



# TRASPORTI IN CAMPANIA

L'UNITA'  
VENERDI' 26 NOVEMBRE 1982  
PAGINA 18

## I Campi Flegrei percorsi in treno

Da Agnano alle antichità di Baia e di Cuma venti chilometri di stupendi paesaggi - Le difficoltà della società

Si potrebbero chiamare la ferrovia del nord-ovest o dei Campi Flegrei, le due linee in concessione alla società SEPSA. La prima, la Cumana, è in esercizio dal 1889, elettrificata nel 1927 e lunga 19 chilometri e 899 metri di cui 11,759 a binario unico. Collega Napoli, Agnano, Pozzuoli, Baia, Torregaveta. L'altra linea, la «Circumflegrea» in esercizio dal 1952 è lunga 27 chilometri, ma ne sono in funzione solo 21 fino a Marina di Licola. Collega Napoli con Pianura, Quarto, Marina di Licola, appunto. È in progetto il prolungamento per Cuma e Torregaveta in modo da unirsi al terminale dell'altra linea formando un anello. In media, entrambe le linee trasportano circa 15 milioni e mezzo di passeggeri l'anno. La ferrovia attraversa interamente la splendida zona dei Campi Flegrei la cui natura vulcanica ha creato un paesaggio di sorprendente bellezza e varietà. Una zona peraltro ricca di storia e di resti archeologici di immenso valore culturale. Sono perciò migliaia i turisti che si servono della ferrovia, oltre ai pendolari dei popolosi centri che essa serve. D'estate, poi, è utilizzata da molti bagnanti diretti alle spiagge di Lucrino, Misiccle e Torregaveta. Accanto a queste linee ferroviarie vi è un servizio integrativo di autobus che dalla piazza Garibaldi a Napoli arrivano a Monte di Procida. La SEPSA gestisce inoltre i servizi di autobus che collegano i comuni dell'Isola di Ischia. Gli oneri per l'esercizio di questi servizi vengono coperti, secondo dati dell'azienda, solo per il 20% dalla vendita dei biglietti. Per il resto le voci di spesa sono coperte da sovvenzioni, sussidi e contributi del ministero dei trasporti e della Regione Campania. Sta di fatto che tali sovvenzioni e contributi registrano sistematicamente rilevanti ritardi per cui la situazione economica e finanziaria della società è diventata difficile.

### Forse sarà riaperta la ferrovia Alifana

Pare ormai che il traguardo sia vicino. Per rimettere in movimento la vecchia ferrovia Alifana tra Napoli e Piedimonte Matese lunga circa 77 chilometri, il ministro competente ha firmato il decreto che approva il progetto. In realtà a dover essere ripristinato è soltanto il tratto tra Napoli e Teverola (Caserta). Ora, i lavori potranno essere affidati per i primi 7,5 chilometri di questo tratto. La linea attraverserà la vasta area della «167» di Secondigliano, il nuovo centro direzionale di Napoli ed avrà un interscambio all'altezza del quartiere di Piscinola con la linea 1 della Metropolitana. Passerà per Poggioreale e l'aeroporto di Capodichino. Altre tappe saranno: Melito, Giugliano, Aversa, Teverola per poi correre verso S. Maria Capua Vetere. Questa parte della ferrovia è lunga 34,844 chilometri, venne aperta nel 1914 ma è sospesa dal 1976. Da Santa Maria Capua Vetere comincia il secondo tratto, che è lungo 42 chilometri, fino nel cuore del Matese. La ferrovia migliorerà notevolmente il servizio pubblico nella congestionata area a nord di Napoli e completerà la «rete su ferro», a carattere metropolitano suburbano insieme alle linee della Circumvesuviana, della SEPSA e alla linea metropolitana delle ferrovie dello Stato. Per i lavori necessari esiste finora un finanziamento di 63 miliardi, ma il Consorzio Trasporti Pubblici (CTP) che gestisce la ferrovia, ha sollecitato un finanziamento integrativo nell'ambito della legge n. 526 dell'agosto scorso. Una stima approssimativa valuta in circa 200.000 utenti giornalieri nei due sensi, con punte di 20.000 viaggiatori ora, tra Napoli e Teverola. Gran parte di questi troveranno certamente più utile il treno che non l'automobile a una volta rispettata al traffico la linea ferroviaria.

ministero e Regione per adeguarsi al ritmo dell'inflazione, prendo in genere tempi lunghissimi. Malgrado la difficile situazione finanziaria, la società ha avviato da tempo un importante programma di potenziamento e ammodernamento della linea ferroviaria Cumana per renderla più efficiente. Tale ammodernamento dovrebbe mettere in grado il servizio di rispondere alle previsioni di sviluppo urbanistico spinte fino agli inizi del duemila anche nel caso di incrementi molto forti della domanda.

