



Napoli. La metropolitana oggi.

foto di Luciano D'Alessandro

Previsto per il 31 dicembre

Il metrò sta per partire

Siamo alla fase operativa per la Linea 1 ma non è detta l'ultima parola. L'iter già tortuoso di questi anni è ancora complesso, mentre Buccico aspetta altre risposte.

La Regione ha il suo piano

Direttive di massima stabilite dalla Regione per « la realizzazione sul territorio metropolitano di Napoli di una efficiente rete di servizi pubblici di trasporto »:

- la realizzazione in via prioritaria della linea metropolitana Colli Aminei - Piazza Bovio - Piazza Garibaldi, come primo tratto della metropolitana di Napoli, che dovrà, in un secondo tempo, estendersi ai percorsi Piazza Bovio - Fuorigrotta, da un lato, e Piazza Garibaldi - Ponticelli, dall'altro;
- l'ammodernamento, potenziamento e raddoppio della Ferrovia Cumana ed il completamento della Ferrovia Circumflegrea, per affidare ai detti impianti mansioni di principali vettori del traffico metropolitano nella zona suburbana occidentale della città;
- il raddoppio della Ferrovia Circumvesuviana sul tratto Napoli - Pomigliano d'Arco;
- il potenziamento e l'ammodernamento del tronco Napoli - S. Marla C. Vetere della Ferrovia Alifana, la quale assumerebbe, in tal modo, la funzione di una vera e propria ferrovia metropolitana al servizio della zona urbana nord;
- l'ammodernamento delle funicolari di Chiaia, Montesanto e Centrale, con l'allacciamento, per le funicolari di Chiaia e di Montesanto, alla Metropolitana F.S.;
- l'ammodernamento della rete tranviaria urbana;
- la ristrutturazione della metropolitana F.S., eliminando le attuali carenze.

la Regione, che lo approva in data 27 dicembre 1974; 22 maggio 1975, il Ministero emette il suo parere favorevole e il 21 luglio 1975 comunica la concessione del finanziamento: un contributo globale per la Linea 1 di 75 miliardi e 600 milioni, cioè 2 miliardi e 350 milioni all'anno per 35 anni.

In precedenza, precisamente dal 29 novembre al 5 dicembre del '74, il Comune aveva invitato con avviso sulla stampa le società e gli enti interessati all'affidamento della concessione delle fasi di esecuzione dell'opera. Tra le offerte offerte una commissione di esperti indicò in cinque società in grado di rispondere ai requisiti richiesti, cioè capacità finanziarie, capacità progettuali e di realizzazione, utilizzazione di energie ed imprese locali.

Nella delibera approvata dal Consiglio Comunale di Napoli nella seduta del 22 aprile 1975 è previsto « di dare mandato all'Amministrazione (comunale) di condurre trattative con i rappresentanti della costituenda società Intermetro e MN e con le altre tre indicate dalla Commissione come di maggior rilevanza (Fiat, Italstrade, Consorzio Metropolitano) per l'affidamento della concessione del progetto e della costruzione di detta linea metropolitana ». Venuta poi meno l'ipotesi di consorziarsi manifestata dalla Intermetro e dalla MN, i contatti tra Amministrazione Comunale (rappresentata da una delegazione di amministratori e funzionari del Comune) e le cinque società in lizza sono proseguiti e si sono intensificati in quest'ultimo periodo, dovendo le società stesse tenere ora conto nella riformulazione dei propri 'intendimenti' della intervenuta legge 493, che prevede un ulteriore finanziamento globale di 68 miliardi, e al tempo stesso di una data 'capestro' (il 31 dicembre '76), entro la quale devono iniziare i lavori della Linea 1, pena la perdita dei finanziamenti.

Chi sono queste società? Vediamo come sono formate al loro interno e cerchiamo quindi di stabilire il 'peso' che ciascuna di esse ha nella gara di concessione.

