

Trasporti
oggi
domani

5

La città lagunare e i suoi vaporetto
Una scenografia senza pari e i turisti lo sanno
Un «servizio» anche di protezione civile

Con l'ACTV a zonzo per Venezia e i suoi dintorni

VENEZIA — Volete fare un giro in autobus attraverso i viali alberati del Lido di Venezia, gettare uno sguardo alle raffinate architetture dell'Hotel des Bains entro a Thomas Mann, farvi incantare dagli arabeschi dell'Hotel Excelsior prima di immergervi lungo le silenziose lingue di sabbia di Malamocco? E poi farvi trasportare, voi e l'autobus, su un piccolo ferry, che lambisce le petroliere che penetrano a Porto Marghera per portarvi sicuri sull'altra sponda tra le case basse dei pescatori di Pellestrina? E quindi proseguire tra laguna e mare fino ad un altro battello che vi trascinerà fin dentro il cuore vivace e sanguigno di Chioggia? Tutto questo è molto semplice e vi costerà poco più del prezzo di un paio di caffè: basta prendere uno degli autobus della linea 11 dell'Actv, l'azienda che gestisce il servizio di trasporto pubblico veneziano. L'Actv ha molti motivi per tenere alta la testa, come vedremo, ma nella «concorrenza» tra le varie aziende pubbliche di trasporto italiane (ed azzardiamo anche estere) vanta un record che nessuno probabilmente le toglierà mai: quello della miglior scenografia. Ogni giorno viene apprezzata da migliaia di turisti italiani e stranieri — ma anche i veneziani non si fanno certo accicare dalla forza del

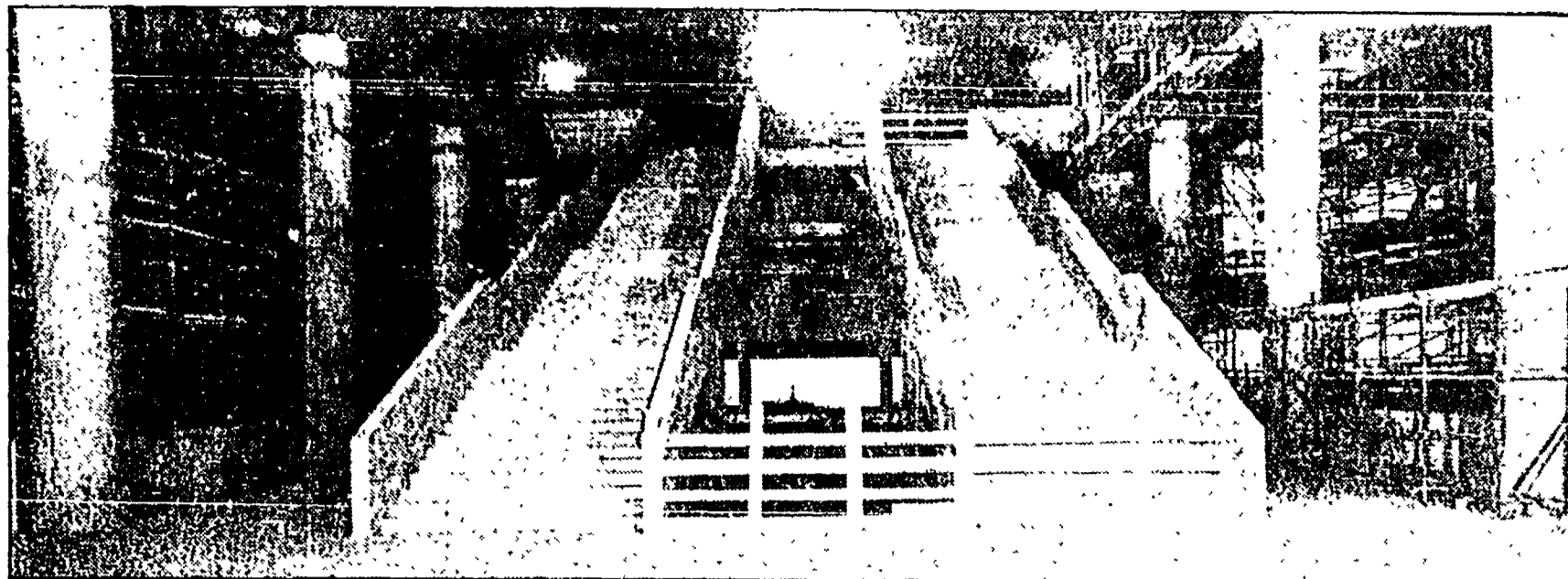
l'abitudine — che usano i mezzi dell'Actv per sfilare lungo i palazzi gotici, rinascimentali, settecenteschi della più bella «avenue» del mondo: il Canal Grande, magari utilizzando i capienti vaporetto della linea 1 che con meticolosa attenzione vi fanno approdare, tratto a tratto, a tutte le tappe di questa magnifica via d'acqua e vi portano a scoprire da vicino i mille incanti delle abitazioni dei dogi. Più che di uno spostamento, si tratta di una vacanza di oltre mezzora (tra piazzale Roma e San Marco). E se avete fortuna di essere veneziani o di nascondere in tasca la carta Venezia, per la gita vi basterà quanto spendete per un caffè. Un'attenzione dell'Actv per i suoi concittadini, per quelli che i vaporetto sono costretti ad usarli ogni giorno per tornare a casa in una delle tante isole della laguna.

