

PARTITO COMUNISTA ITALIANO
FEDERAZIONE NAPOLITANA

N. DI PROT. _____

OGGETTO _____

NAPOLI

VIA DEI FIORENTINI 11 - TEL. 081/541111-541112-541113

17 marzo 1965

*Capom. Fracchi
(sesto)*

Ai compagni del Comitato Cittadino
Ai direttivi delle Sezioni
di

NAPOLI

Cari compagni,

nei giorni scorsi si è tenuta la riunione del gruppo di lavoro dei trasporti del Comitato Cittadino.

Al termine di questa riunione, che ha discusso una relazione della compagna Tamburrino, è stata redatta la nota che vi accludiamo.

Si tratta di un primo sforzo di elaborazione e di aggiornamento che riteniamo necessario ed utile farvi conoscere.

Sono altresì a vostra disposizione presso la Sede del Comitato Cittadino in Federazione alcune copie del documento elaborato dal sindacato autoferrotravvieri.

Ci riserviamo di tenervi informati sugli sviluppi di questo lavoro che contiamo presto di sottoporre alla discussione del Comitato Cittadino, con una serie di proposte organiche di iniziative pubbliche.

Fraterni saluti.

p.la Segreteria del Comitato Cittadino
(Massimo Caprara)

APPUNTI PER UN DIRATTIVO SUI TRASPORTI.

Il problema dei trasporti - e non solo nella nostra Provincia - in questo periodo come non sia è all'ordine del giorno e ciò per due motivi.

Innanzitutto perchè una serie continua di avvenimenti acutizza sempre di più la crisi che travaglia questo settore; e poi perchè la politica di centro sinistra di rilancio "anticongiunturale" di un certo tipo di spesa pubblica, spinge le aziende e gli interessi che operano in questo settore a prendere le iniziative ritenute più opportune per poter far parte di grosse fette di questa spesa pubblica.

Di fronte a questa situazione, il primo terreno di lotta è quello della qualificazione dell'intervento della spesa pubblica, di chiarezza sugli obiettivi per la cui realizzazione viene operato tale rilancio.

Per quanto riguarda il settore specifico dei trasporti, anche di fronte alle misure annunciate nel piano quinquennale, le quali prevedono innanzitutto la costruzione e il completamento di metropolitane - per i trasporti interurbani - nelle città di Roma, Napoli e Milano; e la costruzione di autostrade anche urbane, per decongestionare il traffico interno, senza fare alcun riferimento alla necessità di un più diretto intervento pubblico nei trasporti; di fronte a questa situazione quindi, la nostra battaglia deve essere diretta a che la spesa pubblica intervenga per garantire la priorità del trasporto pubblico su quello privato; per garantire cioè - attraverso l'intervento pubblico - la mobilità sociale dei cittadini.

Partendo da questa impostazione generale, si tratta ora di precisare più concretamente un nostro terreno di intervento, nella provincia, sul problema dei trasporti, anche tenendo conto delle posizioni che, a livello dei vari ordini professionali, dei vari organismi tecnici e della stessa giunta comunale di centro sinistra, sono state espresse.

Innanzitutto è da precisare che il nostro discorso odierno sui trasporti trova il suo punto di riferimento nei documenti preparati per il convegno urbanistico regionale dello scorso giugno e nel programma elaborato dal Comitato Cittadino per le lezioni del 22 novembre; documenti nei quali si sottolineava lo stretto nesso tra intervento per i trasporti e più generali problemi di sistemazione urbanistica del territorio.

Si tratta ora di verificare quella impostazione alla luce degli avvenimenti politici più recenti e quindi rilanciare la nostra iniziativa su questi problemi.

L'orientamento della giunta di centro-sinistra (almeno stando sia al programma presentato al momento della sua costituzione, sia alle successive prese di posizioni pubbliche dell'assessore al ramo) pare sia quello di tendere alla eliminazione di alcuni aspetti più negativi della attuale situazione dei trasporti.

Si parla infatti di arrivare a forme di coordinamento tra le varie aziende di trasporto che operano a livello provinciale ed interprovinciale; della eventuale costituzione di un consorzio tra le aziende di trasporto che fanno capo al Comune (ATAN e tranvie provinciali); infine, della necessità di eliminare nel territorio urbano la concorrenza che alle linee dell'ATAN

viene fatta dalle autolinee private. Queste iniziative (alle quali è da aggiungere la decisione di un intervento dell'EAV nel settore dei trasporti ma su questo torneremo in seguito) ci presentano come una risposta assolutamente inadeguata ai problemi dei trasporti, proprio perchè esse non arrivano a quella che è il reale centro di una efficace scelta politica per i trasporti a Napoli: e ci riferiamo innanzitutto al fatto che un discorso sulle eventuali forme di coordinamento non può non arrivare, per essere valido, al "nodo" del potenziamento e dell'ammodernamento delle Aziende che si vanno a coordinare; potenziamento ed ammodernamento che non può essere visto solo in funzione dell'esigenze attuali, già nate, ma innanzitutto in funzione di quelle che si andranno a sviluppare in rapporto alle scelte di sviluppo economico e pianificazione urbanistica.

Un altro limite delle soluzioni prospettate dalla giunta consiste proprio nel fatto che non si possono avanzare ipotesi di avvio a soluzioni del problema dei trasporti, senza intervenire, nello stesso tempo, sulla struttura urbanistica che ha costituito l'elemento aggravante di tali problemi, o addirittura, prefigurando, per quanto riguarda la viabilità, soluzioni - quali quella degli "assi attrezzati" che rispondono alle esigenze del traffico privato, non a quella della preminenza del trasporto pubblico.

D'altronde che sia invece questa la impostazione che sta dietro alle soluzioni che non solo gli ambienti politici ufficiali, ma anche gli ambienti tecnici, prefigurano per la soluzione del problema dei trasporti e del traffico, è testimoniato dalla relazione Polese, dalla indagine cioè, compiuta dall'Istituto di tecnica di trasporti dell'Università di Napoli sulle correnti di traffico nell'area metropolitana. La indagine è stata effettuata per conto della Camera di Commercio, nella cui sede, nei giorni scorsi, il Prof. Polese ne ha illustrato le conclusioni.

Il documento di Polese fornisce alcuni elementi, quale risultato di un'indagine campione - sul movimento di traffico da e per l'area metropolitana. Risulta così che ogni mattina arrivano a Napoli - dalla zona metropolitana - 178 mila persone di cui 52 mila a mezzo di 37 mila autovetture e 126 mila con mezzi collettivi. Di questi individui che giungono in città tra le ore del mattino e le 15, 78.500 sono accentrati in Piazza Garibaldi o nelle vicinanze, mentre circa 100 mila si dirigono al centro. Gli arrivi in città sono inoltre costituiti da 50 mila operai, 15 mila studenti, 21 mila lavoratori liberi, (professionisti, commercianti, rappresentanti ecc.).

Questo primo dato testimonia la forte pressione esercitata dall'area metropolitana sulla città, la quale si configura come zona di insediamenti produttivi e di attrezzature terziarie, e come polo di attrazione nei confronti di centri i quali mancano di sufficienza sia sul piano produttivo che di quello dei servizi.

Nello stesso tempo la indagine di Polese documenta anche come, all'interno della città, vi sia una successiva pressione sul vero e proprio centro direzionale da parte dei quartieri periferici, i quartieri "dormitori",

sia quelli di insediamento popolare (Barra-Ponticelli, Secondigliano, ecc.), sia quelli di insediamento di piccola e media borghesia (Vomero-Arenella ecc.).

Le soluzioni che Polese prospetta per il traffico partono dal presupposto, sul piano urbanistico, della proiezione nel futuro del tipo di insediamenti edilizi che si sono avuti finora; sul piano economico, dalla messa in funzione del piano del consorzio per l'area di sviluppo industriale della provincia.

Partendo, quindi, dalla affermazione che lo sviluppo dell'edilizia popolare farà aumentare la pressione sul centro cittadino, e che gli insediamenti nella provincia in attuazione del piano del consorzio, accentueranno ancora di più il carattere di centro direzionale e terziario della città di Napoli, Polese avanza queste ipotesi di soluzione per i problemi del traffico. Per garantire il rapido spostamento di coloro che devono raggiungere i posti di lavoro sorti nella provincia, egli propone la costituzione di una moderna ed attrezzata metropoli interprovinciale; per il centro della città invece, egli scarta la soluzione di un completamento delle reti di trasporto urbano, e prospetta l'ipotesi - per smaltire il traffico privato che verrebbe ancora di più ad aumentare - della costruzione di tre nuove strade, i famosi "assi", di cui una a monte della città, un'altra al Corso Vittorio Emanuele, infine la terza lungo la litoranea. La zona urbana in quanto tale, secondo le ipotesi prospettate da Polese verrebbe ad essere riorganizzata solo in funzione dello sviluppo del traffico privato ed individuale: gli stessi tre assi infatti - proprio perchè viene messo da parte ogni discorso sul potenziamento del servizio pubblico urbano - vengono a configurarsi come strumenti per facilitare il traffico privato. E' chiaro che questa impostazione di Polese trova radici in soluzioni economiche ed urbanistiche che noi già altre volte abbiamo rifiutate: la impostazione urbanistica è quella di configurare la successiva espansione di Napoli come un continuo gravare sul vecchio centro e non invece come riorganizzazione globale del territorio e quindi come creazione di nuove zone residenziali dotate di attrezzature e servizi, autonome rispetto alle attrezzature preesistenti nel vecchio centro direzionale; la impostazione economica (e qui Polese riprende l'elemento centrale del programma politico delle Amministrazioni comunali e provinciali di centro-sinistra a Napoli) è invece quella del consorzio per lo sviluppo industriale, che affida le scelte di sviluppo economico della provincia ad un organismo burocratico, piuttosto che alla volontà politica degli Enti Locali. Proprio questo condizionamento che esiste tra ipotesi urbanistiche ed economiche ed ipotesi di intervento per i trasporti sottolinea con forza che ogni iniziativa su questi problemi non può non essere vista nel quadro più generale della battaglia per nuove scelte urbanistiche, proprio perchè, come è detto nel programma elettorale del Comitato Cittadino, "il sistema viario dovrà svilupparsi coerentemente alle nuove trasformazioni urbanistiche. Il Piano regolatore comprensoriale e quello comunale, trasformando la struttura urbanistica determineranno un nuovo assetto delle esigenze attuali e comporteranno delle soluzioni (relative ai trasporti pubblici e privati) che dovranno soddisfare il diritto fondamentale della libertà di spostamento dei cittadini".

Questo significa che il nostro primo terreno di lotta e di iniziativa, nella città e nei consigli comunali e provinciali, deve essere quello della pianificazione urbanistica e dello sviluppo economico.

Ed è in questa direzione che vanno le decisioni scaturite dal convegno urbanistico regionale tenutosi il 28 febbraio scorso; in questa assemblea infatti gli amministratori comunisti hanno deciso di portare avanti, a li velle di enti locali, una battaglia politica la quale non solo miri ad una ripresa immediata della attività edilizia attraverso la redazione dei pi ni di applicazione della legge 167 e la utilizzazione - in osservanza dei proscritti standard edilizi - dei finanziamenti pubblici per la edilizia; ma miri soprattutto a portare negli enti locali il dibattito sulla progr nazione, sulla proroga della Cassa per il Mezzogiorno, sulla incompatibi lità dei piani dei consorzi industriali con le esigenze di una pianificazio ne che dia una risposta ai problemi di riorganizzazione della intera regio ne campana.

Su questa strada si tratta di andare avanti, approfondendo il dibattito e l'iniziativa per entrare in maniera sempre più puntuale nel merito delle soluzioni proposte dagli avversari.

La prospettiva di questa più generale battaglia non toglie affatto vali dità ad una nostra azione, sul terreno specifico dei trasporti, che propon ga alcune scelte indispensabili per fare fronte al grave disagio degli uten ti.

Nella Provincia e nella Regione due elementi caratterizzano il settore dei trasporti:

1) il forte deficit ed una disastrosa situazione aziendale delle pubbli che aziende di trasporto (il deficit dell'Atan ammonta a 16 miliardi di li re, quello delle Tranvie Provinciali a 3 miliardi, quello della Vesuviana ad un miliardo e mezzo);

2) la presenza indisturbata ed incontrollata delle imprese private per i collegamenti regionali, tra le varie province ed all'interno delle stes se province.

Le aziende pubbliche di trasporto della nostra provincia si sono trova te completamente impreparate ad affrontare l'aumento della domanda a se gu ito della crescita urbanistica e dei forti spostamenti residenziali qua li si sono svolti nel corso di questi anni. Ma non solo non si è avuto un adeguamento continuo alle nuove esigenze degli utenti, quanto non si sono prese nemmeno le misure necessarie per evitare l'ulteriore deperimento de gli impianti già resistenti. Non solo quindi non sono stati mai attuati i sempre annunciati piani di ammodernamento delle Tranvie, dell'Atan e del la Vesuviana, ma si è seguita una politica tale - a livello delle direzio ni aziendali ed a livello di ente locale - che ha permesso la concorrenza sempre più aggressiva al servizio pubblico da parte del servizio privato.

