



TRASPORTI IN CAMPANIA

L'UNITA' VENERDI' 26 NOVEMBRE 1982 PAGINA 17

speciale

Così diventa produttiva un'azienda di trasporto

Le proposte dell'assessore alle municipalizzate di Napoli - La carenza dei servizi - Il piano comunale per utilizzare le risorse disponibili

Cosa fare per rendere produttiva un'azienda dei trasporti pubblici? Esistono metodi per trasformare i deficit in un ricordo del passato e la inefficienza del servizio solo in una brutta parola?

Carlo D'Amato, assessore ai Trasporti a Napoli, ha assicurato di sì e ha spiegato la sua «ricetta»: a declinare di «esperti» in traffico e trasporti giunti nel capoluogo campano per partecipare a una conferenza sul tema.

«Per riorganizzare le aziende di trasporto in maniera da renderle produttive per sé e per i cittadini è necessario distinguere due loro funzioni essenziali — ha detto D'Amato —: una commerciale l'altra tecnica».

Pianificare il sistema

Entriamo nel merito delle proposte suggerite dall'assessore. Secondo la funzione tecnica si tratta di: 1) pianificare il sistema e lo sviluppo della rete (individuazione linee, fermate, risorse); 2) organizzare il servizio con la definizione di orari, tariffe, sistemi di riscossione; 3) di prevedere il marketing, cioè la pubblicità e la promozione dei servizi; 4) di controllare l'e-

servizio del prodotto attraverso statistiche del traffico, reazione dell'utenza ecc.; 5) di gestire l'economia controllando la redditività degli investimenti aziendali, la ripartizione dei proventi del traffico e delle sovvenzioni regionali.

Quanto alla funzione tecnica si tratta di riconoscere a enti diversi la gestione del personale, degli impianti e del materiale rotabile.

«Solo in questo modo — assicurano a palazzo S. Giacomo — si potrà "controllare" la macchina-transporti».

I suggerimenti, in verità, non hanno nulla di straordinario se perfino l'assessore ammette che «modelli organizzativi di questo tipo sono largamente sperimentati in Europa» e che «la pubblicità italiana è ricca di riferimenti in tal senso».

Perché allora tanta attenzione da parte degli esperti e dei dirigenti di azienda?

Perché ci si è resi conto che risolvere la questione dei trasporti urbani in una grande città è diventato di vitale importanza; soprattutto a Napoli dove si è stati costretti — per permettere agli autobus di circolare — a utilizzare per 7 mesi l'auto a part-time, un giorno

potevano uscire gli automobilisti a targa dispari, un altro giorno quelli a targa pari.

Gruppo di lavoro

«La carenza dei servizi è sotto gli occhi di tutto — ha ammesso D'Amato —. Nonostante l'elevatissimo assorbimento di risorse pubbliche essi restano inqualificabili. Ed è tornato alla carica sostenendo la necessità di una riorganizzazione delle aziende di trasporto».

Tuttavia riorganizzare una sola azienda di trasporto non risolve certo il problema. E l'assessore lo ha sottolineato quando ha annunciato che l'amministrazione si appresta a varare un piano comunale dei trasporti che utilizzi tutte le risorse disponibili (e a Napoli ce ne sono diverse pur se tutte incapaci di offrire un servizio adeguato alla cittadinanza). Un gruppo di lavoro, costituito da tecnici del traffico e dei trasporti insieme a dirigenti delle varie aziende operanti nella città (Atan, Sepsa, Cip, Sism) e agli operatori economici interessanti (Anic, Fenit, Aceca, Confindustria ecc.) ha avuto così il compito di preparare questo progetto, le cui linee ri-

guardano non solo la precisazione del ruolo dei trasporti collettivi (su strada e su ferro) e individuali (taxi), individuando le linee, i nodi di scambio, gli orari, le tariffe ecc.; ma anche la definizione di un piano della circolazione veicolare, dei parcheggi, per il trasporto delle merci, dei pedoni: piani tutti indispensabili per far «sopravvivere» gli autobus e i tram.

Ma quando sarà pronto tutto ciò?

«Siamo a buon punto» — ha detto D'Amato senza sbottonarsi troppo.

Gli interventi di cui si parla comunque hanno bisogno di tempi relativamente lunghi, questo è certo. Facendo un calcolo sui documenti preparatori della fase operativa, si potrà cominciare a parlare di «edizione finale» solo fra 24-30 mesi. Durante questo periodo si tratterà di reperire i fondi per la costruzione delle nuove infrastrutture; di adeguare gli organici delle aziende di trasporto e del corpo dei vigili urbani. Non poco, viste le intenzioni poco «generose» del governo che, come si sa, ha chiuso i cordoni della borsa e intende lasciare a «secco» gli enti locali.