Per fare un esempio, il tratto fra il capolinea di piazza Montesanto a Napoli e la stazione di Pozzuoli avrà caratteristiche di metropolitana urbana con una frequenza di treni ogni cinque minuti.

Allo stato attuale però sia i 53,9 miliardi messi a disposizione per la linea Cumana, sia i 6,1 miliardi per realizzare il congiungimento della Circumflegrea a Torregaveta, sono stati interamente spesi ed i lavori, di conseguenza, sono fermi.

Per completare l'intera opera occorreranno nuovi finanziamenti.

Oltretutto è accaduto che i costi si sono moltiplicati a causa di incredibili difficoltà tecniche che sono state incontrate nella struttura delle rocce proprio nel tratto iniziale tra Montesanto e il corso Vittorio Emanuele, tutto in galleria.

In realtà — sostengono i dirigenti della società — queste difficoltà, che costituiscono materia di studio per chi è interessato a problemi del genere e alle ingegnose soluzioni adottate, vero e proprio capolavoro di ingegneria, hanno comportato notevoli ritardi ed hanno ingoiato grosse somme.

Con il completamento di questi lavori, il programma arriverà fino a Bagnoli. Un secondo tratto per il quale esiste già il progetto esecutivo porterà a rinnovare la linea fino a Pozzuoli e Torregaveta conclusa l'opera. Una volta raddoppiata la linea, sarà eliminato il primo condizionamento che rende oggi insoddisfacente il servizio in un'area soggetta a rapida espansione. Il secondo condizionamento è quello del numero di treni disponibili. La condizione ottimale sarebbe — ci dicono — di avere un 25% dei treni di riserva. Oggi, invece, non ci sono marce e si cammina con tutte le vetture disponibili. Si tratta, in genere, di treni che hanno almeno una ventina di anni per cui, se ci sono riparazioni da fare vengono ridotte le corse in proporzione.

Se si deciderà subito di affrontare il problema si potranno avere treni nuovi al minimo fra tre anni. Ancora una volta è sempre una questione di finanziamenti.

NAPOLI, novembre — Ormai è questione di settimane. Forse all'inizio di gennaio riaprirà la funicolare di Montesanto a Napoli. I lavori di ammodernamento, iniziati nel lontano 1977 e sospesi più di una volta o per ragioni finanziarie o per ragioni burocratiche, stanno ora procedendo, se non secondo i tempi, almeno secondo le tappe stabilite.

A metà settembre è stata completata la sala macchine e da un paio di giorni già sono stati installati sui binari i primi convogli: uno alla stazione del Vomero e un altro alla stazione di Montesanto. «Entro questo mese — spiega l'assessore alle municipalizzazioni del comune di Napoli — sarà completato tutto il montaggio dei macchinari. Salvo imprevisti, dunque, all'inizio di dicembre potremo dare il via alle prove di carico. Dopo di che il più sarà fatto...»

Sicura, moderna, super-veloce: la funicolare di Montesanto entrerà di rigore nei manuali dell'ingegneria dei trasporti.

In molti paesi d'Europa già ce la invidiano. «Tecnici e studiosi sono venuti da ogni parte del mondo per studiare trucchi e misteri dell'impianto. Moderna come quella di Chiaia, la funicolare di Montesanto si distinguerà per un sofisticatissimo sistema di sicurezza, frutto di un recentissimo lavoro di ricerca. Sui binari, quasi ogni metro, ci saranno dei piccoli trasmettitori di impulsi magnetici che terranno costantemente sotto controllo le vetture. Ogni guasto, anche il più imprevisto, sarà immediatamente captato e di conseguenza scatteranno i freni di emergenza. Contemporaneamente, nella cabina di comando, posta al di sopra dei binari nella stazione del Vomero, si accenderà una luce rossa, il classico segnale di pericolo: pochi minuti più tardi una squadra di tecnici sarà in grado di raggiungere la vettura bloccata e di riparare il guasto.