In questa situazione la nostra iniziativa deve mirare innanzitutto, per quanto riguarda l'Atan, alla eliminazione degli appalti che costituiscono un forte peso passivo che grava sul servizio municipale; alla eliminazio ne della concorrenza da parte delle autolinee private attraverso il loro assorbimento; infine nella adozione di tutte quelle misure, nella città, le quali servano a garantire effettivamente la prevalenza del trasporto collet tivo su quello individuale.

Si tratta poi di rilanciare con forza la nostra impostazione circa la necessità di procedere ad un coordinamento delle aziende di trasporto che operano nella provincia, la Metropolitana, la campana, la vesuviana, la pie dinante di alife e la circumflegrea.

Tale coordinamento pone problemi molto complessi; innanzitutto si tratta di chiarire che non è un coordinamento né di carattere amministrativo, né tecnico, ma diretto ad una politica unitaria nel settore dei trasporti nella provincia. Non si può infatti più permettere che ognuna di queste aziende faccia determinate scelte, prescindendo da quello che è il resto della situazione provinciale.

Il coordinamento quindi deve mirare ad assicurare una visione unitaria, globale del problema dei trasporti nella provincia, allo scopo di arrivare a scelte che non siano il risultato di calcoli aziendali, ma di una volontà politica pubblica. Il che significa che lo Stato, perché alla FF.SS fa capo la metropolitana; l'IRI detentrica della maggioranza del pacchetto azionario della Vesuviana, il Comune di Napoli, in quanto proprietario dell'Atm e delle tranvie provinciali dovranno elaborare una politica comune nel settore dei trasporti. Circa la dimensione territoriale di tale coordinamento si dovrebbe tener presente l'ampiezza del territorio investito dal Piano comprensoriale in corso di redazione. Resta il problema della forma di tale coordinamento: è un problema questo sul quale bisognerà approfondire la nostra elaborazione, tenendo però conto che non si tratta di arrivare alla costituzione di un nuovo organismo, quanto, a nostro parere, di fare innanzitutto capo agli enti locali. D'altra parte, sempre in tema di coordinamento, è da ricordare quanto in questi giorni viene affermato circa il ruolo che l'Ente autonomo Volturno dovrà svolgere, dopo il passaggio all'ENEL dell'attività elettrica. Nel programma della giunta comunale si faceva esplicito riferimento ad un intervento dell'EAV nel settore dei trasporti e giorni fa, l'AVANTI di Napoli, parlava addirittura di una funzione di coordinamento che all'Ente, in tale settore sarebbe spettato: non si tratta di rifiutare o meno un impegno dell'Ente Volturno nei trasporti. Si tratta invece di chiarire che esso deve avvenire a due condizioni: innanzitutto deve esserci un pubblico dibattito politico, in Consiglio Comunale sulle scelte che l'ente intenda compiere in questo settore; d'altra parte si tratta anche di discutere che cosa si voglia intendere quando si prospetta una funzione di coordinamento da parte dell'EAV. Abbiamo già detto che il coordinamento che noi riteniamo indispensabile è innanzitutto costituito da una comune visione politica che deve informare la attività delle aziende di trasporto nella nostra provincia e in quanto tale, quindi, rapportabile alle decisioni di organismi pubblici politici.

Infine, per quanto riguarda la situazione dei collegamenti regionali, si tratta di sviluppare una nostra iniziativa diretta ad affidare all'ente pubblico la gestione di questo servizio. Anche qui dovrà essere approfondito il nodo attraverso il quale garantire tale presenza pubblica ed il posto di lavoro di coloro attualmente alle dipendenze delle linee private.

La nostra iniziativa deve avere il suo punto di partenza nella lotta operaia, nella battaglia cioè dei lavoratori autotrasportisti e di quelli dipendenti dalle altre aziende di trasporto pubbliche e private. Già il Sindacato aderente alla CGIL ha proclamato lo stato di agitazione della categoria in vista di uno sciopero provinciale da effettuarsi in questo mese per la realizzazione di questi obiettivi: 1) smoderamento e coordinamento di tutti i servizi di trasporto sul piano provinciale e regionale, con gestione affidata ad enti pubblici, provinciali, interprovinciali e regionali; 2) ricerca di nuove fonti di finanziamenti tra coloro che sono i veri beneficiari dei servizi pubblici di trasporto, come il padronato industriale per il servizio che viene reso dal trasporto della manodopera fino alle fabbriche; i proprietari delle aree fabbricabili, 3) priorità del servizio

e collettive su quella privata ed individuale. La iniziativa del nostro Partito non va vista certo come supporto alla battaglia che andrà a sviluppare il sindacato, ma come momento autonomo di intervento politico su problemi che vengono posti con forza anche a livello sindacale. La azione del Partito deve infatti avere come punto di riferimento, come interlocutore, non tanto e non solo le singole direzioni aziendali, quanto gli organismi pubblici, gli enti locali, la cui politica deve essere verificata anche sul terreno delle scelte che si vanno a dare ai problemi di trasporto.

In questo quadro noi pensiamo si debbano sviluppare a breve scadenza, assemblee di comunisti dell'Ataa, delle IFN, della Cupana, della Vesuviana, per un'azione la quale però deve trovare il suo momento di riferimento nelle sezioni territoriali di Partito. Nella stesso tempo - così come è stato fatto per l'edilizia - bisogna arrivare a manifestazioni pubbliche di lavoratori delle aziende di trasporto e di utenti, nelle zone che maggiormente risentono della carenza del servizio (ad esempio le zone servite dalle tranvie provinciali e dalla vesuviana).

Infine si pensa di arrivare, a breve scadenza, ad una manifestazione pubblica cittadina per precisare qual'è l'atteggiamento del nostro Partito di fronte anche alle prese di posizioni ufficiali più recenti su questi problemi. Queste iniziative dovranno costituire il punto di avvio di una presenza continua e costante del nostro Partito su questi temi: una presenza continua non solo sul terreno della battaglia da sviluppare nella città, in Consiglio Comunale e nella azienda interessata, ma anche sul terreno del successivo approfondimento delle soluzioni alternative che noi proponiamo.

In questo quadro riteniamo che sia necessario al più presto una riunione del gruppo di lavoro sui trasporti per precisare i seguenti punti:

- 1) in che modo portare avanti la nostra elaborazione e la nostra iniziativa anche sui problemi dei trasporti non di persone e non urbani (es. trasporto merci ecc.);
- 2) entrare nel merito della nostra proposta di coordinamento, sia sul piano tecnico - organizzativo che su quello delle scelte politiche tenendo conto, al riguardo, delle posizioni avanzate dal sindacato;
- 3) esame delle proposte avanzate dal gruppo di lavoro presso la Direzione del Partito circa la costituzione di un ente nazionale dei trasporti, il coordinamento ecc.
- 4) approfondire il discorso sulle misure da adottare per garantire la prevalenza del trasporto pubblico su quello privato;
- 5) infine stabilire quali iniziative, negli enti locali, nelle aziende e nella città, intendiamo prendere per portare avanti la nostra battaglia.

Lucas - Biv. - Pame - D. Mariano - De Fey -
Parilla - Borvillo - Parilla - Pame

C. m. m.

No. 15.

q. f. 47.00 cm 14.75 FF. 63.

q. s. 37.00 ?

P. Angles

1. 16.00 - 1.

q. f. 16.00 q. l. 90.00

C. V. I.

q. f. FF. 11 77.00 q. l. 46.50

P. R. ara 1968 -
 1- C. m. 37.00 1968 -
 2- P. s. 37.00 1968 -
 3- P. R. 37.00 1968 -
 4- R. m. 37.00 1968 -

5- P. s. 37.00 1968 -

6- V. m. 37.00 1968 -

1- S. m. 37.00 -
 2- S. m. 37.00 (T. m. 37.00)
 3- S. m. 37.00 -
 4- S. m. 37.00 -
 5- S. m. 37.00 -
 6- S. m. 37.00 -

Provenance:

Pame — FF. 63.
 Borvillo — FF. 63. (a. 2. 1. 0.) —
 Parilla — P. s. 37.00 —
 Borvillo — C. m. 37.00 —
 Pame — C. m. 37.00 —
 Pame — C. m. 37.00 —

- P. m. 37.00

- C. m. 37.00

- P. m. 37.00

- P. m. 37.00

- V. m. 37.00

- M. m. 37.00

D. Mariano — FF. 63. (T. m. 37.00) —
 Parilla — FF. 63. (S. m. 37.00) —
 Lucas — FF. 63. (S. m. 37.00) —
 De Fey — C. m. 37.00 —
 C. m. 37.00 —

P. m. 37.00 — C. m. 37.00 — T. m. 37.00

1
come elemento di una organizzazione
la circolazione a base della moderna professione
interregionale.

La struttura del territorio sulla base del
raionamento delle circoscrizioni.

rota fructu

giallo

rota fucina

rosso

rota aurea

apuro

rota caerulea

blu

rota viridis

verde

cr. m.

Rip.

1/2000000 —

"

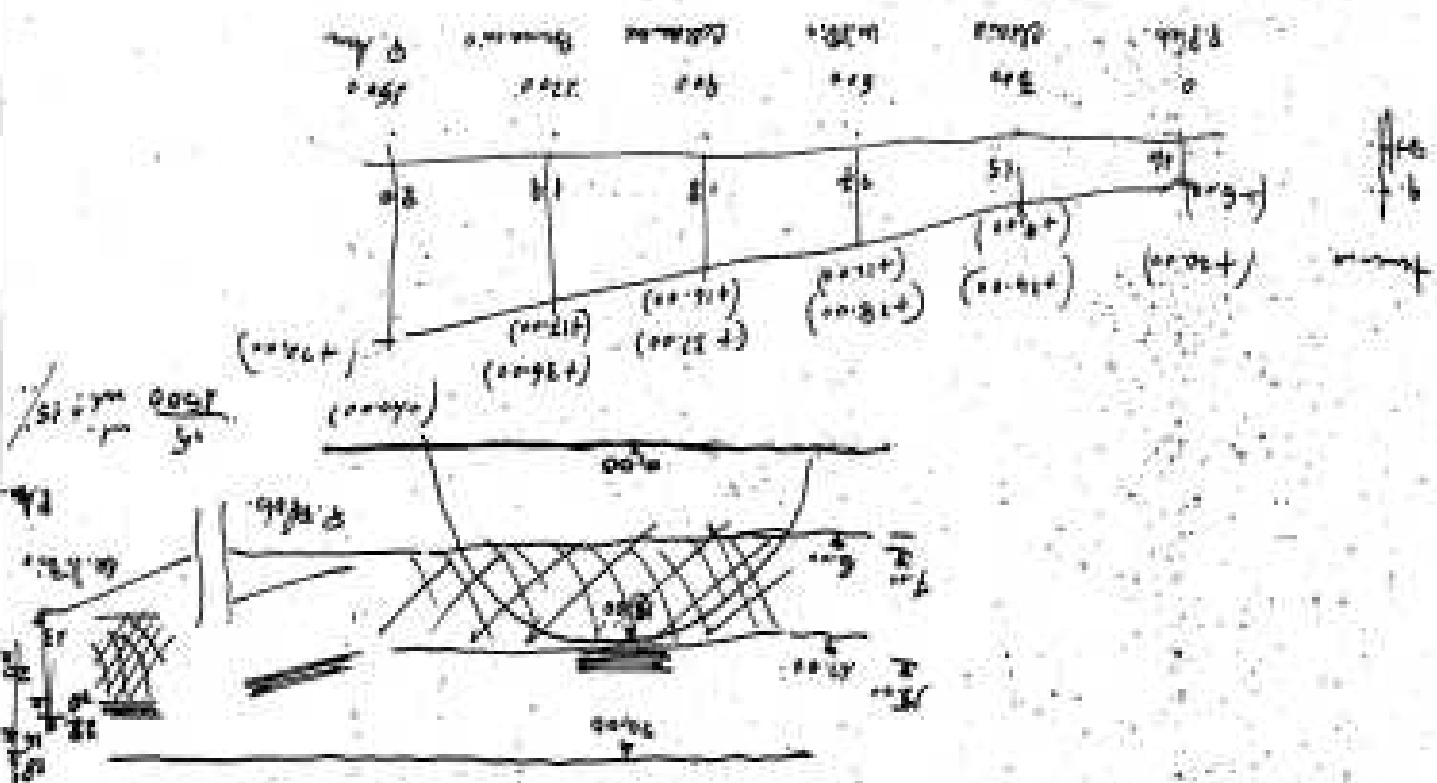
Cupr.

1/1000000 —

"

Cum.

1/1000000 —



[illegible]

29-5-

[illegible]

1	+	1
2	+	2
3	+	3
4	+	4
5	+	5

Pl. 4

Original Amatoletto Cattedra 7 dic. 1966

Documento del Comitato Cittadino di Napoli del P.C.I.

Proposte per una rete dei trasporti a Napoli.