Maddalena Tulanti

Traghetti per Capri e Ischia

un «boom» con tanti problemi

C'è un boom per i traghetti del golfo di Napoli. Molta più gente va e viene dalle isole. Ma come e in quali condizioni? Questi collegamenti hanno registrato nel 1979 e nel 1980 gli incrementi più alti nel movimento passeggeri, passando da 2.482.524 a 3.081.116 di imbarchi e sbarchi. L'incremento è ancora più accentuato negli anni successivi. Basti pensare che nel 1981 i passeggeri in arrivo e in partenza per le località del golfo hanno raggiunto i 3.220.371, senza contare i 968.911 passeggeri in transito per Pozzuoli.

Ma le cifre non dicono tutto. Secondo dati del ministero tra le navi miste e quelle tradizionali una elevata percentuale ha più di trenta anni, senza contare quelle ancora più vecchie. Mentre l'età dei traghetti è relativamente bassa, fino al più nuovi messi in esercizio dalla Caremar negli anni scorsi.

Tutto questo, oltre a questioni di progressivo congelamento delle isole e del traffico estivo, pone problemi di ristrutturazione delle aziende, di canalizzazione dei finanziamenti, diviso ora fra Ministero della marina mercantile e Regione Campania; nonché di una profonda modificazione strutturale dello stesso naviglio vecchio e inadeguato, da includere nel piano della cantieristica e delle riparazioni navali.

Le difficoltà non sfuggono quando si considera che il trovatismo di utilizzare sempre più il rapporto pubblico-

privato, che recentemente è pervenuto alla soppressione di alcune linee e addirittura alla minaccia di soppressione di alcune aziende.

Una politica di risanamento deve agire contemporaneamente sulla domanda e sull'offerta di servizi, in modo da determinare un controllo unitario al quale commisurare il potenziamento e la creazione di nuove linee. Così come è indispensabile individuare i collegamenti propri della Regione ed utilizzare i collegamenti marittimi anche come alternativa al traffico autostradale.

Non è più tollerabile, infatti, la frammentazione selettiva degli interventi nel settore della navigazione sovvenzionata e che non dispone di una struttura atta ad assicurare una azione di vigilanza e di controllo sull'uso che i beneficiari fanno delle sovvenzioni pubbliche.

frammentaria di contributi alle aziende private, con un piano che non è altro se non una pura e semplice sommatoria delle singole domande.

Non sfugge, perciò, l'esigenza improrogabile che si abbia nel più breve tempo possibile, un piano per i porti minori e per i collegamenti marittimi nel golfo ben sapendo, peraltro, che i presupposti necessari per conseguire un tale obiettivo sono una Regione che cambi decisamente rotta, da una parte e, dall'altra, un assetto istituzionale nuovo.

Ciò, in breve, vuol dire in primo luogo che la Regione abbia competenze, concessioni, tariffe, orari da far rispettare. Che le competenze regionali debbano estendersi

anche alla fascia di acque marittime interne, in modo tale che un cambiamento venga promosso e stimolato anche attraverso una redistribuzione delle competenze. Senza contare che una giurisdizione regionale sulla fascia delle acque interne faciliterebbe la soluzione di molti problemi.

In definitiva, una redistribuzione delle competenze nei confronti del ministero, contribuirebbe a cambiare i presupposti stessi dell'intervento regionale secondo realtà articolazioni territoriali unitarie (mare-terra forma) e settoriali (turismo, lavoratori pendolari, ecc.).

Wanda D'Alessio (Commissione regionale trasporti del PCI)

CONSORZIO TRASPORTI PUBBLICI DI NAPOLI una azienda in evoluzione

<p>C.T.P. NAPOLI</p> <p>CONSORZIO TRASPORTI PUBBLICI</p>	<p>AUTOBUS</p> <p>CTP</p>	<p>FILOBUS</p> <p>CTP</p>
<p>TRENI</p> <p>ALIFANA</p>	<p>PER SERVIRE</p> <p>ca. 700'000</p> <p>ABITANTI</p> <p>DISTRIBUITI IN</p> <p>132</p> <p>COMUNI</p>	<p>• OGGI:</p> <p>Con una vasta rete di autobus.</p> <p>• DOMANI:</p> <p>Con un sistema integrato, treno + autobus.</p>

Sorvola l'oceano ma costa meno dei concorrenti

È il velivolo «AP-68» della Partenavia

Con 35 anni di esperienza alle spalle, la «Partenavia» occupa oggi una posizione leader nel campo della costruzione di aerei da turismo, sport e trasporto d'affari.

