

Napoli / Trasporti

Una maglia a rete aperta

Si va configurando un sistema efficace e funzionale. L'autore di questo intervento ha però qualche dubbio sulla linea piazza Garibaldi-Vomero.

NELLE ULTIME settimane il tema dei trasporti pubblici su ferro nell'area napoletana è stato frequentemente all'ordine del giorno in dibattiti e confronti di vario tipo: se ne è parlato — sia pure con esasperato tecnicismo nella massima parte degli interventi 'locali' — in un incontro organizzato dalla Regione e dal Comune con architetti e ingegneri della metropolitana di Baku, nel quadro della settimana dell'Azerbaijan; se ne è parlato, in diverse sedi, in relazione all'infittirsi del dibattito sul progetto speciale per l'area napoletana; se ne è parlato in Consiglio Comunale, a proposito della linea I della metropolitana napoletana.

Un particolare interesse, riveste proprio la approvazione, da parte del Consiglio Comunale, del progetto di massima del secondo lotto della metropolitana, sul tratto Colli Aminei-Secondigliano. E' una decisione di grande importanza, non solo perché concretamente rispondente all'esigenza di evitare che la vecchia periferia ed il nuovo quartiere della I67 restino insediamenti emarginati e segregati, ma anche e soprattutto perché conferisce fin d'ora un respiro ed una dimensione territoriale agli interventi nel settore in corso di realizzazione nella città. Nell'area di Secondigliano, infatti, la metropolitana potrà connettersi con un nodo di interscambio alla ferrovia Alifana (di prossima ristrutturazione) che collegherà l'area di Poggioreale e Capodichino con l'Aversano, il Casertano e, infine, l'Alifano.

In tal modo, la rottura dell'isolamento dei Colli Aminei e del Vomero stesso non avviene nei termini di un mero collegamento subordinante con il centro terziario della città, bensì con l'inserimento di quelle aree prevalentemente residenziali in un contesto economico-territoriale assai più ampio.

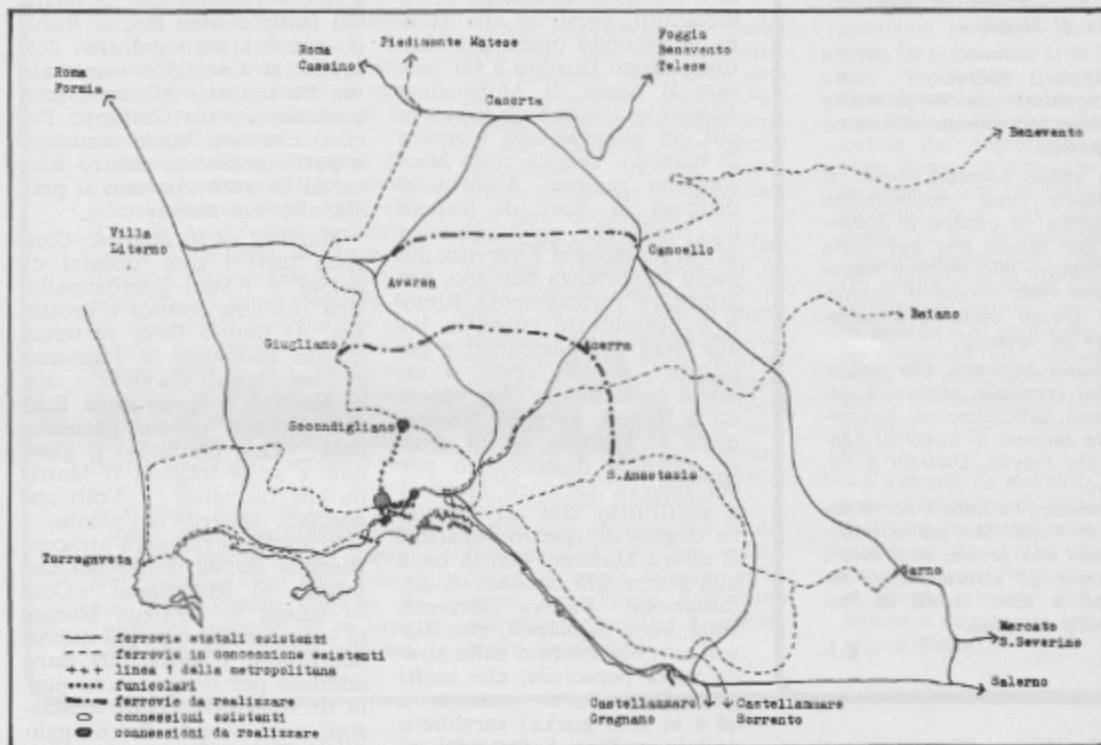
In definitiva, sul collegamento metropolitano Vomero-Secondigliano, che nel sistema abbastanza ricco di linee ur-

sentendo agevoli collegamenti fra Secondigliano, Colli Aminei e Vomero con Soccavo, Pianura, Fuorigrotta, Pozzuoli e l'area flegrea, da un lato, e con il centro della città e l'area orientale, dall'altro.