Il settore dei pubblici trasporti in Italia è stato investito in questi ultimi anni da una crisi economica e finanziaria che si è andata sempre più dramatizzando in modo da compromettere non solo la funzionalità tecnica del servizio ma lo stesso tipo di gestione.

La riduzione della velocità commerciale media (si è passati da 18 Km/h nel 1949 a 5 Km/h nel 1985), l'aumento del deficit (a Napoli per la sola Azienda ATAN il deficit è di 16.000 lire ad abitante), ne sono stati gli aspetti più appariscenti.

Tale stato di fatto non è semplicemente il frutto di carenze legislative o di cattiva gestione aziendale, ma è soprattutto la conseguenza di un tipo di politica portata avanti dalla classe dirigente nazionale e locale in questo specifico settore.

Il fenomeno dell'urbanesimo, dovuto ai nuovi modi di produzione, che ha determinato il trasferimento di gran parte della popolazione attiva da attività primarie e secondarie ad attività terziarie, l'inadeguatezza dei trasporti pubblici connessa all'aumento dell'indice di motorizzazione individuale, hanno accentuato l'influenza del sistema di trasporto sulle condizioni di vita dei cittadini e sulle scelte urbanistiche del territorio. Tale situazione per la mancanza di una visione organica ed unitaria è stato elemento negativo di sviluppo con l'espansione della città e nacchia d'olio gravitante su strutture dimensionate in epoche diverse, creando così uno squilibrio tra le esigenze della popolazione alla mobilità sociale ed un sistema di trasporti incapace di adeguare la domanda all'offerta.

Ogni grande centro esercita un'azione di influenza sui centri vicini ed a sua volta ne viene influenzato, accentuando così ancora gli squilibri ed i divari tra diverse zone di uno stesso territorio.

La dimensione ed i limiti di tale area di influenza è punto di partenza di qualsiasi studio e proposta. L'obiettivo è di rendere minimi, all'interno di ciascuna area, i costi ed i tempi di percorrenza, in modo da garantire la massima libertà di movimento sul territorio con lo svincolo delle localizzazioni residenziali da quelle industriali.

Prima di ogni proposta per impostare la ricerca di ciascuna analisi di dettaglio è indispensabile porre gli obiettivi da raggiungere, evitando l'inveluzione metodologica con la quale vengono sostituite le finalità del processo di sviluppo sociale ed economico con gli strumenti operativi.

Tutta l'attuale ricerca teorica, come ogni singolo intervento, si è sviluppata per anni in Europa e negli Stati Uniti ai vari livelli economici, come razionalizzazione del sistema esistente. Ogni soluzione proposta è legata alle scelte dei grandi monopoli automobilistici, in modo particolare per la viabilità su strada, con il potenziamento dell'intera rete nazionale e commerciale per rivendicare interventi sempre più massicci, fino a richiedere investimenti nelle opere di viabilità dell'ordine degli interventi nel settore del trasporto motorizzato.

Di conseguenza ogni intervento nelle comunicazioni ha voluto prescindere dall'unità generale della tematica di carattere nazionale quanto locale, per intervenire in singole esigenze; il risultato è stato negativo, nel migliore dei casi ha rimandato solo di qualche anno il ritorno ad una situazione insostenibile.

Le scelte della politica dei trasporti in funzione degli interessi monopolistici, la mancanza di qualsiasi obiettivo di carattere sociale, dimensionato alle reali esigenze collettive in una visione almeno regionale, hanno determinato sempre due fenomeni acquisiti in poco tempo. Un riproporzionamento relativo ad un solo tratto intermedio ad un tronco di viabilità, un inizio ed una conclusione di esso in due strozzature agli estremi.

Tale intervento, macroscopico nei centri urbani di qualsiasi dimensione, ha fatto fallire una impostazione razionalizzatrice incapace di affrontare la realtà sociale ed economica della collettività.

Il Comitato Cittadino del Partito Comunista Italiano, collegandosi alle precise scelte politiche già avanzate dal Partito in sede nazionale, nel proporre nuove direzioni di intervento, nel comprensorio napoletano con un metropoli di oltre tre milioni di abitanti in un immediato futuro, vuole indicare scelte omogenee capaci di sostituirsi agli attuali squilibri territoriali con democratiche soluzioni globali.

Gli obiettivi vogliono essere: la mobilità territoriale, una nuova forma del territorio, il tempo ed i costi di percorrenza, un Piano aperto.

- Per mobilità territoriale si intende di consentire ad ogni cittadino di qualsiasi località una nuova moderna capacità di movimento con qualunque parte del territorio, nelle varie direzioni, mediante un coordinamento delle comunicazioni sia di viaggiatori, come di trasporto merci.
- Proponendo una nuova forma del territorio, consentita all'urbanista per la sua attuale capacità di dominio, il territorio Napoletano chiuso tra il mare e l'orografia accidentata della zona flegrea e vesuviana, potrà essere aperto all'hinterland della pianura interna con una nuova ridistribuzione di centri residenziali e produttivi accrescendo la velocità dei percorsi in una direzione rispetto ad una altra.
- Si potrà parlare in tal caso di un nuovo equilibrio spaziale influenzando sui tempi di percorrenza. Risulta infatti determinante valutare la circolazione non più come capacità di superare particolari distanze quanto invece consentire nel complesso sistema coordinato, una mobilità legata a precisi tempi di percorrenza che incidano come trasporto con un costo proporzionato al reddito dei cittadini nel limite massimo del 5%.
- Tale previsione sulla quale impostare ogni programma di intervento presuppone un efficiente sistema di coordinamento come l'impostazione di una pianificazione di tipo aperta, capace di potersi ancora estendere dall'area comprensoriale a quella regionale e nazionale.

Risulta così chiaro come la programmazione di una nuova circolazione determina e condiziona una pianificazione urbanistica la quale riesce a sua volta in una dimensione territoriale e non più comunale a definire le scelte globali di Piano. Le comunicazioni di verranno il cardine di una democratica pianificazione.

La domanda di trasporto giornaliero nell'area napoletana, con approssimazione capace di dare un'analisi per grandi linee del fenomeno risulta espressa da tutti i dati relativi di seguito elencati.

N° viaggiatori su mezzi pubblici e concessione	1.062.045
" " su automezzi privati	843.783

con un totale di 1.906.218 viaggiatori con un rapporto tra viaggiatori su automezzi privati e quelli su automezzi pubblici di 0,79.

Le maggiori direttrici di traffico extraurbano sono quelle della zona aversana e vesuviana pari ciascuna a circa il 36% del traffico globale. L'uso del mezzo pubblico è predominante nei trasporti extraurbani con un rapporto tra viaggiatori trasportati su mezzi privati e quelli su mezzi pubblici pari a 0,79.

La domanda di trasporto giornaliero extraurbano risulta la seguente:

	aversana	molano	vesuviana	flegrea	totali	
mezzi pubblici	88.151	38.270	85.887	15.548	205.856	58,29%
" in concess	10.849	5.440	6.520	4.191	27.000	8,91%
" privati	23.762	12.512	21.972	10.258	68.604	22,76%
totale	102.762	54.322	114.379	29.997	301.460	100,00%

La maggiore direttrice del traffico urbano è quello di attraversamento del centro o in partenza dal centro e di tipo radiale; degli 830 mila viaggiatori che nell'ambito della città di Napoli utilizzano i mezzi pubblici il 16,4% utilizza il tram, l'11,6% gli altri mezzi in sede propria esistenti, il 72,0% i mezzi gonfiati.

Domanda di trasporto urbano su mezzi pubblici

Poggioreale-Bagnoli	176.557
Ferrovia-Sanatorio	79.896
Centro-Vomero	88.464
Foria-Secondigliano	64.904
Centro-Piscinola	44.436
Centro-Ponticelli	40.572
altre direttrici	294.160
t o t a l e	828.589

Il movimento viaggiatori su mezzi privati è formato in prevalenza dagli automezzi che si muovono nell'ambito della città; infatti esso interessa 436.000 unità, contro le 85.000 che provengono dai Comuni ex-aggregati e da quelli conurbati con la città.

Nell'ambito dell'area metropolitana di Napoli agiscono le seguenti aziende:

- ATAN - Azienda Municipalizzata del Comune di Napoli con mezzi urbani, tranviari, filoviarri, automobilistici ed extraurbani di tipo automobilistico verso i Comuni del nord e dell'area flegrea e filoviario verso i Comuni vesuviani.
- Cumana - Azienda di proprietà del Volturno con servizi ferroviari automobilistici fino a Baia e Torregaveta.
- Circumflegrea - Azienda di proprietà del Volturno con servizio ferroviario fino a Torregaveta ed oggi in esercizio fino a Soccavo.
- T.P.M. di proprietà del Comune di Napoli con servizio prevalentemente extraurbano di tipo automobilistico verso i Comuni del nord.
- Piedimonte d'Alife - di proprietà della Banca del Canton Ticino con servizio automobilistico e ferroviario con le zone dell'aversano fino a Piedimonte d'Alife.
- Circumvesuviana - di proprietà dell'IRI con servizio ferroviario ed automobilistico con le due zone a nord e sud del Vesuvio e con il nolano.
- Tronco urbano della Direttissima Roma-Napoli delle Ferrovie dello Stato con servizio di Mipo metropolitano per la città di Napoli ed in servizio tra Villa Literno ed il Salernitano.
- Ferrovia Napoli-Cancello-Benevento concessionaria delle FF.SS. con servizi ferroviari per l'acerrano ed il beneventano.
- Servizi vicinali delle FF.SS.
- Quattro Funicolari di proprietà privata, tre colleganti il centro di Napoli con il Vomero, una Margellina con Posillipo.
- Una serie di linee automobilistiche gestite da società private.

Aziende operanti nell'area in esame: viaggiatori-deficit-coefficiente di puro esercizio

Azienda	media giornaliera viaggiatori		deficit di puro esercizio	coeff. di puro esercizio in miliar.
SFSM				
(Circumves.)	121.944	10,48	1.497	1,51
TPM	105.234	9,06	2.827,7	2,63
SEPSA (Cumana)	28.798	3,35	617,3	1,79
Alifana	18.052	1,39	823,4	2,77
ATAN	735.166	63,22	15.424,6	2,79
FF.SS.				
(vicin.-Cancell.)	33.160	2,86		
FF.SS.				
(Metropolit.)	37.513	3,23		
Funicolari	35.377	3,04		
Privati	39.482	3,37		

Totale 1.162.482 100,00% per le ultime 4 voci il deficit ed il coefficiente non sono stati mai resi pubblici.

Il Comitato Cittadino con l'analisi dei limiti della situazione attuale in tutte le sue componenti, in primo luogo le carenze sociali esistenti, ritrova come ogni programma della classe dirigente viene sempre impostato come dato di settore (abitazione, fonti di lavoro, circolazione), senza tenere in alcuna considerazione le esigenze reali della popolazione presente; vuole di conseguenza sostituire le varie proposte parziali incapaci sempre di consentire una futura soluzione ai mali cronici del nostro territorio.

Con l'analisi delle carenze esistenti e con la conoscenza della realtà in atto nell'area napoletana, è possibile operare scelte sostitutive alle attuali nella previsione di ottenere un territorio omogeneo per le varie esigenze e per tutta la popolazione presente.

Esiste un centro urbano ad alta concentrazione, Napoli, ed un vasto territorio, in prevalenza agricolo, nel suo interno che i gruppi di potere vogliono mantenere a servizio del centro amministrativo. Ciò mentre in precedenza questa area napoletana risultava omogenea in quanto destinata del tutto all'attività agricola ora si sovrappongono nuovi moderni rapporti economici di produzione che ne hanno mutato la struttura con la distruzione però del territorio, con una crescita non uniforme, alterata nelle sue singole componenti.

- La residenza si è sviluppata sia con un accentramento nel cuore di ogni nucleo urbano ed in modo prevalente a Napoli, sia con una espansione marginale, a macchia d'olio, di ogni centro urbano, con la mancanza di tutti i servizi indispensabili, la distruzione di tutte le zone rimaste inedificate a rappresentare un polmone verde, con la conseguenza di determinare una generale espansione di tipo periferico.

In sostanza le attuali scelte politiche, hanno portato al risultato di una assoluta dipendenza dal centro amministrativo di Napoli e di conseguenza sia la sua espansione urbana ai margini, sia l'espansione e l'accrescimento di tutti i nuclei comunali diffusi nell'area, si sono sviluppati nella forma arretrata ed asociale della periferia con ogni dipendenza e sottomissione.

In questo senso disorganicamente, cioè nell'assenza di un piano comune, vi è stata una incontrollata espansione in ogni direzione, senza consentire a tutti i cittadini di usufruire in maniera moderna dei servizi indispensabili e delle fonti di lavoro, realizzando solo scelte preferenziali di potere.