— La Intermetro è una società che sta già costruendo la metropolitana a Roma. E' composta da sette soci paritari: l'IMI, la Bastogi e l'Italstat come finanziarie; l'Impresit e le Condotte d'Acqua come lavori civili; la Fiat e l'Efim Breda come materiale rotabile.

— La MN (Metropolitana Napoletana) è una società a prevalente capitale pubblico a cui partecipano: 1) la Metropolitana Milanese S.p.A. (con capitale sociale interamente del Comune di Milano) con quota maggioritaria; 2) la Sime (Società Italiana Metropolitane S.p.A.), di cui sono azionisti la Italcasse (Istituto di Credito delle Casse di Ri-

SIAMO GIUNTI per la Linea 1 della Metropolitana di Napoli all'inizio della fase 'operativa'. Il Consiglio Comunale dovrà decidere in questi giorni — entro febbraio al massimo — l'affidamento dell'incarico di progettazione e realizzazione. Possiamo in alcune date riassumere brevemente l'iter essenzialmente burocratico che è ora ai suoi momenti conclusivi: 29-12-1969, viene varata la legge 1042 che prevede contributi da parte dello Stato per la realizzazione di linee metropolitane urbane; giugno '71, il Piano Comprensoriale dei Trasporti viene approvato dal Consiglio Comunale di Napoli e, in seguito, dalla Regione e dal Ministero dei Lavori Pubblici; 2-8-1972, il progetto di massima della linea metropolitana (secondo la direttrice di sviluppo Ferrovia-Centro-Vomero, completamente in sotterraneo, con un notevole dislivello tra le stazioni terminali e tratti in forte pendenza) viene presentato al-

sparmio Italiane), la Finai (Società per azioni della Banca Nazionale del Lavoro) come finanziarie; la Vianini S.p.A., la G. Manfredi S.p.A. e la E. Grassetto S.p.A. come componenti imprenditoriali.

— Il Consorzio Metronapoli è costituito da imprese napoletane, Fondedile, Di Lieto, Merolla, Giustino, Della Morte — e da imprese con sede a Roma e a Milano — La Torino, La Lodigiani (impresa a livello europeo nel campo delle fondazioni), la Sogene, l'Italconsult (Montedison), la Astaldi S.p.A. e la Dipenta Società per azioni.

Al momento in cui scriviamo sul tavolo dell'Assessore Buccico sono giunte tre risposte (la 'riformulazione degli intendimenti'): Fiat, Intermetro e Italstrade. Tra qualche giorno giungeranno anche le comunicazioni della Metronapoli e della MN.

Gli orientamenti delle forze politiche sull'argomento non sono stati precisati: vi sono notevoli perplessità e le pressioni, come è facile immaginare, sono enormi; in molti casi è presente un atteggiamento di massimo riserbo.

Notevolmente ridotte sono le 'chances' della MN, dopo il ritiro, sul piano dell'apporto finanziario, della Metropolitana Milanese. E a questo proposito occorre precisare che tre anni fa a Milano il Pci fu contro la decisione, velleitaria, della M.M. di entrare a far parte della costituenda società napoletana. La MN è quindi ora sul tavolo delle trattative solo per la parte progettuale e di direzione dei lavori.

La Intermetro sembra offrire sul piano dell'efficienza tecnologica ed organizzativa le maggiori referenze. Dall'altra parte c'è il Consorzio Metronapoli, le cui azioni nella gara in corso potrebbero notevolmente salire se, coerentemente con l'obiettivo di incentivare e sviluppare le attività economiche locali, si sceglie di favorire un apporto diretto delle aziende locali alla realizzazione dell'infrastruttura, non più mediato quindi attraverso la istituzione dei subappalti.

