi consentiti dalla legge n. 625 dell'agosto 1982 per rendere disponibile rapidamente un adeguato stanziamento. Il raddoppio del tronco Napoli-Pomigliano è un obiettivo del Piano Trasporti approvato dalla Regione Campania nel giugno 1976. Esso è destinato a potenziare i servizi ferroviari su un itinerario lungo il quale si trovano centri abitati e insediamenti industriali con grandi fabbriche che riuniscono oltre 24.000 dipendenti. Per questo l'area è interessata a intensi scambi, che, mancando adeguati trasporti ferroviari, si traducono inevitabilmente nell'impiego di mezzi automobilistici che congestionano fino al massimo il traffico sulle strade.

NAPOLI

un porto al centro del mediterraneo

CONSORZIO AUTONOMO DEL PORTO DI NAPOLI
NAPOLI, PIAZZALE PISACANE
TEL. 20.63.01 20.68.70 20.70.68

- TERMINALI CONTENITORI MOLTO EVIDENTEMENTE ATTREZZATO
- SERVIZI RO/RO
- SILOS CEREALICOLI
- COMPLETA DISPONIBILITÀ DI ATTREZZATURE
- IL SERVIZIO COMMERCIALE DEL CONSORZIO AUTONOMO DEL PORTO DI NAPOLI È A DISPOSIZIONE DEGLI UTENTI PER STUDIARE E SODDISFARE LE LORO ESIGENZE
- PER IL TURISMO NAUTICO TRE PORTICCIOLI DI MERGELLINA, SANTA LUCIA E MOLO SINGLIO SONO ATTREZZATI PER RIFORNIMENTI ED ASSISTENZA TECNICA E DIRETTAMENTE COLLEGATI AI PRINCIPALI CENTRI TURISTICI E TERMALI DEL GOLFO DA LINEE REGOLARI DI ALISCAFI E TRAGHETTI

L'ATAN A NAPOLI NEGLI ANNI 80

- rilancio del trasporto pubblico
- ammodernamento parco autobus, tram e filobus
- ammodernamento rete tranviaria
- ammodernamento funicolari
- realizzazione sistema integrato gomma e rotaia
- ammodernamento impianti

L'ATAN sta completando un programma di ammodernamento e potenziamento dei propri servizi, in modo da renderli più rispondenti alle esigenze di spostamento della cittadinanza napoletana.

Il piano aziendale prevede un sistema integrato di trasporto la cui struttura portante è costituita dall'impianto tranviario e dalle funicolari opportunamente ammodernati.

Su questa struttura si inseriscono i servizi automobilistici razionalmente ristrutturati.

In rapporto ai provvedimenti di viabilità recentemente adottati, viene dato corso ad un programma di ristrutturazione dei servizi impostato sull'accorciamento delle linee a lungo percorso con particolare riferimento a quelle radiali, e con l'istituzione di linee zonali che si collegano a quelle con itinerari a lungo percorso.

In conseguenza è stato attuato un sistema tariffario che consente ai viaggiatori

Collegamenti marittimi con le Isole

DA NAPOLI PER CAPPRI: 06.40 - 09.00 - 15.00 - 18.30 (Caramori); 9.15 - 12.45 (Nestore) - 13.30 (Nestore) (R.L.G.)	18.00 (Feriata) - 18.25 (Traghetti)
DA CAPPRI PER NAPOLI: 07.15 - 08.40 - 10.40 - 16.00 - 18.00 (Caramori); 8.55 (Nest.) - 11.25 - 15.30 - 17 (R.L.G.)	DA ISCHIA PER POZZUOLI: 03.30 - 06.40 p. - 07.20 - 10.00 p. - 10.40 - 11.40 - 14.00 - 14.35** - 18.00 p. (Traghetti); 04.15 - 06.00 - 07.20 - 09.15 - 10.50 - 12.45 - 14.50 - 15.45 (R.L.L.); 8.15 - 12.25 - 17.00 - 20.00 (Aria M)
DA NAPOLI PER BENEVENTO: 07.00 - 09.00 - 14.30 - 17.05 (Caramori)	DA POZZUOLI PER ISCHIA: 09.10 - 08.30 p. - 12.20 p. - 13.10 - 14.50 - 15.30 p. - 16.10 - 17.30 p. - 18.45 e (Traghetti) 08.00 - 08.05 - 09.20 - 10.50 - 12.25 - 14.10 - 14.20 - 17.10 (R.L.L.); 10.10 - 14.50 - 18.50 - 21.25 (Aria M)
DA BENEVENTO PER NAPOLI: 08.00 - 10.00 - 15.30 - 18.00 (Caramori)	DA PONZA PER FORMIA: lunedì-merccoledì-venerdì: 04.30: martedì-giovedì-sabato 06.30: domenica 07.00
PER ISCHIA (dal molo Beverello): 8.50* - 8.55** - 10.30 - 14.15** - 17.30 - 19.30** - 23.10** (Caramori); 8.40 - 13.45 - 19.15 - 20.45 (R.L.L.)	DA FORMIA PER PONZA: tutti i giorni 15.15
DA ISCHIA (al molo Beverello): 7.00** - 8.40 - 10.40** - 14.45** - 17.25** - 19.15 - 21.45** (Caramori); 8.40 - 10.20 - 17.00 - 18.50 (R.L.L.)	DA FORMIA PER VENTOTENE: lun.-merc. ore 07.00: mart.-ven.-dom. ore 08.30: merc.-sab. ore 14.15: giov. ore 14.20 - 14.30 - 17.10 (R.L.L.)
NAPOLI-PROCIDA: 8.50*** - 8.55 - 14.15 - 19.30 - 23.10 (Caramori)	DA VENTOTENE PER FORMIA: lun. ore 10: mart.-ven.-dom. ore 15.30: merc.-sab. ore 18.45: giov. 07.00 e 18.45
PROCIDA-NAPOLI: 7.35 - 11.15 - 18.00 - 21.90 (Caramori)	ANZO-PONZA tutti i giorni ore 8.15
POZZUOLI-PROCIDA-ISCHIA: 9.35 - 13.40 - 16.40 - 19.45	ANZO-ANZO tutti i giorni ore 16.15
DA ISCHIA-PROCIDA-POZZUOLI: 7.30 - 11.30 - 18.10 - 18.10	
DA PROCIDA PER ISCHIA: 7.55 (Nest.) 10.05 - 10.20 - 14.25 - 15.25 - 17.25 - 20.30 - 20.40 - 00.18	
DA PROCIDA PER ISCHIA: 7.55 (Nest.) 10.05 - 10.20 - 14.25 - 15.25 - 17.25 - 20.30 - 20.40 - 00.18	
CASAMICCIOLA PER POZZUOLI: 6.10 - 9.30 - 13.10 (Feriata) - 18.50 (Traghetti)	
DA POZZUOLI PER CASAMICCIOLA: 7.30 - 11.40	

Franco De Arcangelis