«Un sistema come questo — commenta l'assessore — non c'è neanche in Giappone. E la prima volta che viene montato su una

## «Funicoli funiculà» per il Vomero

Completati i lavori tra poco riaprirà a Napoli la funicolare di Montesanto ferma da cinque anni. Sarà velocissima e tra le più sicure - Tecnici da tutto il mondo per studiare i sistemi adottati - Due minuti per coprire 840 metri con 300 viaggiatori per volta

funicolare... La funicolare di Montesanto è lunga 840 metri. Ogni treno, lungo 28 metri, trasporterà circa 300 viaggiatori. La corsa diretta durerà due minuti e mezzo; cinque minuti, invece, quella mista. Secondo i calcoli fatti dagli esperti ogni ora potrebbero scendere dal Vomero — e naturalmente risalire — almeno 6.000 persone. È una cifra che si commenta da sola. I riflessi su tutta l'organizzazione dei trasporti cittadini e sulla viabilità saranno immediati. La funicolare di Montesanto è entrata per la prima volta in funzione nel maggio del 1897. Ininterrottamente — tranne qualche giorno di sospensione nel corso dell'ultima guerra — ha continuato a trasportare passeggeri fino all'ottobre del 1977, quando appunto fu chiusa per avviare i lavori di ammodernamento.

Molto è già stato fatto. E il caso di tutte le opere suggerite dalle organizzazioni degli handicappati; ma molto ancora si potrebbe fare per inserire più organicamente l'impianto nel complesso sistema di trasporti pubblici.

Finanziamenti permettendo, ad esempio, si potranno creare collegamenti sotterranei — un progetto di massima è già pronto — sia con piazza Vanvitelli, dove ci sarà la stazione della nuova metropolitana, sia con via Girolamo Santacroce, dove dovrebbe essere a perta una seconda stazione intermedia (oltre a quella già esistente, e che sarà ripristinata, di corso Vittorio Emanuele).

Ma tutto questo, probabilmente, sarà fatto in un secondo momento, senza chiudere la funicolare.

Senza queste ulteriori variazioni al progetto l'ammodernamento della funicolare di Montesanto verrà a costare 10 miliardi. La gran parte del finanziamento è stata già assicurata dal comune di Napoli, ma c'è stato anche un contributo della CEE: tre miliardi di cui due già versati. Da gennaio, dunque, il Vomero sarà più vicino

m. dm.

## GRANDE INIZIATIVA IVECO PER AGEVOLARE I TRASPORTATORI

# PER FARE I VOSTRI INTERESSI RIDUCIAMO I NOSTRI DEL 35%

Oggi che la congiuntura economica rende difficili gli investimenti, Iveco ha pensato di incentivare con una propria contribuzione gli autotrasportatori che hanno necessità di rinnovare o ampliare la loro flotta di automezzi medio-pesanti e pesanti, sia stradali sia da cantiere.

Attraverso la Sava, il servizio per l'acquisto rateale dei suoi veicoli industriali, Iveco vi offre una grande opportunità:

nel periodo che va dal 1° settembre al 31 dicembre 1982, potrete acquistare modelli Fiat e OM della gamma 160, 180, 190 e 330, e modelli Magirus 360, 256 e 320, con la possibilità di risparmiare il 35% sul costo di tutte le rateazioni Sava dai 24 mesi in su.

Si tratta di un notevole impegno finanziario che Iveco si assume per agevolare i suoi clienti di oggi e di domani. Nessun'altra casa di veicoli industriali vi ha mai offerto condizioni altrettanto vantaggiose.

