



TRASPORTI IN CAMPANIA

L'UNITA' VENERDI' 26 NOVEMBRE 1982 PAGINA 19

Serve 132 comuni ma è all'orlo del tracollo

La vicenda del «CTP», Consorzio di trasporti pubblici di Napoli. Un programma per voltar pagina - Grave situazione finanziaria

Il C.T.P., Consorzio tra Comune e Provincia, operante, in fase transitoria, come azienda di trasporti pubblici serve le popolazioni di 132 Comuni delle province di Napoli e Caserta.

Il compito che il Consorzio si trova ad affrontare è complesso e presuppone la soluzione di problemi di varia natura che vanno ricercati nelle pesanti eredità ricevute dalle T.P.N. a cui è subentrato il Consorzio e nella successiva gestione commissariale.

La Società T.P.N. di cui unico azionista era il Comune di Napoli si scontrò continuamente con problemi le cui soluzioni non furono mai ricercate. La politica adottata dagli Amministratori della Società, che rispecchiava le forze politiche al potere negli anni 60; fu quella di trasformare l'Azienda in un feudo politico e un serbatoio di voti clientelari.

Ad aggravare lo stato delle T.P.N. contribuì il continuo affidamento ad esse, da parte del Ministero dei Trasporti e della Regione Campania, di autoservizi operanti nelle Province di Napoli e Caserta attraverso il quale si innescavano ulteriori operazioni di politica clientelare con il gonfiamento degli organici delle società di trasporto assorbito.

Agli inizi degli anni '70 le T.P.N. erano una grossa azienda di trasporto con strutture inadeguate; né il massiccio acquisto di materiale rotabile, negli anni '75, migliorò il livello dei servizi che continuò a perdere

colpi. Il continuo lievitare del deficit, la mancanza di capacità a dare risposte all'azienda, ne decretarono la fine.

Si passò allora alla costituzione di un consorzio tra il Comune e la Provincia di Napoli che operasse nel settore dei trasporti nelle zone servite dalle T.P.N.

Purtroppo alla decisione di costituire il Consorzio non seguì la nomina degli Organi Costitutivi. Vi è stata una lunga fase di liquidazione prima, e di commissariato dopo che ha messo alle corde l'azienda poiché le nuove gestioni non riuscivano a modificare i vecchi metodi di gestione anzi per certi aspetti, vedì la gestione commissariale, li hanno continuati.

Attualmente il Consorzio opera con servizi su gomma e su rotaia; per il servizio su gomma si opera su tre aree: l'area Nord si occupa delle autolinee interessanti il Casertano ed il Matese; l'area Nord-Est si occupa delle autolinee interessanti l'Aversa ed i comuni della fascia esterna di Napoli; l'area Nord-Ovest si occupa delle autolinee interessanti il Casertano ed il Matese; l'area Nord-Est si occupa delle autolinee interessanti l'Aversa ed i comuni della fascia esterna di Napoli; l'area Nord-Ovest si occupa delle autolinee interessanti il Casertano ed il Matese.

I nuovi organi hanno sulle loro spalle la pesante eredità di un'azienda che è sull'orlo del fallimento. Ad essi il compito di sollevare un'azienda con circa 5000 dipendenti.

Innanzi tutto occorre definire il ruolo del Consorzio che estendendo la partecipazione agli altri Comuni può

collocarsi quale struttura di aggregazione e di coordinamento del trasporto nell'area napoletana nell'ambito della costituzione dei bacini di traffico della legge.

Per quanto attiene l'azienda di trasporto, in attesa della nomina della Commissione Amministrativa, le direttive del lavoro possono così sintetizzarsi:

— Un impegno per portare avanti l'opera di ammodernamento della Ferrovia Alifana la cui progettazione è in fase ultimata;

— La costruzione del Deposito di Teverola e di Calvano;

— Riorganizzazione dei servizi interni in rapporto al nuovo piano di riorganizzazione ed alla meccanizzazione delle operazioni di ufficio;

— Rinnovo del parco rotabile e organizzazione del flusso dei ricambi;

— Risanamento della situazione finanziaria.