Nacque nel 1948 in una rimessa napoletana dove l'ingegnere Luigi Pascale, senza soldi ma con grande passione costruì il primo monomotore. Oggi la «Partenavia» fa parte dell'Aeritalia, il principale gruppo aeronautico italiano.

Nelle prospettive dell'azienda c'è l'obiettivo di diventare un riferimento importante soprattutto per il mercato mondiale dei bimotori. «In Europa — afferma l'ingegnere Francesco Nunziata, direttore generale — praticamente non ci sono concorrenti. E anche se è in crisi il mercato statunitense, che assorbe l'85% del totale, la Partenavia può ben competere con i Cessna e i Piper». Se a conquistare i mercati bastasse la capacità produttiva, il compito della società napoletana sarebbe già assolto. Infatti, fin dai primi anni, la Partenavia ha mirato a creare uno staff di collaboratori di prim'ordine cogliendo presso i frutti di questa politica con alcuni modelli riusciti, soprattutto sotto il profilo costo-prestazioni. Il più vecchio monomotore da scuola o turismo «P-66», in dotazione agli aeroclub nazionali; il bimotore leggero «P-68» che è già un successo, visto che se ne sono venduti 280 esemplari finora e che ha i migliori prospettive. Infine, il bimotore da trasporto, costruito in collaborazione con l'Aeritalia, «AP-68-turbo-prop», un aereo che può trasvolare l'oceano ma che costa circa un terzo in meno dei suoi concorrenti.

Quando nel 1981 la Svam (finanziaria al 60% Aeritalia e al 40% Fime) ne ha rilevato il controllo, la Partenavia aveva messo insieme molto prestigio e molti debiti. Ora che il risanamento di questi ultimi è avviato, il vero problema è quello di completare il rilancio sviluppando tutte le potenzialità produttive. Secondo l'ingegnere Nunziata i 28 aerei usciti dallo stabilimento nel 1981 possono facilmente diventare 90, migliorando la capacità di vendite e la promozione sui mercati esteri. Peraltro, la Partenavia vuole crescere ma non aspira al gigantismo per non perdere i vantaggi di una flessibilità che finora è stata il suo asso nella manica.

Oltre che dalla razionalità interna, la scommessa, naturalmente dipenderà dalla risposta del mercato. Qui per la forte imposizione fiscale e per la pressione dei costruttori esteri, gli acquirenti nazionali non saranno la voce decisiva. In passato la Partenavia ha venduto una buona percentuale di aerei all'Aeroclub Italia. Oggi però l'Aeroclub non ha i fondi necessari per acquistare nuovi velivoli e continua a funzionare con aerei molto vecchi. La Partenavia sta sviluppando il progetto di un piccolo aereo da 115 CV denominato «P-66 C trainer» adatto agli scopi dell'Aeroclub e molto economico. C'è da risolvere, però, il problema dei fondi perché sia possibile acquistareli.

Ma è, tuttavia, all'estero che l'azienda conta di affermarsi con maggiore autorevolezza. Ma anche qui occorrerà sgombrare il campo da alcune difficoltà. La Partenavia ha deciso di utilizzare i finanziamenti all'esportazione, ma ci sono ritardi valutabili in sei-otto mesi. Poi, afferma l'ingegnere Nunziata, c'è da considerare un altro aspetto che, sul piano dell'esportazione agisce in senso nettamente negativo. La Sia, che è il gruppo assicuratore, per fare la polizza all'accertato, chiede garanzie reali ai distributori esteri i quali naturalmente non sempre sono in grado di darle. In queste condizioni tutto diventa più difficile anche considerando che la concorrenza diventa più agguerrita.

Negli USA la «Partenavia» cerca di affermarsi stipulando un accordo industriale con una piccola azienda di quel paese. Contatti sono in corso in Messico e in Brasile, mentre paesi dell'Africa potrebbero essere interessati alle versioni dell'«AP-68 TP» per il quale c'è già un ordinativo di un importante distributore: l'«Africaire», a capitale americano.

calcolo anche i passeggeri trasportati con gli aliscafi, si toccherà la cifra record di circa tre milioni di persone che hanno solcato il mare con i mezzi della Caremar nei primi nove mesi del 1982 diretti a Capri, Ischia, Sorrento Procida, Ponza, Ventotene e, verso il continente, a Napoli, Pozzuoli, Formia, Anzio.

La Caremar venne costituita in seguito alla legge 169 del maggio 1975 che avviò il riordinamento dei collegamenti sovvenzionati con le isole minori. Insieme ad essa furono costituite altre due società: La Toremar per i collegamenti con l'arcipelago toscano e la Siremar per i collegamenti con le isole Eolie, le Egadi, Ustica, Pantelleria, Lampedusa e Ustica. Tutte e tre queste società regionali marittime sono controllate dal gruppo IRI-Finmare attraverso la società Tirrenia di navigazione.