E' chiaro che la piena valorizzazione della funzione che potrà svolgere la metropolitana Vomero-Secondigliano dipenderà in larga misura da due condizioni essenziali, per il conseguimento delle quali occorrerà la più incisiva e compatta mobilitazione dei cittadini al fianco delle istituzioni locali: esse sono la sollecita ed adeguata ristrutturazione dell'Alifana almeno fino a S. Maria Capua Vetere e la riserva al solo traffico

ranei di metropolitana.

E' ormai il caso, io credo, di porre esplicitamente più di un interrogativo circa l'opportunità di realizzare il tratto Vomero-Piazza Garibaldi della linea I della metropolitana. Si tratta, infatti, di un intervento estremamente difficoltoso per i problemi esecutivi (immaginate, tra l'altro, che cosa succederebbe nel traffico di superficie durante i lavori nei tratti fra il Museo Nazionale, Piazza Dante, Piazza Bovio e il Rettifilo?), di un intervento spaventosamente costoso, di un intervento non particolarmente soddisfacente per tracciati e pendenze e, al contempo, di un intervento non certamente indispensabile, visto che costi-



bane su ferro è il primo asse importante con andamento trasversale Nord-Sud rispetto al prevalere di tracciati Ovest-Est paralleli alla costa, mi sembra che vada avanzata una valutazione complessivamente positiva. E ciò particolarmente se si tien conto delle possibilità di interscambio anche per il suo terminale meridionale con altri vettori su ferro: mi riferisco in primo luogo alle connessioni con le funicolari, e particolarmente con quella appena ristrutturata di Chiaia (mediante la quale si verrebbe a realizzare un'importante raccordo con la linea metropolitana FS Pozzuoli-Gianturco), ma anche alle connessioni realizzabili con la linea Circumflegrea della Sepsa (che sottopassa la collina del Vomero parallelamente all'asse via Scarlatti - via Cilea) mediante sistemi elevatori (ascensori, scale mobili etc). all'altezza di via Bernini.

In tal modo si conseguirebbe, con limitati interventi, una più completa utilizzazione della rete esistente, con-

metropolitano della linea FS Pozzuoli - Fuorigrotta - Montesanto p.za Garibaldi-Gianturco.

Ed è altrettanto chiaro che, una volta soddisfatte tali condizioni e realizzate le connessioni fra i vettori su ferro esistenti (quelle citate, ed inoltre gli 'scambiatori' di Montesanto e di Piazza Garibaldi), il sistema fondamentale del trasporto pubblico in sede propria sarà sufficientemente completo ed articolato: certo, occorrerà potenziare ed ammodernare la linea tranviaria litoranea, occorrerà potenziare il trasporto pubblico (con nuove corsie riservate, con incrementi del parco vetture, con pedonalizzazioni coraggiose di consistenti aree centrali) su gomma, occorrerà riflettere sul modo più opportuno per utilizzare anche il supporto della Tangenziale nel sistema delle linee Atan e Tpn; ma non saranno indispensabili, nell'area urbana, nuove infrastrutture primarie, specie se costituite da tronchi sotterranei in larga misura un-

doppione rispetto all'esistente collegamento attraverso le funicolari (Chiaia in primo luogo, ma anche Montesanto, la cui ristrutturazione è in corso) e la linea FS Piazza Amedeo-Montesanto-Piazza Garibaldi.

Va inoltre rilevato che la realizzazione della linea I fra Vomero e Piazza Garibaldi non comporterebbe soltanto un impiego antieconomico degli specifici finanziamenti, ma renderebbe antieconomica (un vero spreco, anzi!) anche la spesa 'già effettuata' per la ristrutturazione della funicolare di Chiaia, le cui soluzioni tecniche si giustificano solo nel quadro delle connessioni prima indicate e quindi in rapporto ad un intenso e continuo flusso di traffico. Fine a se stessa (come necessariamente funziona oggi) la nuova funicolare si presenterebbe come un impianto ai limiti dell'assurdo, con la sua elevatissima velocità ma sfruttata solo ogni 15 minuti, senza più fermate intermedie, con le stazioni ar-

retrate rispetto alle primitive posizioni, con le vetture quasi senza sedili in cui si fanno lunghe attese in piedi per un viaggio di poco più di 60 secondi, e via rilevando.