Il rapporto tra i veneziani ed i loro vaporetto è di tipo del tutto particolare: non essendo l'auto (ed i prezzi dei taxi acquiescono molto alti) per spostarsi non restano che le gambe o il motoscafo dell'Actv. Per questo chiedono molto all'Actv e l'Actv cerca di dare altrettanto, anche se non sempre è facile, soprattutto d'estate quando sui mezzi pubblici si concentra l'assalto scatenato di migliaia

all'Actv non si facciano i conti con i bilanci. Anzi, i libri contabili per i dirigenti dell'azienda sono persino fonte di una certa soddisfazione. «Teniamo le tariffe al minimo dei livelli stabiliti dalla Regione Veneto — spiega l'ing. Fioravante Pagnin, presidente del Ctv, il consorzio di Comuni e Provincia gestore dell'azienda — prevediamo particolari agevolazioni per studenti, lavoratori, pensionati e nonostante questo il rapporto ricavi-costi è del 44%, il miglior risultato del Veneto». Un buon risultato che non è stato ottenuto a scapito del servizio. Anzi, negli ultimi anni l'Actv si è impegnata in un massiccio sforzo di ammodernamento e di potenziamento dei mezzi (tanto che l'azienda è ora ai primi posti anche per la «gioventù» del parco macchine. Sono più di trenta le nuove imbarcazioni Actv che solcano i canali lagunari; molte hanno sostituito vecchie unità nel quadro di un progetto di rinnovamento della flotta, ma non sono poche quelle aggiuntive, frutto di un programma di potenziamento del servizio.

Actv, però, non vuol dire soltanto laguna. Infatti, l'azienda gestisce anche tutti i servizi di terraferma urbani ed extraurbani collegando tra loro 4 province e 46 comuni con oltre 700 km di rete. Dall'inizio della gestione consortile (1978) l'Actv ha visto immessi nel proprio parco circa 250 nuovi autobus, tanto che oggi essi sono ormai 500. In prospettiva, lo sforzo sarà altrettanto grande: nel prossimo triennio l'azienda ha intenzione di investire ben 45 miliardi per acquistare altre 219 unità. Il tutto nel quadro di un progetto ambizioso che prevede profonde integrazioni ed intermodalità tra il sistema di trasporto lagunare, quello su gomma cittadino ed extraurbano ed anche quello ferroviario. Fin dove ce la fa, l'Actv usa risorse proprie, ma un servizio così complesso ha bisogno anche di dotazioni finanziarie da parte della Regione. E qui, il dente duole. «Attualmente — spiega il presidente dell'Actv, Fulgenzio Livieri — circa il 53% dei passeggeri che in Veneto usa il mezzo pubblico viaggia con i servizi dell'Actv; però la Regione ci garantisce molto meno attraverso il fondo trasporti veneto. In questo modo c'è il rischio di bloccare molte nostre ipotesi di sviluppo. Detto in percentuale, lo scarto è limitato, ma in cifre assolute son più che notevoli: poco, infatti, circa 24 i miliardi di lire mentre gli equipaggi dormono lì vicino in appositi alloggi, pronti ad ogni evenienza. Un «servizio» da protezione civile che all'Actv costa ma che è impossibile eliminare creda che

Gildo Campesato



NAPOLI — Un'immagine delle strutture interne della stazione Vanvitelli

Metropolitana Napoli: finalmente in porto il progetto della linea 1

Con delibera del 2-2-1983 della Regione Campania e la successiva delibera del Comune di Napoli del 16-1-84, il progetto della linea 1 della Metropolitana di Napoli è finalmente giunto in porto. Anzi lo stesso Comune di Napoli ha ritenuto di dover progettato un prolungamento della linea atto a servire il popoloso quartiere di Secondigliano.