L'espansione del napoletano è avvenuta secondo direzioni fondamentali nella zona flegrea attraverso Sagnoli e Pozzuoli, nell'avversano tra i Comuni di questa area fino a Casoria con Fratta ed Afragola, nel molano da Casanuovo, dall'acerrano a Ponigliano e Marigliano e nella zona vasuviana attraverso tutta la conurbazione che da S. Giorgio e Portici raggiunge Castellammare. Il risultato è stato sempre un maggiore infittirsi di edilizia, arretrata, priva di attrezzature, non raggiungibile con l'attuale sistema delle comunicazioni se non a prezzo di notevoli sacrifici di tempo e danaro.

- Per le fonti di lavoro è avvenuto un processo analogo: nella

industria espansione incontrollata delle aree esistenti con l'aggravio di tutto il tessuto e previsione di nuovi interventi a carattere settoriale, con le localizzazioni definite dal Piano dei Consorzi, senza alcun programma generale su tutta l'area napoletana ed ancora disarticolato da un efficiente sistema dei trasporti in modo prevalente nei riguardi della agricoltura abbandonata ancora, priva di un rapido incremento ed ammodernamento delle esigenze concrete come delle nuove capacità produttive.

A questa incontrollata espansione, alla scelta della previsione di aree preferenziali a danno di tutto un complesso sistema economico si deve porre rimedio collegando le necessità collettive e le previsioni sociali e politiche di una coerente evoluzione, allo strumento del sistema dei trasporti dell'area in esame, presentando una visione alternativa di indirizzo e di premesse con la quale non si vuole proporre un Piano contro un altro, ma presentare l'unica possibile direzione di analisi, l'unico modo democratico di allargare all'intera collettività la decisione che le spetta.

In questo senso una rete dei trasporti a Napoli deve essere il tessuto sul quale ritrovare un nuovo intervento di localizzazioni, lo strumento con il quale realizzare un riequilibrio quantitativo di tutto il territorio secondo gli obiettivi già acquisiti, che tenga conto di tutte le esigenze economiche, culturali, residenziali.

Per dimensionare il Comprensorio su cui intervenire si considerano non soltanto le situazioni attuali quanto l'influenza reciproca delle varie aree di diversa destinazione sia oggi come nella previsione di un nuovo democratico sviluppo; tenendo in considerazione anche le strutture esistenti ed in modo particolare la rete dei trasporti. Di conseguenza si può considerare l'area, comprensiva della zona flegrea, dell'aversano, del molano e della zona vesuviana. Questa dimensione inoltre è in grado di proporre aree agricole, industriali, residenziali e di servizi collettivi nella utile dimensione per ogni intervento e sufficiente per ogni previsione di fabbisogno in un prossimo futuro, con un nuovo sistema della rete dei trasporti.

Da questa premessa risulta evidente l'analisi che verrà fatta per la viabilità su strada e quella su ferrovia e la priorità che il Comitato Cittadino vuole rivendicare, del mezzo pubblico, di massa in sede propria rispetto al mezzo privato.

Certo come già definito nella premessa parlando di un Piano aperto, si dovrà operare su questo territorio in maniera tale da consentire ogni intervento a scala maggiore, dovendosi in seguito estendere l'analisi alle aree di Caserta, Benevento, Avellino e Salerno in tutto il territorio campano.

La rete dei trasporti esiste in forma disorganica, con la presenza di una struttura viaria e ferroviaria senza alcuna interdipendenza ed alcun coordinamento nemmeno in ciascuna di esse. Ci si servirà di questa rete per le nuove prospettive senza la necessità di una sua totale sostituzione di tracciato quanto invece con un sistema unificato di gestione democratica con il miglioramento di alcuni tratti su strada ferrata per

il potenziamento dei trasporti pubblici di massa in sede propria come linea direttrice di una visione in cui prevalgano, in un Piano urbanistico napoletano, in modo analogo alle scelte a carattere nazionale, gli investimenti nei consumi speciali della intera collettività rispetto alle singole esigenze privatistiche.

Per avere una visione esatta delle comunicazioni su strada e ferrovia in un'area così complessa bisogna seguire un doppio indirizzo. Liberare tutto il sistema di sovrapposizioni di traffici esistenti, allontanando dalla rete a servizio interno l'attraversamento nord-sud di transito onde ottenere uno snellimento e di conseguenza un movimento nel Comprensorio del tutto differente nei tempi di percorrenza, nelle velocità, come negli strumenti tecnici occorrenti, inoltre mantenere su linee ancora differenziate ed a livello interregionale il traffico merci essenziale ed i percorsi di collegamento tra il porto e la catena dei porti e l'entroterra industriale, agricolo, commerciale.

La circolazione su strada viene definita dalla rete autostradale, dalla circonvallazione in progetto, dalla penetrazione delle strade statali e dalla rete interna del centro urbano di Napoli. Occorre prevedere di deviare il traffico autostradale di transito nord-sud, oggi inserito nel centro congestionato, con l'autostrada A2 da Caserta, la A3 da Salerno e la A17 da Foggia, con un raccordo tra Marcianise, Nola e Pagnani per lasciare servizio dell'area i tronchi attuali come autostrade urbane collegando ancora nella zona di Barra-Ponticelli l'autostrada A2 con la A3. Questa ultima proposta consente inoltre di inserire con facilità sulla via Marittima e quindi nel porto di Napoli una efficiente, fondamentale viabilità su strada.

La circonvallazione esterna dovrà avvenire nella regione anord dell'Aversano e quella interna nell'area in oggetto mediante la circonvallazione provinciale, in parte esistente dal lago di Patria fino alla area di Sarno; essa evincerà con una distribuzione per le varie destinazioni le penetrazioni della rete di strade statali: la Domitiana a lagodi Patria, l'Appia a Melito, la Sannitica e l'Irpinica a Volla, la Napoli-Ottaviano a Cercola, la Tirrenia inferiore a Rösina.

Questa viabilità su strada gomata dovrà unificarsi con la intera rete ferroviaria di trasporto sia nelle intersezioni con possibili stazioni e parcheggi, sia nella articolazione minore per distanze utili a tale mezzo di comunicazione.

Oltre queste proposte del Comitato Cittadino, che riprendono anche alcune previsioni della classe dirigente, inquadrando però in un organico Piano democratico, sussistono per la viabilità su strada alcune proposte settoriali programmate da parte della Amministrazione Comunale di Napoli. Ai margini dell'area urbana viene infatti proposto un nuovo collegamento tra Fuorigrotta e l'Autostrada A2 presso Casoria. Questo tracciato risulta utile solo per distribuire ancora all'interno della città un traffico automobilistico, con le sole frange periferiche della

espansione incontrollata di Napoli - Fuorigrotta, Vomero, Arenella, Secondigliano -, accentuando ancora un traffico automobilistico di tipo privato in una visione che non considera a sufficienza il trasporto di massa come strumento di comunicazione.

Questo progetto a parte l'interesse fondiario che rappresenta per molti suoli oggi inaccessibili, da molti anni sotto il controllo di limitati gruppi immobiliari, non risponde alle reali necessità se non inquadrato nelle scelte politiche di un sistema di pianificazione economica, fino ad oggi non presentato, capace di considerare ancora delle premesse essenziali per la mobilità.

Si propone infatti un finanziamento dell'IRI per l'intera opera di oltre 32 miliardi contro un intervento per l'intero Mezzogiorno nella industria metalmeccanica per i prossimi cinque anni di soli 18 miliardi. Il suo stesso costo, di opera limitata ad un minimo tratto dell'intero sistema delle comunicazioni è ancora maggiore di quello previsto dal nostro Comitato Cittadino - come risulta nei tempi proposti di attuazione -. Le nostre proposte invece in una visione complessiva di un traffico di massa consentono di realizzare con le prime esigenze dei prossimi due anni l'unificazione dei vari sistemi con le nuove fondamentali opere necessarie.

In modo diverso può valutarsi la sopraelevata prevista lungo la via Marittima. Ma il suo significato bisogna ancora analizzarlo in quanto essa deve avere la funzione di attraversamento di solo tipo urbano, inoltre di svincolo a servizio di una zona prevista ad alta densità di scambi commerciali e culturali nell'area del Piano di ricostruzione della via Marittima già approvato con una Legge dello stato nel lontano 1947.

In ogni caso però è sempre indispensabile valutare la sopraelevata prevedendo un nuovo assetto del territorio in cui ogni programma di un tronco di traffico deve essere considerato nella previsione di una prevalenza di traffico ferroviario in sede propria.

Per ottenere una previsione chiara nella circolazione su ferrovia di tipo metropolitano sull'intero territorio in esame è necessario suddividere il traffico sulla linea nazionale da quello del Comprensorio, dare a questa dorsale la forza di una linea esterna con le varie stazioni in ogni intersezione, prevedere i vari raccordi per la penetrazione merci, in particolare verso i porti e quindi analizzare il coordinamento delle linee esistenti e da potenziare per un percorso interno alla area.

La dorsale ferroviaria nazionale nord-sud oggi da Aversa a Napoli centrale-Torre Annunziata-Nocera, viene prevista con un nuovo collegamento Aversa-Cancello ivi immessa nella rete Nola-Sarno-Nocera, opportunamente potenziata per escludere la penetrazione di attraversamento a Napoli con la creazione Cancello della nuova principale stazione ferroviaria dell'area metropolitana. Tale soluzione prevede la creazione di stazioni a più quote in tutti gli scavalcamenti della dorsale con le linee ferroviarie esistenti nell'area.

In modo particolare a Villa Literno viene previsto un raccordo merci con lo smistamento in quella linea attuale di Pozzuoli fino allo scalo di Bagnoli a servizio della zona industriale di Qualiano e di Bagnoli ed in modo particolare dei porti industriali di Bagnoli e Pozzuoli. Ad Aversa in collegamento con la linea secondaria della Piedimonte d'Alife e con la linea esistente di raccordo merci Aversa-Napoli centrale fino all'interno del Porto Regionale ed a servizio della zona industriale esistente di Napoli est fino al suo totale trasferimento; a Cancello per il tronco Cancello-Napoli e per il raccordo merci Cancello-Castellammare a servizio sia della prevista zona industriale di Nola come di quella Torre Annunziata-Castellammare e del Porto e del cantiere ivi esistenti. A Nola con la linea secondaria Nola Baiano; a Sarno con la Circumvesuviana ed infine a Nocera dove il tratto Napoli-Torre Annunziata-Nocera-Salerno può essere inserito nella rete coordinata.

Ad occidente di tale dorsale vi sarà il sistema coordinato in grado alla sua attuazione di sopportare tutto il traffico veloce di massa previsto nel futuro. A parte le penetrazioni di raccordo sulla dorsale, ancora prevista con traffico viaggiatori e merci e con tempi di percorrenza legati ad un quadro di rete nazionale, l'intero complesso ferroviario deve passare ad una democratica gestione unica con tempi, velocità, costi sociali di percorrenza legati alle esigenze dell'area napoletana, con la previsione di estendersi ancora in seguito ad una dimensione re-

Di conseguenza la Cumana, la Circumflegrea, la Piedimonte d'Alife, la Circumvesuviana nei tre percorsi di Nola Baiano, nord e sud Vesuvio ed infine la linea Napoli-Torre Annunziata-Salerno, avranno un quadro unificato progettato per le esigenze previste di pianificazione della area. Il potenziamento di tutta la rete alle necessità di un fabbisogno futuro, rappresenterà un onere di facile acquisizione con una previsione finanziaria in grado di raggiungere perfino un saldo attivo, qualora ad esempio vengano espropriate vaste aree oggi agricole servite nel futuro coordinamento alla espansione urbanistica del Comprensorio, secondo le esperienze anglosassoni ed americane. Tale analisi finanziaria verrà accennata in seguito nei tempi di attuazione.

Alla maglia completa risultata dalla sovrapposizione dei tronchi ferroviari esistenti e di progetto è opportuno aggiungere le funicolari esistenti e la quinta e la sesta di progetto, il collegamento in sede propria oggi allo studio come linea tranviaria, lungo il litorale napoletano. Questa ultima di cui si accetta la necessità più della soluzione prevista, propone un ramo inferiore in sede propria lungo l'attuale tracciato e prolungato per Barra fino a Piazza Garibaldi, che consenta l'attraversamento litoraneo al limite nord del Porto. Tale soluzione consente di raggiungere qualunque punto del centro urbano oggi congestionato, mediante i tronchi superiore ed inferiore, prevedendo un collegamento in sede propria automobilistico tra le stazioni di Montesanto e Maschio Angioino lungo via Roma e le stazioni di Piazza Cavour e il varco portuale di via Duomo lungo la stessa via Duomo su due assi - via Roma e via Duomo, destinati solo al servizio pubblico in strada preferenziale.

Tale soluzione consente con facilità di limitare ad un traffico prevalente pedonale l'area interna del centro urbano fra via Roma - Piazza Municipio-Correo Umberto-Via Rossarelli-via Foria, con la previsione di parcheggi a più quote al limite dell'area urbana: piazza Plebiscito, attuale campo Ascarelli, attuale stazione vesuviana, presso Capodimonte, in parte dell'attuale aeroporto di Capodichino da tempo previsto trasferito altrove ed infine sull'area di parcheggio dello stadio di Fuorigrotta.