L'impegno che gli Organi del Consorzio hanno assunto sono notevoli perché notevoli e gravi sono i problemi da affrontare. E con il raggiungimento degli obiettivi di risanamento e di sviluppo che questa Azienda di trasporti può ritrovare un suo ruolo.

collocarsi quale struttura di aggregazione e di coordinamento del trasporto nell'area napoletana nell'ambito della costituzione dei bacini di traffico della legge.

Per quanto attiene l'azienda di trasporto, in attesa della nomina della Commissione Amministrativa, le direttive del lavoro possono così sintetizzarsi:

— Un impegno per portare avanti l'opera di ammodernamento della Ferrovia Alifana la cui progettazione è in fase ultimata;

— La costruzione del Deposito di Teverola e di Calvano;

— Riorganizzazione dei servizi interni in rapporto al nuovo piano di riorganizzazione ed alla meccanizzazione delle operazioni di ufficio;

— Rinnovo del parco rotabile e organizzazione del flusso dei ricambi;

— Risanamento della situazione finanziaria.

L'impegno che gli Organi del Consorzio hanno assunto sono notevoli perché notevoli e gravi sono i problemi da affrontare. E con il raggiungimento degli obiettivi di risanamento e di sviluppo che questa Azienda di trasporti può ritrovare un suo ruolo.

M.N. La Metropolitana di Napoli

Ingorgo spontaneo, ingorgo procurato, punto nodale di traffico, intasamento delle vie laterali, coda di traffico, serpentine di traffico e, così via. Tutti termini per parlare di paralisi, e paralizzare una città, vuol dire paralizzarla in tutte le sue attività economiche, imprenditoriali, professionali, produttive, aggiungere al costo del costo del traffico.

Creare una rete di trasporto sotterranea, in grado di collegare e superare i punti nevralgici di una città è il modo in cui le più grandi, o anche solo le più densamente popolate città del mondo, hanno tentato di risolvere in modo ottimale il problema, dai tempi della Regina Vittoria, a Londra, fino ad oggi.

Il 25 febbraio di quest'anno il Consiglio Comunale ha approvato il Progetto Generale Esecutivo della Linea «1» della Metropolitana di Napoli. Il 3 giugno è seguito il parere favorevole della Commissione Interministeriale per le

Metropolitane. Il 7 agosto 1982 il Ministero dei Trasporti ha dato la propria approvazione al progetto.

La Regione Campania sta per emettere il proprio «placet» definitivo alla realizzazione dell'opera.

Nel frattempo procedono per stralci approvati, la Concessionaria: M.N. Metropolitana di Napoli S.p.A., che si avvale, per Convenzione di Concessione, per la Progettazione e la Direzione Lavori dell'opera dei tecnici della M.M. Metropolitana Milanese S.p.A., ha portato avanti i lavori procedendo alla costruzione della galleria di linea nella tratta P.zza Vanvitelli/P.zza Muzii ed alla realizzazione di due Stazioni sotterranee: Vanvitelli e Medaglie d'Oro, per un totale di 1,2 Km.

Le opere civili del I e del II Stralcio sono in fase di ultimazione (la stessa P.zza Vanvitelli è, quasi tutta, restituita al traffico di superficie) il che consentirà di sperimentare il materiale ro-



PIAZZA MEDAGLIE D'ORO - lavori per la costruzione della stazione

tabile e le tecniche innovative dell'attrezzaggio previste per la Linea «1» della metropolitana. Infatti la pendenza della linea, il 55 per mille nella parte alta, e le caratteristiche dei terreni da attraversare rendono questa fase di sperimentazione necessaria per l'impiego di nuove tecnologie atte a superare le difficoltà che si incontreranno nella Linea «1» della Metropolitana di Napoli la più avanzata tecnologicamente in Europa e, al momento, nel mondo.

La sperimentazione eseguita in contemporanea ai lavori di costruzione delle altre parti della linea, servirà ad accelerare i tempi di realizzazione, già previsti in 7 anni dalla data di approvazione definitiva, evitando il sommarsi dei tempi di sperimentazione ai tempi di realizzazione.