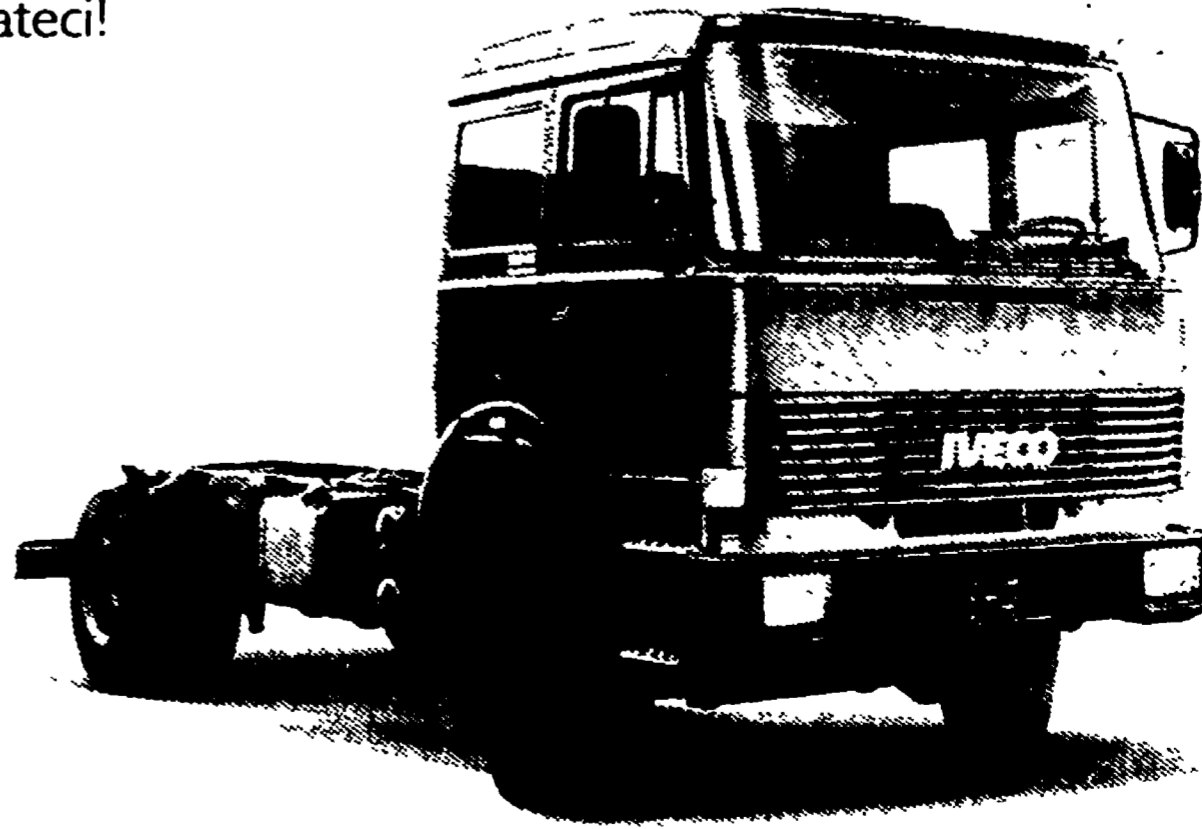
Non perdetevi tempo: consultate immediatamente il più vicino Concessionario Iveco. Un'occasione simile potrà non ripetersi più.

### COME E QUANTO SI RISPARMIA. ESEMPIO:

Supponiamo di partire da un importo rateabile netto di lire 70 milioni. E vediamo quanto risparmiate sugli interessi:

in 24 mesi	sconto di £. 8.246.000
in 30 mesi	sconto di £. 10.500.000
in 36 mesi	sconto di £. 12.873.000
in 42 mesi	sconto di £. 15.043.000
in 48 mesi	sconto di £. 17.129.000

Nel caso di un Fiat/OM 180.24 da acquistare a mezzo Sava con rateazione a 36 mesi, la riduzione del monte interessi che Iveco vi concede sulle rateazioni Sava può dunque raggiungere e superare l'importo di 9 milioni. Pensateci!



# IVECO

NAPOLI - POMPEI - SORRENTO (Orari della Circumvesuviana)			
partenze NAPOLI	arrivi SORRENTO	partenze SORRENTO	arrivi NAPOLI
4.53	5.52	4.23	5.21
6.44	6.40	6.00	6.57
8.18	7.18	6.36	6.32
9.41	8.42	6.29	7.02
7.04	7.58	6.58	7.45
7.48	8.42	7.24	8.09
9.40	10.26	7.24	8.09
10.28	11.15	8.09	9.03
10.43	12.07	8.23	9.17
11.07	11.54	8.12	10.06
11.51	12.36	8.59	10.45
12.37	13.27	9.12	11.57
13.17	14.12	11.23	13.17
13.53	14.47	12.29	13.17
14.28	15.37	13.19	13.49
14.52	16.37	14.12	14.12
15.47	16.41	14.12	15.05
16.32	17.37	15.05	15.33
17.05	18.00	15.03	15.56
17.27	18.23	15.38	16.31
17.52	18.29	16.08	17.30
18.16	19.13	17.17	18.10
18.42	19.27	18.05	18.58
18.53	20.10	18.05	18.58
19.28	20.38	18.54	19.52
20.03	21.09	19.16	20.10
20.30	21.24	20.17	21.18
21.18	22.18	20.43	21.39
22.40	23.18	21.18	22.58
22.54	23.48	22.29	23.20