Occorre, infine, mettere in evidenza che la realizzazione della tratta Vomero-Piazza Garibaldi della metropolitana aumenterebbe, sì, la mobilità longitudinale nelle aree centrali della città, ma non certo in misura enormemente superiore a quanto potrebbe conseguirsi, e con spesa di gran lunga inferiore, potenziando ed ammodernando, come si diceva, linee tramviarie e trasporti su gomma nel quadro di una più rigorosa ed avanzata regolamentazione del traffico automobilistico privato.

Diverso è il discorso alla scala sovracomunale: in un sistema di linee su ferro storicamente stratificatesi secondo un comprensibile modello radiocentrico su Napoli, non bastano ristrutturazione ed ammodernamenti dell'esistente (in particolare delle linee SFM fra Torre Annunziata e Castellammare, per Sarno e per Baiano, e dell'Alifana) che porterebbero ad ulteriori processi di polarizzazione sul capoluogo.

A tale scala, invece, è necessario anche introdurre alcune nuove infrastrutture, nella prospettiva di un sistema di trasporto più equilibrato, nel quale alcuni collegamenti trasversali inizino la costruzione di una maglia a rete 'aperta', non più dominata da un disegno 'stellare' di itinerari e di relazioni.

In tal senso, mi sembrano prioritari ed essenziali i nuovi tronchi ferroviari Aversa-Cancello e S. Anastasia-Pomigliano-Acerra (in futuro, eventualmente prolungabile verso Caivano - Cardito-Frattamaggiore-Giugliano), al servizio non soltanto degli insediamenti residenziali, ma anche delle concentrazioni industriali da integrare e riorganizzare in 'sistema' produttivo e bilanciato ed interconnesso.

L'urgenza di tali collegamenti trasversali, come delle connessioni fra le linee esistenti nella città di Napoli, va a mio avviso affermata con vigore anche in relazione al proseguire, ancora oggi, di nuove realizzazioni stradali ed autostradali, secondo una logica di sostegno della motorizzazione privata ormai universalmente rinnegata (almeno a parole), e spesso in settori territoriali per i quali si è più volte riaffermata la necessità di impedire o frenare processi di urbanizzazione e polarizzazione: si pensi, per fare un esempio, al raddoppio in corso, da parte dell'ANAS, della statale Domiziana o, peggio, alle recenti proposte di raccordi autostradali, di concezione a dir poco ardita, fra Tangenziale e Mergellina.

Sandro Del Piazz

Napoli / Comune

100 miliardi che farne?

Avviata l'utilizzazione dei primi 50 miliardi del prestito, incomincia la discussione sugli altri 100 miliardi.

IL MUTUO DEI primi 50 miliardi del prestito obbligazionario è stato sottoscritto da Luigi Arcuti, direttore del Banco San Paolo di Torino, e dal sindaco Valenzi. Alla cerimonia, come si suol dire, solenne, erano presenti anche il vicesindaco, Antonio Carpino e l'assessore alle finanze, Antonio Scippa. La somma è stata ripartita da tempo: edilizia scolastica, fognature, viabilità, impianti di pubblica illuminazione di Chiaiano, cimitero, due nuovi autoparchi N.U., uno a Nuova Agnano e l'altro a Pianura. Oltre la metà di queste opere sono state già appaltate oppure sono in fase di attuazione.

Intanto è stata avviata la trattativa con il Banco di Napoli per il mutuo di altri 100 miliardi. Che fare di questi altri 100 miliardi? Il dibattito tra i partiti della maggioranza è da tempo aperto.

«Dobbiamo puntare su servizi produttivi, afferma Luigi Buccico, socialista, assessore ai trasporti e alle municipalizzate. Questi fondi devono innescare insomma meccanismi di occupazione e di lavoro non fini a se stessi». Buccico parla soprattutto dei trasporti pubblici. Investimenti in questo settore potrebbero fornire commesse alle industrie napoletane e costituire un decollo per l'apparato produttivo napoletano. Ma bastano 100 miliardi — o 150 considerando anche la prima tranche concessa dal Banco San Paolo di Torino — per salvare un apparato produttivo gravemente compromesso e in parte anche obsoleto? Possono da soli essere il volano dell'economia napoletana? «Il prestito è rilevante — replica l'assessore ai trasporti — non deve però essere un salvacondotto per tutte le inadempienze che sino ad ora si sono verificate nei confronti del Mezzogiorno, e soprattutto di Napoli, sia da parte delle partecipazioni statali, sia da parte del governo, sia da parte di tutte le forze economiche che stanno strangolando alla gola l'economia napoletana».