L'approvazione definitiva del progetto consentirà l'apertura di nuovi cantieri e l'occupazione di ulteriore ma-

nodopera con un utilizzo previsionale, per le sole opere civili, di circa 2.500.000 ore lavorative per anno. La Convenzione di Concessione sottoscritta tra Comune di Napoli e M.N. Metropolitana di Napoli S.p.A. recita: «Art. 8: La Concessionaria si obbliga a garantire la massima utilizzazione, sia in fase di progettazione che di esecuzione delle opere, di energie napoletane a livello professionale, imprenditoriale ed occupazionale, riservando, comunque, a dette forze una quota non inferiore all'80% dell'importo complessivo dei lavori e con l'osservanza delle norme sul collocamento».

Nello sforzo costante che l'Amministrazione Comunale di Napoli va facendo di giorno in giorno per rendere la città più vivibile, la costruzione della metropolitana rappresenta la proiezione per una soluzione stabile del problema della mobilità cittadina; la volontà di dotare la città di un'opera che sia pun-

to di riferimento alla riorganizzazione del trasporto pubblico di superficie con la creazione di una rete capillare di penetrazione lungo la direttrice sotterranea in connessione con le 14 stazioni intermedie.

Fin da ora si prevede, su progetto del Comune di Napoli, un prolungamento del percorso fino a Secondigliano, raggiungendo così il popolare quartiere della 167 e collegando la Linea «1» alla Alifana.

La stazione terminale di Garibaldi sarà stazione di interconnessione della Linea «1» con la Ferrovia Alifana, con la Circumvesuviana e con la già operante metropolitana delle F.S.

In questo modo la Linea «1» contribuirà, con l'interconnessione anche della Ferrovia Circumvesuviana (Corridoio mobile di Montesanto) a chiudere quell'anello integrato di trasporti urbani che sono più efficacemente privilegiati dal trasporto pubblico, rispetto al trasporto privato.

PREVISIONI DI UTENZA

- 345.000 viaggiatori
- 70.000 passeggeri nelle ore di punta
- 110 milioni di utenti ogni anno
- velocità commerciale: 32 Km/h
- tempo massimo di percorrenza, Garibaldi/Colli Aminei: 20 minuti
- frequenza dei treni: 1 ogni 3 minuti nelle ore di punta

Lo sviluppo delle infrastrutture viarie nella regione anch'esso squilibrato 1630 chilometri di strade per ogni mille di territorio. Quasi tutte sulla fascia costiera. Che cosa si intende per «grande viabilità» - I cosiddetti assi di supporto in via di costruzione

Con la più fitta rete stradale difficile viaggiare in Campania



Come afferma l'ANAS, lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto e, in particolare, della rete stradale, è condizionato dall'assetto economico territoriale. Questo presenta in Campania adensamenti di attività e di popolazione lungo la fascia costiera che, benché raggiunga appena il 22% della superficie regionale, riunisce circa il 68% della popolazione, con una densità media di 1.180 abitanti per chilometro quadrato. In questa grande conurbazione, che riunisce le maggiori iniziative industriali, commerciali, turistiche, che concentra i maggiori centri direzionali, e di servizi, vi è la maggiore incidenza della viabilità per chilometro quadrato. Questa, infatti, è pari a 1.630 chilometri di strade per ogni mille chilometri quadrati di territorio, rispetto alla media regionale di 1.201 chilometri e alla media nazionale di 993 chilometri.

Questa rete stradale regionale viene suddivisa in quattro livelli. Al primo troviamo le autostrade. La Campania è interessata all'autostrada del So. tra Roma, Caserta, Napoli, Salerno, R. Calabria e alla trasversale tirreno-adriatica tra Napoli, Caserta di Puglia e Bari. Un collegamento tra queste due direttrici, passa

per Benevento, Telesse e Calanelli e proseguirà con la strada di scorrimento veloce Grottole/Avellino, Lioni, Contursi.