Tutte le approvazioni necessarie sono state date e la Concessionaria, la M.M. Metropolitana di Napoli S.p.A., che nelle more dell'approvazione del progetto generale esecutivo ha portato avanti fin quasi all'ultima istanza i lavori per le opere civili nel tratto Piazza Vanvitelli - Piazza Muzi, è pronta a partire aprendo nuovi cantieri. Alla M.M. il Comune di Napoli ha affidato anche la realizzazione del progetto prolungamento. La Società ha preventivato di poter completare l'opera in 7 anni, ma solo se ci sarà un flusso costante di finanziamenti che coprano l'intera realizzazione. Questo è il punto.

È l'ennesimo progetto utile, indispensabile per rendere alla Città la sua vivibilità, che si scontra con la dura realtà napoletana. L'Ente Concedente, il Comune di Napoli, cui tocca il compito di fornire l'adeguato copertura finanziaria, ha una situazione economica notoriamente deficitaria ed una serie di debiti pregressi che non consentono di finanziare direttamente l'opera poiché impediscono l'accesso agli Istituti di Credito autorizzati al finanziamento della metropolitana.

Eppure la linea 1 della Metropolitana di Napoli, entrata a far parte del Progetto integrato Napoli, ha già

ottenuto dalla CEE la garanzia del finanziamento del 40% delle opere civili (la maggior parte della spesa) dell'intera opera, riconosciuta fondamentale per il collegamento dell'area extraurbana a nord della città e la parte bassa e portuale.

Il Wali Journal di qualche giorno fa, descrivendo una Napoli priva di giunta comunale, sommersa dai rifiuti, con un deficit di bilancio esorbitante, citava il rischio che si interrompersi i lavori per la costruzione della Metropolitana come uno dei sintomi emblematici della situazione.

Le leggi che finanziano la Metropolitana, la 1042 del 1969 e le 222 successive integrazioni sono superate dai tempi offrendo una copertura finanziaria insufficiente per un'opera il cui costo è valutato sui 1.500 miliardi.

Eppure questo costo, che sembra alto, e nelle sue voci addirittura inferiore nei prezzi applicati (costo-km) per le altre metropolitane italiane di Roma e Milano.

La linea 1 che si svolge da Piazza Garibaldi a Colli Aminei, con un prolungamento che arriva fino a Secondigliano per un totale di 19 stazioni, attraversa la città toccando i punti nodali di traffico: Corso Umberto, Piazza 22222, Vomero, Arenella, dispiungendo quartieri ghettizzati dalla mancanza di vie di accesso, come il quartiere Materdei, fino a collegare la città con la zona ospedaliera e la 167 di Secondigliano, quartiere emarginato fin dalla sua costruzione. Un percorso per il quale, specie nelle ore di punta occorrono ore nel traffico più caotico. Gli utenti della

metropolitana lo percorreranno in soli 20 minuti. Il progetto della linea 1, già incluso nel Piano Comprensivo dei Trasporti del 1972, prevede inoltre il collegamento con le ferrovie dello Stato a Piazza Garibaldi, con la Comune e la Circumvesuviana a Montesanto, le funicolari al Vomero, con l'Alifiana a nord.

Sono previsti nelle zone d'interscambio, il famoso park and ride già realizzato in altre metropolitane europee e la ristrutturazione di tutto il sistema di trasporti su gomma in corrispondenza delle Stazioni della M.M. Un terminal per le autostrade extraurbane è previsto nei pressi del nodo ferroviario di Piazza Garibaldi.

Un progetto grandioso alla cui redazione, effettuata dalla M.M. Metropolitana Milanese S.p.A., hanno partecipato i più prestigiosi studi tecnici napoletani, una realizzazione che ci qualifica nel mondo attirando visite tecniche della Polonia ed anche dalla lontana Cina. È dello scorso gennaio la visita di una delegazione tecnica proveniente da Shanghai per visualizzare le soluzioni adottate a Napoli.