La Caremar, subentrata nel servizio dal 1° gennaio 1976 ha nel frattempo, rinnovato il naviglio. Oggi dispone di 10 navi tra cui sei nuovi traghetti (ultimo della serie il «Vesta») che staziano 870 tonnellate e con una capacità di mille passeggeri ciascuna, oltre a una sessantina di autovetture e almeno quindici mezzi pesanti.

Dispone inoltre di tre aliscafi di nuova costruzione che nei primi nove mesi dell'anno, hanno trasportato 463.728 passeggeri.

Merita una segnalazione il fatto che, portando il capolinea napoletano dei suoi aliscafi al Molo Beverello, la Caremar arriva, così, anche con le linee veloci fino nel cuore della città, di fronte a piazza Municipio. È stato proprio quando si è trovata di fronte al rapido sviluppo del traffico che la società pubblica si è convinta della necessità che anche gli scali marittimi si adeguassero ed ha proposto e sostenuto alcuni suggerimenti per rendere il molo Beverello a Napoli e i porti di Ischia, Capri, Procida e Pozzuoli più capaci di fronteggiare il crescente flusso di passeggeri e mezzi, con interventi neppure dispendiosi.

AERITALIA, il futuro dell'aviazione.

L'Aeritalia - Società Aerospaziale Italiana si è costituita nel 1969 con la fusione della Fiat - Divisione Aviazione (escluse le attività motoristiche) e di due aziende della Finmeccanica, l'Aerfer e la Salmoiragh. L'Aeritalia è oggi la maggiore industria aerospaziale italiana. Dal 1976 il Gruppo IRI-Finmeccanica ha assunto l'intero controllo del pacchetto azionario.

La Società ha la sede e la direzione generale a Napoli e conta circa 12.500 dipendenti suddivisi in nove complessi industriali nel nord e sud d'Italia. Il Raggruppamento Aeritalia è articolato in sette Gruppi operativi.

Le produzioni principali sono: il G 222, biturbina per trasporto militare, il Tornado, bisonico multiruolo costruito in collaborazione trinazionale nell'ambito del Consorzio Panavia, il caccia tattico AMX sviluppato in collaborazione con la Macchi e la brasiliana Embraer, l'ATR 42 velivolo per collegamento regionale in collaborazione con la francese Aérospatiale e l'AP 68 TP biturbina leggero multiruolo.

L'Aeritalia partecipa anche al programma del nuovo velivolo commerciale B 767 producendo importanti componenti di tecnologia avanzata. Costruisce inoltre strutture per gli aerei di linea: DC 9, DC 10, B 727 e B 747.

È presente nei principali programmi spaziali: Spacelab, Ariane, Siro, ECS, Tethered, Hipparcos, Telecom, L-SAT ed IRIS. Altre attività comprendono progettazione ed integrazione di complessi sistemi avionici e di elettronica applicata, veicoli e missili teleguidati, strumentazione di bordo, apparecchiature per la navigazione automatica ed inerziale per impieghi civili e militari.

L'Aeritalia è anche impegnata nel campo delle energie alternative con particolare riferimento allo sfruttamento dell'energia eolica e solare. Un'altra importante attività infine è la revisione e trasformazione per aerei civili e militari di numerosi operatori nazionali ed esteri.



80125 Napoli - Piazzale Tecchio, 51
P.B. 3065
Tel. (081) 72.52.111
Telex 710370 AERIT I
gruppo Finmeccanica

Nei primi nove mesi di quest'anno

Record di passeggeri Tre milioni di persone sulle navi «Caremar»

L'incremento del traffico marittimo con le isole e le località del golfo di Napoli e con le isole Pontine, ha fatto registrare punte addirittura vertiginose in questo 1982. Basta esaminare l'aumento dei passeggeri, delle auto e dei mezzi pesanti trasportati dalle navi della Caremar, la società pubblica che appunto effettua questi collegamenti.

Le cifre disponibili riguardano il periodo gennaio-settembre che sono abbastanza significative. Se vengono confrontate con quelle dello stesso periodo dell'anno precedente,

daranno un quadro preciso di questa crescita.

Tra gennaio e settembre 1982 le navi della Caremar hanno trasportato 2.520.829 passeggeri contro i 1.505.450 trasportati nello stesso periodo del 1981, con un incremento pari al 67,45%.

Le auto trasportate sono state 128.040 contro le 83.700 del 1981 con un incremento pari al 52,80%. Quanto poi ai veicoli pesanti, l'incremento è stato addirittura del 101,53% essendo passati dai 17.384 del 1981 ai 34.793 di quest'anno. Se si comprendono nei