A sud di Salerno la «Basantana» collega Campania, Lucania e l'intero sistema, mentre, è in corso, sempre a sud di Salerno, l'ammodernamento della statale «18 tirrenica inferiore». Al secondo livello troviamo tre strade la statale Domitiana, lungo la costa che è ancora uno degli itinerari tradizionali tra Napoli e Roma; la Fondo Valle del Tamaro che da Benevento collega la Campania al Molise e la «fantasma» che da Avellino, per Lioni e Calitri, serve le zone più interne e montagnose della Regione.

La viabilità del 3° livello comprende quasi tutte strade di interesse turistico. Oltre all'isola di Ischia le statali sorrentina e amalfitana e le strade statali di interesse regionale e interprovinciale di oltre duemila chilometri ed una maglia di strade provinciali di circa 6.250 chilometri.

C'è poi la cosiddetta «grande viabilità» che, interessando prevalentemente i traffici nella cosiddetta «fascia attiva», penetra fin nel più denso tessuto metropolitano, vi fanno parte la Tangenziale di Napoli, il collegamento del

ramo Barra con l'autostrada Napoli-Salerno, il collegamento a monte del Vesuvio, tra Caserta e l'autostrada Napoli-Salerno; l'autostrada Napoli-Bari fino al nodo di Nola; l'autostrada Napoli-Roma fino a Caserta e con i terminali di allacciamento alla tangenziale e all'autostrada Napoli-Salerno; l'autostrada Napoli-Salerno; i cosiddetti assi di supporto industriale in via di costruzione. Nelle previsioni dell'ANAS è inclusa l'ipotesi di un incremento del traffico nella zona a sud di Caserta, e fino a Napoli e Pomigliano d'Arco, sia per il fitto pendolarismo tra le aree residenziali e quelle industriali, tra i centri direzionali e le aree operative; sia per il traffico delle merci tra le aree industriali con i porti, e la viabilità interregionale.

Una recente indagine eseguita dalla Camera di commercio insieme all'Istituto di tecnica ed economia dei trasporti dell'università di Napoli, sul trasporto delle merci nella provincia di Napoli e nei centri della provincia di Salerno e Caserta ad essa più direttamente collegati, ha accertato che ogni giorno vi sono in media 64.400 spostamenti di veicoli merci, esclusi i motocarri. E si presume un loro costante aumento

nel prossimo decennio. Di contro le previsioni danno per certa una stasi o addirittura una riduzione nel traffico delle automobili dovuta anche alle iniziative in corso per potenziare i trasporti ferroviari, con la costruzione della Metropolitana di Napoli, la ristrutturazione dell'Alifana e i potenziamenti delle linee Cumana e Circumvesuviana. Alla riduzione del traffico degli autoveicoli dovrebbe contribuire la destinazione al traffico metropolitano della linea ferroviaria Napoli-Salerno che verrebbe sostituita dalla progettata linea veloce a monte del Vesuvio. Rimane il fatto che a sud di Salerno la mobilità nella cosiddetta fascia attiva rimane affidata quasi solo agli autoveicoli e, quindi, alla autostrada Salerno-Reggio Calabria. Per questo l'ANAS ritiene utile prolungare l'autostrada Caserta-Benevento-Salerno fino a Eboli. Come ritiene utile che siano estese a sud di Salerno linee ferroviarie veloci destinando quelle attuali al traffico pendolare.

FRANCO DE ARCANGELIS

Curiamo la sostanza. Ed esaltiamo la forma.



AP887P. Velivolo bimotore multiruolo, con motori a turbina. Altissima versatilità ed affidabilità a costi operativi e di manutenzione eccezionalmente bassi.

PS8C. Velivolo bimotore, ultimo prodotto dello sviluppo della serie P88, con prestazioni ulteriormente migliorate e bassi costi operativi e di manutenzione. Disponibile anche nella versione TC.

PS8S. Velivolo monomotore: il "best-seller" italiano per l'addestramento.

PS8 OBS. L'unico velivolo bimotore capace di svolgere compiti di osservazione e sorveglianza simili a quelli di un elicottero, a costi notevolmente inferiori.

PARTENAVIA
Società del
Raggruppamento Aeritalia

ALITALIA
Gruppo IRI