Questa soluzione compressiva concentra in quattro stazioni i nuclei distributori del trasporto ^{veloce} di massa in sede propria:

- Campi Flegrei ove convergono il raccordo sulla linea nazionale delle FF.SS., la Cumana, l'attuale Direttissima prevista con uno scambio per inserirsi sulla Cumana e proseguire sul tracciato della stessa Cumana per Torregaveta e non più per Pozzuoli-Villa Literno, infine per il ramo inferiore ad esempio della Tranvia;
- Montesanto con le seguenti linee: termine della Cumana e della Circumflegrea, attuale Direttissima, inserimento con un nuovo tronco deviato presso Miano della Piedimonte d'Alife, la Funicolare;
- Piazza Garibaldi con l'attuale tratto metropolitano della Direttissima, la Aversa-Napoli, la Cancellone-Napoli, la Circumvesuviana da nord con la Nola-Baiano e da sud con i tronchi vesuviani spostati tutti dall'attuale stazione a piazza Garibaldi, inoltre la linea Salerno-Torre Annunziata-Napoli ed infine il terminal della soluzione tranviaria tra Campi Flegrei e Napoli-Garibaldi;
- Fonte della Maddalena dove sarà prevista una stazione a più quote tra le linee convergenti a piazza Garibaldi della Circumvesuviana, della linea da Torre Annunziata, della linea da Aversa al Porto di Napoli e del ramo inferiore della tranvia.

Tali gangli vitali, opportunamente progettati, consentiranno un transbordo rapido per ogni direzione così come potrà ancora avvenire in misura meno complessa per ogni sovrapposizione di assi di scorrimento sul territorio.

Inoltre è necessario ancora accennare alla rete aerea degli eliporti localizzati in modo da raggiungere rapidamente la zona di notevole interesse paesistico, archeologico, culturale, l'area sanitaria dei colli Aminei come il nuovo aeroporto nazionale.

Sarà ancora da prevedere infine il miglioramento e l'esercizio dei Regi Laghi esistenti, da impiegare come ad esempio in tutta la zona padana, per il loro ridotto costo di esercizio, per un controllo del regime delle acque, per l'agricoltura.

Acquisita tale previsione unitaria per tutta l'area napoletana, è possibile ancora intervenire nelle proposte di dettaglio, potendole verificare all'interno di scelte generali.

Per proporre ed acquisire ogni singola soluzione occorre prevedere un disincentivo ed una limitazione del traffico privato, a maggior ragione automobilistico, a vantaggio di una soluzione indirizzata verso il mezzo collettivo.

In questo senso le corsie preferenziali, i sensi unici, il coordinamento tariffario e di gestione con l'assorbimento della funicolare centrale, la limitazione di soste in determinate aree, devono essere viste secondo i nuovi obiettivi democratici valutati dal Comitato Cittadino con l'acquisizione degli strumenti proposti da tempo e sintetizzati in questo documento, con l'inizio di quelle opere da ottenere con urgenza ed il contemporaneo potenziamento dell'Azienda ATAN sia nel materiale rotabile come in quello fisso, nel quadro di una unificazione di gestione democratica da non rimandarsi oltre.

Senza tale contemporanea operazione legata a precise scelte politiche, qualunque nuova opera - tangenziale, sopraelevata, corsie preferenziali - o qualunque misura intermedia - zone verdi, onda verde, corsie gialle, parcheggi blu, segnaletica orizzontale bianca, sensi vietati rossi - non potranno rappresentare che un falso tentativo di soluzione per sempre più massicce speculazioni sulla pelle della classe lavoratrice.

Esperienze con i Sindacati sul tema della abitazione

La nostra azione base di questi recenti anni consiste nello acquisire il legame più valido, necessario a qualsiasi concreto sforzo di modifica dell'attuale punto di partenza; dobbiamo tendere a soddisfare le aspirazioni dei cittadini, perciò sarà per noi indispensabile riferirci ad esse.

I temi tutti della elaborazione urbanistica, per anni dominio incontrastato di specialisti e tecnici, sono ora, insieme a questi della popolazione stessa, dei suoi sforzi, delle sue rivendicazioni per un sostanziale mutamento. Qualsiasi elaborazione non risulterà più efficiente se non sarà possibile affiancare all'azione dei tecnici quella ancora più valida dei tanti consumatori interessati. Con ciò proponiamo di seguire tale indirizzo il quale da tempo rappresenta la strada scelta da alcuni di noi, per individuare, da un contatto diretto, la verifica di ogni prospettiva. Tale necessario collegamento acquista la sua massima forza in una elaborazione comune ai Sindacati i quali, di quella forza, sono la più avanzata organizzazione, con la quotidiana battaglia, base di una continua rivendicazione.

Risulta così valido allargare la discussione fuori da ogni tavola rotonda, privandoci dell'interesse, a volte di compromesso, di adesioni, comunicati, relazioni: la verità di certi assunti non è solo in testi e riviste quanto nella partecipazione alla più allargata discussione.

In ogni precedente elaborazione è carente la presenza del singolo individuo, di ogni sua aspirazione, di ogni rivendicazione unitaria o di gruppo. Sono state costruite le case senza gli uomini, gusci dai vetri identici, vuoti, ossessivi. E' fallita qualsiasi proposta, resistono muri, buchi, piazze, strade insufficienti, localizzazioni assurde.

Si è tentato di distruggere ogni organizzazione di forza nel nucleo familiare, nel nucleo urbano; ogni centro ed ogni frazione isolata in un mare di carenze; si è mantenuta l'oppressione sul posto di lavoro, l'oppressione nel vano di abitazione. Ora la situazione è saturata. E' un tema di rivendicazione politica e sociale, male considerarlo un tema urbanistico sotto la prospettiva di un asse attrezzato, un cinema, una serie di uffici. E' una battaglia per capovolgere un indirizzo attuale fuori delle elaborazioni della classe lavoratrice, è un capovolgimento dall'inizio, un discorso antichissimo, fallito solo quando esisteva un committente, un architetto, uno specialista.

Su questa strada non ritroviamo agganci con alcun progetto, con alcuna Commissione di Piano, è un discorso estremamente più semplice; esistono dei dati attuali, una situazione preesistente con una serie di iniziative. Dalla rivalutazione di tanti errori singoli, da uno studio comune delle aspirazioni e dei bisogni di tanti individui, riemergono i temi validi ed indistruttibili: la libertà totale delle scelte sul territorio, la realizzazione di una comunicazione, la più ampia possibile per queste scelte, l'utilizzazione di nuove prospettive di bisogni, da appagare al livello della cultura del corpo e dello spirito, della soddisfazione delle nuove aspirazioni, della utilizzazione, su tali indirizzi, di quanto è ora in possesso della classe lavoratrice sia come antichissimi insediamenti, ora sempre più carenti e soffocati, sia come recenti localizzati al livello della più irresponsabile imposizione. Nuove localizzazioni industriali, potenziamento di quelle attuali come indirizzi e temi unificati, direzionalità ridotta a rango di aiuto alle funzioni da realizzare. Con tale acquisizione di origine si può con facilità operare per le scelte generali da rivendicare a Napoli e nella provincia.

Si vedrà il problema dalla più ampia apertura delle scelte regionali, in un secondo tempo attraverso un discorso comprensoriale per giungere alla localizzazione comunale legata alla rivendicazione della abitazione.

Nel quadro di una valutazione specifica di investimenti e scelte programmatiche partiamo dalla conoscenza dei problemi nell'ambito regionale. Come elemento valido ad una elaborazione per acquisire i dati essenziali del fenomeno, abbiamo la serie di studi economici del Piano Regionale Campano. Sebbene ogni prospettiva del Piano stesso importi scelte da noi condivise, ritenendole carenti in ogni loro elemento di programmazione, pure esistono una serie di indagini, dati e tabellazioni sul fenomeno, seppure arretrati di alcuni anni, considerabili elementi di partenza per il nostro studio. Tali analisi sono state riferite ai temi fondamentali in discussione: tendono a valutare ogni caratteristica di produzione, sviluppo e reddito nell'agricoltura, nell'industria, nelle attività terziarie, nel turismo e nella ricerca di una efficiente forza lavoro. Tali premesse economiche possono definire i contorni ed i limiti di ogni nostro ragionamento aperto alla intera regione; da esso discendiamo nella indagine di un comprensorio rappresentante, in effetti, il territorio sul quale ogni nostro attuale programma verrà verificato. Ottenuti i dati comparativi regionali, ritroviamo il tessuto evidenziato nell'interno di una struttura individuata nel comprensorio napoletano, definito dai 65 comuni limitrofi, coincidente quasi con l'ingombro del consorzio industriale di Napoli.

A tale scelta, la nostra possibilità di trovare validità concrete è rappresentata dalla libertà di mobilità sul territorio per riportare ogni punto alla sua massima indipendenza, alla massima possibilità di collegamento con ogni altro punto del comprensorio e della regione. Al discorso successivo della localizzazione preesistente la necessità di

considerare la libertà stessa di ogni scelta per evitare di incorrere come ora in una commistione di funzioni, le quali, a parte la evidente irrazionalità, privazione di scelte valide, creano un accavallamento dispersivo e soffocante senza alcuno sbocco. E' necessario invece avere, con un quadro generale di temi elaborabili, una localizzazione ampia di scelte su moderne prospettive di sviluppo; cioè questo semplice ragionamento su una efficiente circolazione è possibile attuarlo sui preesistenti tronchi - irrazionali nella impostazione frammentaria, ma razionali nella loro possibilità di modifica - permetterà di migliorare in partenza ogni scorrimento sul territorio nei tempi più brevi e con la massima agevolazione. Si verrà a sconvolgere, ponendola in un secondo ordine, ogni attuale circolazione prevedente la preminenza della strada motorizzata, con i suoi massicci investimenti, per la sua facilità di usufruirne ad una minoranza dirigenziale. Su tale ossatura efficiente ed indispensabile, verranno proposte le scelte di ubicazione, di zonizzazione nell'ambito intercomunale delle varie funzioni. Si deve individuare la prospettiva verso la quale muoversi ed evitare gli inconvenienti nell'ultimo quindicennio di ogni insediamento urbano ed industriale, dovuti questi ad una scelta politica di compromesso, priva di qualunque programmazione, oppressiva per qualunque libertà personale al livello di sottosalario e di sotto occupazione. Si riporta così l'intero territorio al più alto numero di scelte possibili ovunque, escludendo l'accentramento di ogni funzione di élite dirigenziale dall'unico centro dove essa si è localizzata per tradizionale forma di potere, per facilità di controllo in mani definite, per sicurezza e facilità di scambi. Si ripropone ogni funzione a livelli omogenei nell'intero territorio, a seconda delle necessità, dei controlli necessari, soprattutto per ottenere una nuova facilità di movimento causa le nuove dimensioni dei problemi. Possiamo così sempre meglio proporre una distribuzione

efficiente tra abitazione, lavoro, direzione e tempo libero su di un'area tale e con tali nuovi slanci da scavalcare ogni odierno equivoco, pieno del resto, sempre, di una serie di interventi casuali, frazionati. L'allargamento all'intero territorio delle scelte in programma propone la possibilità di differenziare o meno ogni particolare funzione dalle altre: evitare la promiscuità tra industria ed abitazione e riproporre su nuovi indirizzi il collegamento tra abitazione, artigianato e commercio; localizzare con precisione i luoghi e le attrezzature per svago, per le attività culturali, per le attrezzature turistiche e di ricezione.

Con un tale programma, da verificare nel più ampio dibattito necessario, è possibile valutare con precisione ogni prospettiva di dimensionamento e di attrezzatura per gli insediamenti urbani, per riproporre la consistenza complessiva dei vari nuclei ed in essi trovare l'aliquota massima delle rivendicazioni della classe lavoratrice. Abbiamo la Legge n° 167: opereremo con essa. Sarà operante solo con uno sforzo immenso, continuo, massiccio, rivendicativo al livello di una mobilitazione permanente. Nessun comune del comprensorio proposto ha una legge 167 operante: pochissimi, quattro o cinque, già approvata. Non è cioè nella sede comunale, tra consiglieri di accordo e di opposizione, che tale nuovo elemento, anche se in parte carente, può essere acquisito dai consumatori futuri. Sarà possibile ottenere un risultato solo con la più unitaria azione; ottenendo il decreto per il consorzio tra più comuni se possibile, oppure inquadrando, nell'ambito di una scelta ampia comprensoriale, ogni insediamento comunale con tutte le attrezzature localizzate nelle più ampie aree di rispetto. Avendo già determinata la circolazione su strada ferrata e strada ordinaria - ed in particolar modo la rivendicazione più valida della classe lavoratrice sarà la progettazione e la rivendicazione della circolazione

ferroviaria, avendo determinata la localizzazione industriale, quella agricola, per evitare di riproporre i vari nuclei, perduti in luoghi casuali, senza alcun servizio, fuori da ogni rapporto comune di attrezzatura.