Le opere civili della tratta Vanvitelli - Muzi, comprendenti le due stazioni di Vanvitelli e Medaglia d'Oro, sono in fase di avanzata esecuzione ed hanno compreso, unitariamente al riassetto e alla ristrutturazione di tutti i sottoservizi interferenti con i lavori, la deviazione ed il rifacimento dell'antico ed ormai obsoleto Acquedotto Arenella.

Ma quello che veramente nell'analisi costi - Benefici dell'opera fa pendere la bilancia sulla necessità della

realizzazione è il calcolo del beneficio derivante all'utente e quindi alla collettività dal minor tempo di percorrenza sul tratto, dall'affidabilità del sistema, dal risparmio derivante dal minor uso dell'auto privata e dei parcheggi che, secondo il calcolo degli esperti che danno delle precise valutazioni al rapporto tempo/denaro, ammonterebbe a ben 408 miliardi annui. Un beneficio sociale non indifferente.

Un'opera dunque la Metropolitana che oltre a rendere questa città più vivibile, contribuirà, decongestionando il traffico, a ridare quella vocazione turistica da molti rivendicata.

Un grosso investimento, dunque, ma con un'alta redditività che nei sette anni previsti dalla Concessione per la sua realizzazione porterà del lavoro a Napoli, non solo per quanti parteciperanno alla costruzione delle opere civili, ma anche per le industrie elettromeccaniche e del materiale rotabile, per i fornitori delle materie prime e delle attrezzature necessarie, per tutto l'indotto insomma, creando anche una crescita delle qualificazioni delle maestranze locali.

Un'opera napoletana per i napoletani.

Tutte le forze politiche locali hanno promesso il loro interessamento e si sono impegnati per sbloccare la situazione dei finanziamenti senza i quali neanche i contributi stanziati dalla Comunità Economica Europea sono riscuotibili.

Napoli non può perdere questa occasione.



metrolev

Sistema modulare per il trasporto di massa di interesse metropolitano



intermetro spa
00148 ROMA
VIALE CASTELLO DELLA MAGLIANA, 38
TELEFONI 06/52241
TELEX 622583 METRO I

Metrolev è un sistema di trasporto modulare alternativo ai tradizionali sistemi. Richiede brevi tempi d'esecuzione, bassi costi di investimento e di esercizio. È ideale per potenziare le reti di trasporto nelle grandi e medie città.

Metrolev è un sistema per viaggiare all'aperto, è silenzioso, pulito, puntuale, non crea inquinamenti né barriere urbanistiche. Metrolev è un sistema Intermetro: la sola in Italia che dal 1968 studia e realizza sistemi completi per il trasporto metropolitano e ferroviario.

1 **M**

Metropolitana nel concetto di sistema a guida vincolata con servizio cadenzato e distanziatore automatico

2 **M**

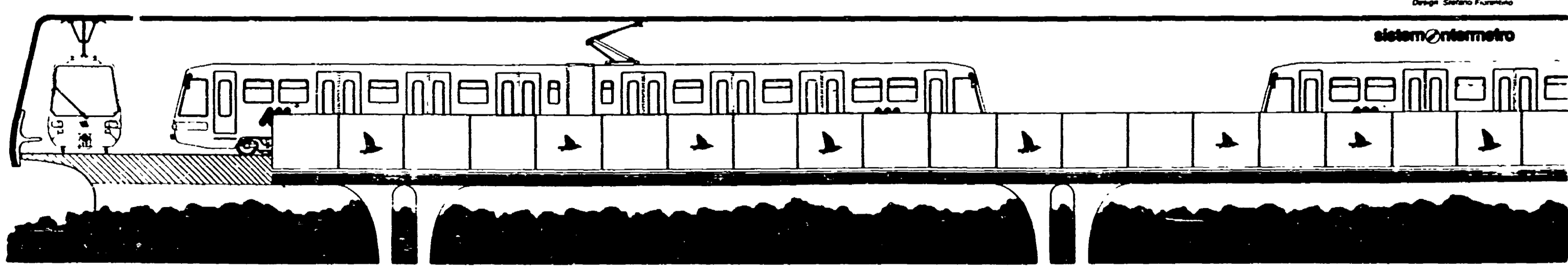
Leggera con riferimento alle strutture (ove corrono veicoli con ridotto carico per asse) e ai bassi costi di realizzazione e di esercizio

3 **M**

Elevata come equivalente o duale di galleria senza incroci a raso con altro trasporto

4 **M**

Modulare nella via, nelle stazioni, nel veicolo, nella capacità di trasporto



Disegni: Stefano Fumagalli

sistemointermetro