Il Pci, pur riconoscendo la necessità di accelerare i tempi di definizione di questa fase, ritiene opportuno che la decisione si fondi su criteri 'oggettivi'. In tal senso potrebbero, secondo il segretario della federazione comunista Geremicca, prospettarsi due soluzioni: 1) arrivare, con procedura estremamente rapida, a una 'intesa consorziata' tra una ditta con ruolo di progettazione dei lavori e una ditta (o più di una ditta) che operi nel settore del materiale rotabile e delle strutture civili, nel rispetto del requisito richiesto dall'art. 1 della legge 1042 (prevalente capitale pubblico); 2) effettuare una specie di 'concorso-progetto', cioè chiedere alle cinque società preselezionate un preventivo economico



Napoli. La tenda dei lavoratori delle TPN a piazza Garibaldi contro gli scandalli dell'azienda.

e una prima definizione progettuale dell'intervento esecutivo, in modo da facilitare, sulla base di elementi maggiormente precisati e quantificati, il processo di valutazione e di decisione.

Il problema della società concessionaria è stato anche affrontato in un convegno tenuto recentemente all'Aniai. Al dibattito, cui hanno partecipato gli assessori Del Vecchio e Buccico, il consigliere regionale Del Rio e i prof. Forte, De Luca e Polese, si è evidenziata appunto l'assoluta necessità di far presto, per evitare — sono le parole di Del Rio — « che si metta in moto un altro meccanismo per sottrarre a Napoli risorse necessarie. ». Certo i tempi sono stretti e i finanziamenti a disposizione scarsi rispetto alla cifra necessaria: si calcola occorrono per la realizzazione della linea 1 circa 300-350 miliardi. Oltretutto, come è stato messo in evidenza dal prof. Forte nel suo intervento, il valore attuale dei contributi dello Stato, che, al tasso dell'8%, sono di 28 miliardi e 37 milioni, tendono, per le spinte inflazionistiche di questi giorni, a ridursi ulteriormente.

« Ma non possono essere questi — afferma Buccico — motivi per bloccare ogni iniziativa; nè le tensioni inflazionistiche in atto devono scoraggiarci. Noi cominceremo a realizzare quello che sarà possibile; non è pensabile accantonare il progetto della linea uno ».

Nei prossimi giorni l'impasse sulla concessione della linea 1 dovrà essere superata: in tal caso l'inizio dei lavori entro il 31 dicembre '76 (la data capestro prevista dalla legge) diventerà un'ipotesi realistica.

Floriana Mazzuca

Politica e sottogoverno

Alle TPN si viaggia con la tessera dc

Due arresti, tre avvisi di reato: sono i primi segni di una giustizia che si muove lentamente. Eppure c'è una lista dello scudo crociato che è il più eloquente elenco...

DUE 'SINDACALISTI' della Confail (un sindacato autonomo) sono a Poggioreale perché vendevano i posti a 3 milioni e mezzo l'uno; tre avvisi di reato (presumibilmente ai danni del Comune di Napoli, unico azionista dell'azienda) sono stati spediti al socialista Matteo Gramanzini, a Marcello Rossetti e all'ex segretario regionale della Dc Giovanni Passeggia rispettivamente presidente, direttore e amministratore delegato delle Tranvie Provinciali di Napoli.

E' questo, fino ad ora, il risultato delle indagini sul complicatissimo affare delle TPN, uno dei più attivi serbatoi di voti organizzato nel modo più sottile e completo possibile dalle più retrive forze della Democrazia cristiana. Ma vediamo un po' come, per tanto tempo, può aver funzionato questa complessa 'mac-

china' clientelare, abbondantemente oliata e perfezionata con i soldi (e quando mai no?) del cittadino utente.

Innanzitutto si parte dalla testa, anzi dalle teste: si cercano — e si trovano subito — un presidente, un direttore e un amministratore delegato che non parlano, non vedono e non sentono proprio come le tre famose scimmiette. A costoro si affianca un Consiglio di amministrazione composto in gran parte da altrettanto poveri ciechi e sordomuti, e la macchina, a questo punto, è quasi pronta. Le tre teste e il Consiglio di amministrazione devono render conto del proprio operato soltanto all'azionista (cioè al Comune di Napoli), all'epoca presieduto da ingenti forze democristiane, o meglio sottodemocristiane: da Gava, in-