Da un conto approssimativo sarà necessario per i 65 comuni un fabbisogno decennale di circa 1 milione e centomila vani su di una superficie complessiva di 5000 ettari. Su di un investimento così massiccio con la prospettiva di una unificazione la più ampia possibile, si ripropone il tema di una architettura intesa a superare la attuale tecnologia per giungere attraverso la prefabbricazione e la industrializzazione a nuovi elementi. Ciò avrà ancora ripercussioni nell'intero sistema economico-industriale con nuove riduzioni dei costi, con fonti locali di approvvigionamenti ed una serie di successivi sviluppi da valutare con la necessaria attenzione.

Da tali elementi intendiamo iniziare il discorso, nella valutazione dei programmi proposti, nella modifica e sviluppo della elaborazione, nella più ampia possibile partecipazione. Nella prospettiva di una ristrutturazione dei vecchi insediamenti storici e dei più recenti nuclei popolari, di una localizzazione di nuovi nuclei validi ad una scelta di nuovi indirizzi e su di un territorio totalmente pianificato, sarà necessario individuare il fabbisogno reale per i prossimi 10, 12 anni, temi tutti di una unitaria battaglia.

Napoli, - Febbraio 1964

Relazione della Commissione urbanistica al Comitato Cittadino

Uno dei contributi del Comitato Cittadino alla formulazione di una piattaforma politica ed organizzativa, intesa come precisazione delle scelte intorno alle quali condurre una battaglia per Napoli nel quadro della azione meridionalistica, si concreta nell'indirizzo da dare ad una pianificazione urbanistica democratica, elemento essenziale di ogni programmazione regionale, antimonopolistica.

Questa pianificazione urbanistica si presenta non solo come elemento determinante di tutta la nostra azione politica per il rinnovamento della vita civile di Napoli, nei settori del lavoro, della abitazione, della circolazione, dei servizi e delle opere pubbliche; ma soprattutto come precisa alternativa alle impostazioni che ancora una volta la D.C. intende dare alla soluzione dei problemi della città, affidandone lo studio a commissioni ed enti privati legati ai gruppi dirigenti responsabili nel passato più lontano ed in quello recente della disgregazione del tessuto urbano, della speculazione in tutti i settori e gli interventi pubblici e privati.

Questi gruppi hanno già manifestato le loro intenzioni per quanto riguarda gli indirizzi generali e le premesse economiche e degli sviluppi urbanistici del Piano, per quanto riguarda le decisioni in merito alla prosecuzione delle iniziative edilizie speculative, alla applicazione della Legge 18 Aprile 1962, n° 167, alla utilizzazione dei fondi della Legge Speciale, e, principalmente, all'impostazione antidemocratica e monopolistica dei Consorzi Industriali.

Il Comitato Cittadino dovrà dare il suo contributo alla classe operaia ed a tutti i suoi alleati, indicando le alternative per uno sviluppo civile della città di Napoli e del suo comprensorio in una rinascita equilibrata di tutto il territorio regionale.

a) Premesse economiche.

Il problema fondamentale della città di Napoli è il raggiungimento dell'obiettivo di accrescere la forza politica, la capacità contrattuale e le prospettive di partecipazione alla direzione ed alle scelte da parte della classe operaia e di tutti i suoi alleati, nei vari settori della produzione e della cultura. A questo scopo si indicano le seguenti alternative:

1. lo sviluppo dell'agricoltura, attraverso le necessarie trasformazioni culturali, la creazione delle premesse per le riforme di strutture, per l'arresto della fuga della rendita fondiaria, per la creazione di condizioni di lavoro proporzionate alle possibilità di una agricoltura industrializzata e moderna, svincolata da tutte le forme di oppressione e di ricatto economico che oggi ne limitano gli sviluppi.

La tavola 1 indica le sei zone agricole (Giuglianessa, Prattese, Padule, Nolano, Colli Vesuviani, Foci del Sarno) nelle quali vanno proposte le trasformazioni culturali, calcola quella parte della popolazione da considerare anche in futuro addetta alla agricoltura, e l'altra parte che dovrà

essere assorbita da altri settori produttivi, principalmente dal settore industriale. Indica inoltre i settori di intervento e l'entità degli interventi necessari in rapporto percentuale rispetto a quelli regionali.

Inoltre, l'analisi di questo particolare problema rappresenta ancora un contributo alle scelte di fondo nel settore delle abitazioni: indica infatti la possibilità per gli attivi che dovranno spostarsi in altri settori di produzione di abitare eventualmente nei nuovi quartieri previsti dal Piano Regolatore comprensoriale e dall'applicazione della Legge 167 anche nella zona agricola, nel quadro delle scelte generali per le direttrici di espansione degli attuali centri urbani.

2. Per quanto riguarda lo sviluppo delle aree industriali viene considerata la scelta fatta dall'alto dal Consorzio Industriale denunciandone le seguenti caratteristiche:

- le scelte fatte per la maggior parte di queste aree sono evidentemente una accettazione ed un ampliamento delle scelte spontanee fatte da taluni gruppi di industrie fino a questo momento;

- il tentativo di razionalizzare questo fenomeno da parte dei gruppi dirigenti della economia napoletana non prevede nessun graduale insediamento nel tempo di nuove industrie con precisi caratteri produttivi, nemmeno per quanto riguarda gli interventi delle industrie a totale o parziale partecipazione statale.

La tavola 2 indica in linea di massima gli investimenti industriali ed il numero degli addetti e ripropone, alla luce di questo ulteriore approfondimento tutte le scelte tecniche e politiche compiute finora al di fuori di ogni consultazione con gli Enti Locali e di ogni considerazione dei loro attuali programmi di sviluppo.

3. Nel settore dell'agricoltura si è tenuto conto anche degli addetti alla pesca; ma si è inteso considerare soltanto gli addetti all'allevamento e alla pesca nelle acque interne (laghi di Lucrino, Averno, Fusaro, Patria e Piume Sarno). Ma esiste ancora un problema assai più vasto relativo all'ammodernamento ed alla industrializzazione della pesca costiera e d'alto mare che interessa nel golfo di Napoli circa 20 mila addetti e 120 mila abitanti. Questo problema va considerato nel settore cantieristico per quanto riguarda la produzione di pescherecci di alto mare attrezzati con frigorifero.

Nella tavola 3 non solo sono indicati i porti e gli approdi sia di armamento che per l'impianto dei cantieri, ma si propongono anche i problemi relativi dei servizi a terra (frigoriferi, mercati, industrie di trasformazione, assistenza ai pescatori) e quello delle zone di abitazione destinate agli addetti a questo settore produttivo.

4. Tra le altre attività produttive va considerato in questo particolare comprensorio anche il turismo, legato al rinnovamento economico all'ammodernamento urbanistico ed allo sviluppo delle attrezzature specializzate.

Nella tavola 4 vengono considerate raggruppate intorno all'asse turistico tra il lago di Patria e il bosco di Quisisana, così come previsto anche nei programmi delle Sovrintendenze alle Antichità ed ai Monumenti, le attrezzature ricettive capaci di rappresentare non solo l'incremento dei posti di lavoro, ma anche l'incentivo al risanamento edilizio di alcuni centri fondamentali come Pozzuoli, Resina, Torre Annunziata, Castellammare.

La tavola 4 indica non solo le zone di maggiore interesse turistico, ma anche i dati per l'incremento della ricettività (tipo, ubicazione, numero delle attrezzature) e le previsioni di aumento degli addetti in questo settore con i relativi investimenti.

B. Sviluppo urbanistico.

Lo sviluppo urbanistico disordinato, aggravato paradossalmente in questi ultimi anni per l'intervento disordinato della speculazione edilizia, per investimenti che si aggirano intorno ai 600 miliardi, ha disarticolato tutti i centri urbani della provincia e quello di Napoli in modo particolare e drammatico. Non vi è soluzione possibile senza uno sviluppo delle fonti di lavoro; ma è anche indispensabile operare delle scelte di fondo per quanto riguarda il nuovo sistema urbano articolato, che evidentemente non significhi soltanto il vecchio concetto delle direttrici di espansione e non rappresenti la subordinazione del nucleo abitato al luogo di lavoro, ma un collegamento razionale con tutti i settori di lavoro.

1. Occorre anzitutto combattere rigorosamente una impostazione intesa a favorire lo sviluppo a macchia d'olio caro ai padroni delle aree: il centro urbano di Napoli sarebbe bloccato a sud dal mare, a occidente dalle colline, a nord dall'altopiano, a sud-est dal Vesuvio. Non resterebbe quindi altra soluzione che sbloccare lo sbarramento artificiale creato dagli impianti ferroviari verso oriente, spostandoli di qualche chilometro. Questa impostazione, sulla quale si tenta di tornare oggi, fu già proposta nel piano del '39 dalla Commissione Piano Regolatore Generale della SUE e del Risanamento e venne bocciata per le opposizioni delle Ferrovie dello Stato alle quali non si offriva alcuna alternativa.

Questo indirizzo speculativo poggia su premesse di urbanistica sbagliate: infatti, i quattro settori (nord-ovest, sud-ovest, nord-est, sud-est) di possibile ampliamento possono essere perfettamente serviti migliorando e coordinando la rete di trasporti pubblici su strada ordinaria e ferrata, seguendo, soprattutto per questa seconda rete, le notevoli esperienze positive fatte da oltre 100 anni nei maggiori agglomerati urbani di molti paesi. Si tratta quindi di realizzare non delle direttrici di espansione ma un nuovo sistema urbano articolato.

La tavola 5 indica schematicamente questo concetto, ponendo in evidenza l'influenza determinante che deve avere su queste scelte la posizione del porto di Napoli, fra le principali fonti di lavoro della città.

2. Il coordinamento di tutti i mezzi di trasporto collettivi su strada ordinaria, autostrade e strade ferrate, dovrà considerare la possibilità di collegare più direttamente la zona portuale con l'anello interno e con la rete autostradale per Milano, Bari e le Calabrie; dovrà considerare contemporaneamente la unificazione degli attuali tracciati ferroviari della rete da Villa Literno a Castellammare e a Cancello con gli anelli della Circumvesuviana, della Circumflegrea e della Piedimonte d'Alife, opportunamente integrati per i brevi tratti in gallerie tra Quarto e Marano, per il tratto da Piazza Amedeo a via Gianturco, lungo il confine tra la via Marittima e la zona portuale, nei tratti tra Piscinola e Montesanto, tra S. Maria dell'Arco e S. Pietro a Patierno. Questo programma potrà realizzare, con una spesa limitata, largamente compensata dalla valorizzazione delle nuove aree edificabili da essa servite, una efficiente rete metropolitana capace di collegare rapidamente qualsiasi zona di abitazione con le zone di lavoro nelle aree industriali e nelle campagne, con una incidenza sui redditi dei lavoratori non superiore al 3% del salario reale.

Le tavole 6, 7, 8, 8 bis, 8 tris, indicano i caratteri urbanistici della proposta rapportandoli a quelli della città di Londra disegnata sulla stessa scala, sia per quanto riguarda i tracciati della ferrovia metropolitana che della distribuzione dei centri minori intorno al capoluogo.

3. Una tale impostazione dello sviluppo urbano di Napoli presuppone evidentemente uno sviluppo del Piano su scala comprensoriale. Le stesse ragioni che fanno opporre la nostra alternativa alla iniziativa del Consorzio industriale ed a quella ancora più determinante del nuovo Piano Regolatore di Napoli impostato dalla amministrazione E.C., consigliano di estendere il comprensorio a tutti i 163 comuni alla zona di Quarto, Casoria, Volte, Foca e Foci del Sarno, per complessivi 100 mila ettari circa con una popolazione che si avvicina ai 2 milioni di abitanti, in modo da formare un consorzio unico di questi comuni, legati dagli stessi interessi politici, economici ed urbanistici, e capaci di opporsi unitariamente al disegno dei monopoli e di far prevalere alternative democratiche sia nella impostazione che nella gradualità, anche in previsione dell'impegno di azione di questo comprensorio nel quadro degli sviluppi urbanistici della intera regione.

Le tavole 9, 10 e 11 indicano la soluzione dei nuovi nuclei nel territorio del comprensorio, disposto lungo gli assi delle strade ordinarie e ferrate, e la loro consistenza. La tavola 11 in modo particolare indica la più piccola unità di abitazione, di circa 5 ettari e 1500 abitanti, articolata intorno all'asse nudo, alla scuola materna e ad un primo nucleo elementare di negozi. Il diagramma annesso indica il numero necessario di tale unità elementare per richiedere la scuola d'obbligo, quella media, quelle professionali e tutte le altre attrezzature indispensabili per un moderno vivere civile.

Questo sviluppo degli insediamenti determinerà una caduta del valore delle aree edificabili e della proprietà immobiliare degli attuali centri urbani, favorendo tutti gli interventi di restauro dei centri storici, di risanamento dell'edilizia malata e di sostituzione dell'edilizia fatiscente. La scelta generale di questo indirizzo avrà una influenza determinante sui criteri di applicazione della Legge 16 Aprile 1962, n° 167, per il vincolo immediato delle aree edilizie e delle aree destinate a verde da parte delle Amministrazioni comunali.