«I settori d'intervento per i 100 miliardi — dichiara Antonio Scippa, comunista, as-

sessore alle finanze — sono sostanzialmente tre: opere di urbanizzazione, edilizia per i senza tetto, trasporti». Facciamo rapidamente i conti per le sole opere di urbanizzazione: 40 miliardi per la rete di urbanizzazione secondaria nella zona di Secondigliano, 70 miliardi per la rete di urbanizzazione primaria e 60 per quella di urbanizzazione secondaria nella zona di Ponticelli. L'importo complessivo è di circa 170 miliardi. E' superiore di ben 70 miliardi alla somma delle due ultime tranche del prestito che il Comune deve ottenere ancora.

I piani precisi per l'utilizzazione dei 100 miliardi, comunque, sono in fase di elaborazione. Per l'edilizia popolare, ad esempio, sono già previsti 20 miliardi per la costruzione di circa 6 mila vani nella zona di Ponticelli. Ma tutto — opere di urbanizzazione, edilizia popolare; trasporti, edilizia popolare trasporto-libro dei sogni. C'è infatti un grosso scoglio contro il quale può infrangersi qualsiasi progetto: la lentezza delle procedure. I progetti nel loro necessario iter burocratico si muovono come lenti e mastodontici pachidermi. Passano i mesi e anche gli anni. I costi lievitano. Alla fine i progetti vengono approvati e le opere possono essere realizzate, ma i nuovi costi risultano molto superiori a quelli preventivati. «L'attuazione dei piani è subordinata all'accelerazione delle procedure per le opere pubbliche — dice Antonio Scippa — e per questo c'è un'iniziativa del sottosegretario Scotti che ha presentato da tempo un disegno di legge».

Un discorso a parte merita il problema della metropolitana. «La metropolitana non è soltanto un servizio importante che si offre alla città — dice l'assessore Luigi Buccico — ma può essere un volano occupazionale perché l'80 per cento della somma deve essere spesa per imprese e tecnici napoletani e qualifica energie napoletane in un settore che ha grande respiro anche nel futuro».

Nessuno comunque si nasconde il fatto che il prolun-

gamento della metropolitana è un'impresa di grande impegno finanziario. Il costo preventivato è di circa 300 miliardi. Lo Stato finora interviene soltanto con 40 miliardi. Se alla metropolitana fosse stata destinata l'intera somma del prestito (150 miliardi), ugualmente non sarebbe realizzabile. Che fare dunque?

Rinunciare alla metropolitana e di conseguenza ad una possibile soluzione del problema dei trasporti pubblici? «L'Amministrazione ha portato avanti un'iniziativa per la modifica della legge di finanziamento delle linee metropolitane», informa l'assessore Scippa. «Inoltre anche il Consiglio comunale, con una mozione, votata all'unanimità, ha fatto propria l'iniziativa della giunta di modifica della legge». Si tratta della legge 1042 del '69, integrata successivamente dalla legge 395. Una legge che è superata dall'attuale mercato finanziario e rende irrealizzabile la costruzione di qualsiasi linea metropolitana. A meno che non ci sia un finanziamento statale più consistente.

«Nel bilancio preventivo del '78 indichiamo un complesso di investimenti di circa 300 miliardi», ha detto l'assessore alle finanze. «Per la prima volta, rispetto al passato, questi investimenti sono ricoperti in parte dal mutuo e in parte da contributi regionali e statali. La Giunta presenterà al Consiglio comunale un programma di investimenti concretamente finanziati». Tutto questo vasto programma di interventi in così importanti settori potrebbe però essere bloccato, se il bilancio non dovesse essere approvato e il consiglio comunale dovesse essere sciolto. Come scongiurare questo pericolo? La risposta è quella di sempre: un'intesa di tutte le forze democratiche che gestisca il programma. «A gestire questo programma di investimenti devono essere chiamati i consigli di circoscrizione — afferma Antonio Scippa — e deve esserci la più ampia convergenza delle forze democratiche presenti in Consiglio comunale per un'intesa sulla programmazione delle opere, sul finanziamento delle opere e sullo strumento politico contabile fondamentale che serve per l'avvio delle opere stesse, cioè il bilancio preventivo per il 1978». Il discorso — è evidente — è rivolto soprattutto alla Dc che finora s'è sottratta alle responsabilità che avrebbe dovuto assumersi. Questo piano di investimenti è — possiamo dirlo senza aver paura della retorica — un'occasione storica. Se Napoli dovesse mancare questa occasione storica, la responsabilità di chi facesse saltare il piano di investimenti sarebbe altrettanto storica.

Giuseppe Scognamiglio