Nel quadro di questa sistemazione dovranno ancora essere presi in esame due problemi di grande importanza per lo sviluppo della vita civile: la realizzazione di una fascia continua di verde pubblico di circa 45 Km. di lunghezza e la identificazione ed acquisizione all'uso pubblico di circa 1500 ettari di spiaggia durante i mesi estivi.

La tavola 12 indica il modo di realizzare la Cintura Verde attraverso la saldatura della pineta di Licola e di Cuma con la zona dell'Averno e di Monte Nuovo, della Solfatara, degli Astroni e della Conca di Agnano con la zona dei Camaldoli fino al bosco di Capodimonte e di qui all'attuale Aeroporto di Capodichino, restituito alla città e sostituito con quello di Pomigliano d'Arco; la saldatura di questa zona con le prime pendici del Vesuvio ~~da-quasi-finita~~, verso Ponticelli e Caracola fino al bosco di Portici e del tratto a cavallo dell'autostrada e la zona verde a protezione del complesso archeologico di Pompei, e di qui, lungo i primi colli dei Lattari, fino al bosco del Quisisana ed al Monte Faito.

Un tale rimboschimento potrebbe avvenire anche nel quadro delle trasformazioni colturali, nel quadro degli interventi nel settore dell'agricoltura, scegliendo alti fusti, essenze di sottobosco e prati capaci di reddito sia dal punto di vista del raccolto che del legname e dell'allevamento, in un'opera graduale di rimboschimento che avrebbe anche la funzione di risanamento delle colline franose e di irriggimentazione delle acque a monte.

La tavola 13 indica la ubicazione dei 1100 ettari di arenile fra il litorale di Licola, quello di Torregaveta, Bacoli, Lucrino, di Posillipo, Portici, Torre del Greco, Castellammare e dello Sorajo ed dà una indicazione di massima del traffico costiero e verso le altre spiagge della regione a mezzo un servizio rapido di aliscafi.

C. Interventi di emergenza.

Il Comitato Cittadino deve anche pronunciarsi su alcuni problemi di emergenza che richiedono scelte e decisioni immediate mentre si va elaborando il Piano comprensoriale che dovrà decidere dell'assetto futuro del territorio. Queste scelte immediate sono determinanti per arrestare il caotico sviluppo delle iniziative, la disarticolazione urbanistica dei maggiori centri, la degradazione di interi quartieri, l'aumento indiscriminato di valore dei suoli edificatori.

1. Per quanto riguarda la politica edilizia delle Amministrazioni comunali, in rapporto alla concessione di licenza fino all'entrata in vigore del nuovo Piano, può essere proposto di portare tutte le licenze edilizie all'approvazione del Consiglio Comunale, ritirando le deleghe ai Sindaci, e previo esame della Commissione del P.R.G. e di apportare alcune varianti essenziali ai regolamenti edilizi in vigore riferendosi a quello del Piano Regolatore 1947 che fu approvato dal Ministero dei LL.PP. dopo un accurato studio di molti mesi in seno all'Amministrazione comunale alle Anzianazioni professionali ed alla Associazione dei costruttori.

2. La legge 18 Aprile 1962, n° 167 potrebbe essere applicata come stralcio immediato del Piano Regolatore Comprensoriale, secondo i criteri distributivi ed il dimensionamento dei quartieri. Nello schema indicato è stata scelta come parametro, per comodità di esposizione, la dimensione di 50 ettari (15 mila abitanti), ma è evidente che ciascun quartiere sarà proporzionato in rapporto ai risultati degli studi particolareggiati per ogni singolo centro urbano.

La tavola 14 indica lo schema di questo indirizzo legato al tracciato della nuova Metropolitana unificata sotto la gestione democratica di un Ente a partecipazione statale e con rappresentanze degli Enti Locali nel Consiglio di Amministrazione, sul tipo dell'Ente Autonomo Volturno.

3. Per quanto riguarda la utilizzazione dei fondi della Legge Speciale essa sarà valutata in concreto di concerto col gruppo consiliare, utilizzandola in parte per un primo finanziamento delle opere indicate nei precedenti articoli a1 - b2 - b3 - c2, e, per quanto riguarda quest'ultima indicazione, destinandola a finanziare una parte dei servizi ed impianti di pubblica utilità, nel quadro della applicazione della Legge n° 167, non appena essa sarà stata approvata nei progetti particolari ed entrata in vigore. Nella tavola 15 sono indicati alcuni elementi di massima per gli investimenti riguardanti la città di Napoli, nel quadro degli investimenti previsti dalle premesse economiche poste a base degli studi del Piano regionale di coordinamento.

PARTITO COMUNISTA ITALIANO
FEDERAZIONE NAPOLETANA

14/1/1964
NAPOLI
VIA LUGGERI 100 - TEL. 411941 - 411942

N. di PROT. _____

OGGETTO _____

Al compagno _____

Antonio Lupo

Caro compagno,

giovedì 15 c.m. alle ore 18,30 è convocata la
riunione del Comitato Cittadino in Federazione per discutere
la preparazione dell'Assemblea annuale del Comitato Cittadino
di Napoli del P.C.I.

Relatore il compagno

MASSIMO CAPRARA

Allo scopo di favorire la discussione ti accludiamo una
bozza del documento che contiene non conclusioni ma propos-
te. Certi della tua partecipazione, saluti fraterni

P. Il Comitato Cittadino
(G. Dezzolino)

Documento preparatorio dell'Assemblea annuale del Comitato Cittadino di Napoli del P.C.I.

1) A distanza di un anno esatto dalla sua assemblea costitutiva (19-20 gennaio 1963), il Comitato Cittadino convoca l'Assemblea dei delegati dei Congressi annuali delle sezioni. Oltreché per il puntuale adempimento di una norma dello Statuto, la presente convocazione deve servire per promuovere, partendo dalla verifica della linea, una organizzata analisi sul lavoro compiuto, sui difetti di qualità, sui mezzi per migliorare l'elaborazione, la penetrazione, sulle nostre strutture da consolidare e da sviluppare per assicurare una presenza ed un'iniziativa comunista nei luoghi di lavoro, nella società civile, nell'assemblee elettive capace di crearvi, con un processo ininterrotto di scontri e di lotte, le condizioni per l'avvento della classe operaia e delle altre classi lavoratrici alla direzione del Paese.

Si tratta di aprire, di condurre un responsabile dibattito critico su noi stessi, sulla natura e funzione del Partito e sulla sua linea strettamente legata agli strumenti organizzativi che esso si deve dare e di fornire un contributo di esperienza e di ricerca alla Conferenza Nazionale di Organizzazione. Lungi dal rinchiudersi in noi stessi, il dibattito dovrà essere affrontato collocando noi stessi nel pieno della realtà locale e nazionale, nel quadro della nostra strategia, esaltando e realizzando le indispensabili caratteristiche di partito di classe, di partito rivoluzionario, di partito di avanguardia ed insieme di massa che non attenua, anzi sviluppa, collegandola a tutti i momenti della sua azione, la sua visione di una società antagonista a quella borghese. Tutto il dibattito deve essere collegato ed intrecciato con un forte sviluppo della iniziativa. Questa deve articolarsi, secondo una dialettica unitaria, in una situazione politica caratterizzata dal successo tattico di vertice ottenuto dalle classi dirigenti nel loro piano di rottura del movimento operaio e nella quale spettano al Partito Comunista, quale massima forza di opposizione, nuovi compiti e responsabilità.

2) Punto di riferimento per l'analisi che intendiamo condurre sono i problemi politici e lo stato del Partito come furono verificati al X Congresso della Federazione Napoletana del Novembre del 1962. Nel rapporto di attività i "dati negativi che facevano specchio nella vita della Federazione" venivano riassunti nel mancato sviluppo di una politica di rin-

novamento, nell'eccesso di cautele e preoccupazioni nel portare avanti il dibattito politico ideale, nell'inaridimento della vita politica seasonale, nella carenza grave di un'iniziativa positiva che investisse con continuità i fondamentali temi strutturali di Napoli e della Provincia. E' chiaro che stabilendo questa base concreta per il dibattito e così storicizzandolo (non nei confronti di un astratto modello di Partito va condotta la discussione ma nei confronti di un Partito reale, quello della Federazione napoletana, con le sue qualità da potenziare ed i suoi difetti da cancellare) non s'intende incoraggiare né un'atteggiamento consolatorio (qualcosa va meglio: è tutto quello che si poteva ottenere) né un confronto manicheo (tutto negativo il passato, tutto, o quasi, positivo il presente e l'avvenire), impossibile, del resto, per il forte intreccio del vecchio col nuovo. S'intende adottare un metodo critico che consenta realisticamente di partire dai giudizi acquisiti per andare avanti e raggiungerne dei nuovi.

Posandosi in questo quadro, senza potersi ovviamente adossare il compito di affrontare tutti e tutti assieme i problemi aperti a Napoli, l'assemblea costitutiva del Comitato Cittadino (o, meglio, ricostitutiva di un Comitato Cittadino da potenziare nelle sue funzioni e nella sua attività) dovette operare una scelta del terreno sul quale concentrare il proprio impegno per superare il ritardo nell'elaborazione di una politica cittadina e per riqualificarne l'iniziativa. La risposta che ci sforzammo di dare partiva dalla linea generale del nostro Partito: cioè dall'esigenza di penetrare sempre più profondamente all'interno dei problemi della società non per rimanervi inseriti in modo subalterno, ma per fare scaturire un'azione diretta a rovesciare le basi di classe dello Stato a modificarne gli equilibri e la struttura, ad aprire la strada ad un nuovo blocco di potere. Il terreno, dunque, è quello dello scontro sui temi strutturali e l'alternativa democratica venne individuata nei tre temi fondamentali attorno ai quali promuovere differenziate lotte di massa: obiettivi e ruolo di Napoli per una programmazione regionale democratica ed antimonopolistica; linee concrete per una pianificazione urbanistica democratica; contenuti e forme nuove di democrazia comunale. Risulta da questo complesso (che non è l'elenco di tutti i possibili campi di intervento ma ne individua uno, quello dello sviluppo e dell'assetto della città) la scelta di un terreno nuovo e qualificante per le forze che vi si cimentano, che non può essere battuto se si vogliono combattere genericità ed eclettismo -

con la sola denuncia e con l'agitazione propagandistica; che esige invece un livello di conoscenza altamente specializzata senza far prevalere la tecnica sulla politica; che può essere percorso se il Partito viene stimolato a svolgere la sua funzione di elaboratore ed esecutore collettivo in tutte le sedi, dalla fabbrica al Consiglio Comunale - della propria politica autonoma; se abbiamo non la pretesa di fare da soli ma la capacità di promuovere vasti processi unitari dal basso. Grande importanza rivestono, perciò, il discorso positivo e l'alleanza con quelle forze intermedie che nei paesi di capitalismo avanzato e in una città come la nostra sono essenziali per la costruzione di un nuovo blocco di potere.

3) Il Comitato Cittadino si è ispirato, in questo suo primo anno di vita nelle nuove funzioni, a queste linee.

Momenti pubblici della sua azione sono stati: il convegno per una pianificazione urbanistica democratica del 15-16 febbraio; il lancio di una petizione degli elettori napoletani al Parlamento sui problemi dei fitti e per una nuova disciplina delle aree effettuato il 14 luglio (in calce ad essa risultano apposte circa 20.000 firme); la manifestazione su questo tema avvertita al cinema Casanova il 15 settembre; la conferenza sulle proposte di applicazione della legge n.167 del 18 ottobre; la manifestazione - conizio conclusivo della campagna per la petizione avvertita a Piazza Vergini il 28 ottobre.

In questo arco di tempo si è altresì collocata la campagna elettorale politica del 28 aprile che ci ha consentito di riguadagnare le posizioni perdute nelle precedenti campagne amministrative, di superare il livello del '58, di constatare l'accresciuto potenziale di volontà rinnovatrice e disposizione del Partito e delle forze di sinistra.

Nonostante la manovra D.C. per assorbirne la spinta, i risultati elettorali hanno influenzato ed influenzano gli schieramenti ed i rapporti politici nella città ed all'interno del Consiglio Comunale. Ciò non significa che i nodi reali messi in luce dalla consultazione elettorale siano stati sciolti ed affrontati seriamente: significa però che al fondo della situazione cittadina e fra le masse operaie, tuttora insoddisfatta, la carica del 28 aprile. Vi è stata l'ammissione da parte D.C. della impossibilità di continuare nell'alleanza aperta e globale col partito monarchico (dimissioni della Giunta Palmieri) ma non si può dire che il logoramento del blocco di potere che ha retto finora l'amministrazione e la vita cittadi-

na abbiano subito le ulteriori, salutari scosse che il 28 aprile ha postulato. Lo scioglimento netto di questo sistema di alleanze non vi è stato. Si sta compiendo, invece, una lenta integrazione fra forze capitalistiche locali col possibile ridimensionamento di alcuni interessi settoriali più esosi e con l'accresciuta preminenza, in posizione chiave dell'apparato economico, di esponenti centristi.

Nel movimento cattolico napoletano è intanto in corso un processo difficile e complesso non sempre facile a seguirsi, il cui esito è ancora aperto e che, comunque, è cosa diversa da un immobilismo senza problemi.

La mediazione dorotea si sforza di unificare tutte le forze del moderatismo e della conservazione: la sua politica non dovrà necessariamente essere solo quella del trasformismo, ma potrà adottare rapporti più aggiornati con una parte del movimento operaio: è certo però che un'operazione di congelamento a destra appare irta di pericolo e difficoltà per la pressione non solo della sinistra interna Fanfaniana e di base quanto di quella contraddittoria realtà che è il movimento sindacale cattolico, nel quale coesistono a Napoli accenti giovanili con il condizionamento politico della Direzione nazionale Cisl.

Sono stati perciò complessivamente significativi i momenti dell'incontro fra movimento sindacale unitario e la direzione sindacale della Cisl napoletana su particolari aspetti della situazione locale, soprattutto per quanto riguarda i problemi della politica edilizia (manifestazione unitaria del 12 novembre al mercadante).

Anche se molto rimane ancora da fare per combattere impostazioni generiche e per assicurare che un processo unitario si sviluppi realmente alla base, occorre considerare con attenzione questo promettente avvio che prolunga fuori dalla fabbrica lo scontro antipadronale.

Non vi è dubbio che in questa direzione abbia operato anche l'insistente campagna che il Comitato Cittadino si è forzato di condurre sui problemi della casa. L'azione che è stata da noi svolta, con diverso grado di chiarezza e di mordente, non è solo valutabile quantitativamente, nel numero importante di assemblee, conferenze, comizi manifestazioni in teatro: deve essere valutata in relazione al fatto che essa ha contribuito a stimolare un movimento di opinioni sulle questioni urbanistiche, tanto più significativo quanto sarà meno specialistico ma di massa; ad accreditare concetti più avanzati per la loro soluzione; a porre in contestazione tutto il vecchio corso dell'agitazione per la casa.

Analoghe caratteristiche si è cercato di dare all'iniziativa comunista sui temi municipali; da una parte correggendo la tendenza, affiorata nel passato di identificare la politica cittadina con l'azione in Consiglio Comunale, dall'altra superando la limitatezza della politica della "Legge Speciale" iniziando una offensiva di ampio respiro contro l'organizzazione capitalistica delle strutture cittadine, per es. nel settore distributivo (latte, macellerie, mercato ortofrutticolo). Difettosa è stata, invece l'impegno per dare continuità a questa offensiva, per porre in termini nuovi i rapporti città-campagna, produttori-consumatori e dare sbocchi unitari alla comune lotta contro le strutture monopolistiche.

Così per quanto riguarda, più in generale, la vita stessa del Consiglio, la nostra linea è stata tesa a caratterizzarsi come quella che più coerentemente riconduce il discorso sulle reali discriminanti per ogni maggioranza che sono le soluzioni programmatiche e la dislocazione delle forze che la sostengono (risoluzione del Comitato Direttivo del 6 Novembre).

Più complessa è l'esame delle nostre relazioni con il P.S.I. Essi sono stati caratterizzati da una maggiore tensione polemica, in relazione al nuovo corso nazionale, ed equiva localmente anche per il tatticismo del gruppo socialista al Maschio Angioino contro alla base, anche per la presenza di una combattiva sinistra, la pratica unitaria, pur rimanendo a livello economico rivendicativo, resistente e vicina difesa, si realizza in modo meno spontaneo che per il passato, in modo che non escluda le scottature, la manifestazione di dissensi ed il pericolo di condizionamenti esterni in tali da costituire tuttora un momento essenziale per la mobilitazione popolare. Da sottolineare la manifestazione unitaria sui temi comunali tenuta con la sinistra socialista a S. Giovanni il 24 Novembre). Niente sarebbe a questo proposito più errato che un atteggiamento recriminatorio e risentito per la situazione governativa; la denuncia e la condanna vanno accompagnate all'azione positiva di massa, dallo sforzo per farla mutare in una svolta politica generale.

Non sarebbe possibile del resto far fronte ai compiti nuovi della nostra opposizione al Governo di Centro Sinistra se non avvertissimo che l'azione unitaria, premessa per il rovesciamento degli indirizzi governativi e per la formazione di un nuovo blocco di potere, si soddisfa oggi ad un livello più alto a quello cioè del confronto politico-ideologico che deve essere raggiunto con un continuo sforzo di studio e di arricchimento qualitativo della nostra iniziativa; con una estensione senza precedenti delle lotte.

Per questi ultimi aspetti l'annata trascorsa si chiude con un bilancio vario e ricco per il numero delle agitazioni e degli scioperi, per la categoria interessate ed anche per i temi (curo-vita, edilizia) che tendono a divenire specifici obiettivi anche dell'azione operaia. Non a caso la campagna di tesseramento 1964 coglie un significativo successo: essa si innesta in una situazione cittadina caratterizzata da un'accresciuta tensione politica e sociale.

4) Un primo giudizio di assione può essere dunque formulato. Nel complesso l'organizzazione napoletana è uscita dallo stato di travaglio di un anno fa per entrare in una fase diversa e differenziata nella quale, assieme a difficoltà di fondo si avverte il segno di una ripresa.

E' possibile intanto ricondurre le difficoltà attuali del Partito ad alcune cause fondamentali fra le tante che esistono? La ricerca deve essere orientata in questo ^{modo} per mettere in luce e analizzare quelle che oggi ci appaiono cause determinanti ed alla cui eliminazione occorre concentrare il nostro impegno.

E' chiaro che vi è tuttora un problema di orientamento politico ideale. Alla combattività del movimento non si unisce in genere una consapevolezza della nostra reale prospettiva rivoluzionaria. Il dibattito politico ideale si è svolto, in genere, in migliorate condizioni per quanto riguarda la ampiezza e l'apertura. Particolarmente nei mesi dell'estate-autunno all'inizio del dibattito sulle divergenze con i compagni cinesi, le sezioni hanno registrato assemblee numerose ed affollate, confronti appassionati di opinioni, una convinzione ed un consenso abbastanza diffusi. Ciò nonostante un fondo settario, una riserva stesistica sono largamente presenti. Il consenso, infatti, si arresta alla soglia dell'azione, difficilmente o troppo stentatamente si traduce in movimento ed iniziativa. Nei migliori dei casi ci si orienta verso una specie di particolarismo rivendicativo, teso a conquistare qualcosa nell'attesa del gran giorno.

La nostra linea, invece, si dispiega completamente solo se essa produce l'azione reale, se sviluppa un insieme di lotte che attacchino l'avversario di classe sui diversi terreni. Quando operiamo le scelte che abbiamo posto a base del nostro piano a Napoli non intendiamo allineare una serie di quesiti cui si può dare una risposta isolata senza che vengano coinvolti tutti i temi più generali della società e dello Stato. Se ci

va a fondo di ciascun tema - dalla programmazione all'urbanistica, alla democrazia comunale, emergono tutte le questioni generali ed i temi della strategia e della tattica politica. Anzi, la sintesi politica, quindi la comprensione della linea strategica nascono quanto più profonda è la ricerca, più estese le competenze, maggiore la partecipazione di massa alla elaborazione ed alla attuazione delle soluzioni specifiche.

Vi è dunque una prima esigenza. Riconfermare la nostra piattaforma, qualificandone i contenuti, aggiornandone gli obiettivi. Non si esclude che si corra in tal modo un pericolo di unilateralità rispetto alla vastità delle questioni che interessano un grande centro. Questo difetto, infatti, vi è stato nella nostra attività di quest'anno. Ciò che però conta non è, allo stato attuale dei nostri mezzi, essere presenti dappertutto solo per esserci. Bisogna tendere ad un impegno in più direzioni che utilizzi tutte le energie di cui disponiamo e la volontà rinnovatrice che la città esprime. Ma poiché niente è più improduttivo di molte discussioni generiche occorre concentrarsi su alcuni filoni essenziali, su alcuni obiettivi validi ed aprire nuovi orizzonti ed applicarsi ad un'opera concreta di elaborazione, divulgazione, di insinuativa rivolta verso le masse.

Il nostro problema è perciò un altro: come superare il difetto di azione e di movimento pur nell'ambito delle scelte effettuate? La risposta non può consistere nell'additare saltante scorticità di impegno né può ridurre tutte a semplici difetti di lavoro. Vi è anche questo: ma la ricerca critica va spostata dagli effetti alle cause. Se, ad esempio, non siamo riusciti a raccogliere in calce alla petizione per i fitti che le firme di quanti sono, grosso modo, gli iscritti al Partito, non vi è stato solo pigrizia. Il fatto è che non si è riusciti a far chiaro, con la opportuna distinta attività, su un punto di fondo: che non doveva trattarsi di una altra agitazione ma di un importante obiettivo transitorio di un disegno più generale i cui traguardi mettono in discussione alcuni nodi essenziali dell'ordinamento capitalistico (proprietà fondiaria urbana); attuano il passaggio dalla conduzione semi-artigianale all'industrializzazione dell'attività edilizia; rivendicano una diversa politica dello Stato e delle sue industrie (intervento nei costi dei materiali e nella prefabbricazione); spingono verso misure di riforma (nazionalizzazioni nel settore edilizio).

Questa autonoma capacità di intervento in funzione antagonista, nel contesto della vita cittadina, non può essere compito di gruppi ristretti né risolta con l'attribuzione di deleghe fiduciarie, clientelari, e elettorali. Deve essere una conquista collettiva che parte dall'esperienza dei problemi, maturi con la visione di classe dell'educazione socialista, che sbocchi in una partecipazione più larga all'impegno politico ed alla attività democratica. La struttura organizzativa su cui poggia attualmente la nostra attività, praticamente è la stessa di oltre 15 anni fa, non appare rispondente a questi fini.

5) La nostra seconda esigenza, consiste, perciò nell'attrezzare organizzativamente il partito a Napoli perché possa elaborare e svolgerci la sua politica.

Lo stato della nostra organizzazione deve essere sottoposto ad un'attenta verifica, poiché si tratta di esaltarne tutte le capacità e realizzare non una politica qualsiasi ma quella che ci siamo dati (la politica di "partito nuovo" con la sua visione strategica della lotta per il potere); non basta affermare che occorre avere un partito di massa. Non basta neanche credere che siano la sola forza numerica e la composizione sociale a realizzare il carattere di massa del Partito. Ciò che importa è avere un partito sempre più numeroso, sempre meglio collegato con gli strati produttivi della città, che utilizzi tutte le sue forze proiettandole nel vivo della realtà sociale. Bisogna aggiungere che, nella situazione napoletana, ciò significa respingere lo scioglimento verso un partito di opinione che lo scarto fra elezioni politiche ed amministrative ed il divario fra iscritti ed elettori caratterizzano in modo ancora più ristretto. Significa lavorare per una partito che senza attenuare le sue caratteristiche popolari, sia una organizzazione politica in senso pieno, sia un partito di lotta.

Gli orizzonti di questa lotta non possono ridursi a determinate necessità contingenti e ad un'azione ^{senza} respiro, ad una sorta di malintesa politica di rinascita elevata al rango di ideologia. Si guardi alla esperienza delle sezioni di Partito nei nuovi quartieri; assemblee affollate, solidi legami popolari, azione vivace, gruppi dirigenti impegnati. Se ci si limita, però, ad affrontare tutta una serie indifferenziata di problemi piccoli e grandi (dal riscaldamento alle fermate autofilotraviarie) i contatti di un partito rivoluzionario di classe si estinguono in quelli di un organismo di massa ed il lavoro di Partito si identifica con l'attivismo materiale.

Queste osservazioni non mettono in discussione la validità dell'organismo-sezioni ma intendono qualificarne struttura e competenze. Così come è oggi, la sezione è inadeguata ad affrontare sia la conoscenza organica dei problemi che si intrecciano localmente sia a suscitare le energie e le alleanze capaci di far avanzare soluzioni immediate e di fondo.

La sezione deve essere infatti il centro di un'attività complessa di collegamento non solo con gli iscritti ma con tutte le ^{articolazioni} della democrazia di base esistenti o da sviluppare, deve costituire il centro di unificazione e fusione politica di esperienze settoriali, sia economico-professionali che territoriali) in una piattaforma unitaria e complessiva. Affinchè essa sia tale occorre evitare il restringimento dei suoi interessi ad una politica spicciola o di categoria e la riduzione delle sue basi di classe. Il dibattito critico e la fase sperimentale aperti al nostro decimo congresso sulle sezioni di fabbrica e di categoria, possono ormai rapidamente concludersi. I risultati politici sono stati diversi comprendendo sia ottimi risultati nella campagna tradizionale (sezione tranvieri) che un bilancio di insufficienze (sezione Italsider) ed uno sconfortante vuoto (sezione Porto).

In complesso l'esperienza non ha dissolto dubbi e difficoltà relativi alla creazione di sezioni autonome di fabbrica e di categoria. Queste sezioni comportano il rischio di isolare la classe operaia e di separarla dagli altri strati cittadini provocando un reale impoverimento della vita sezionale e territoriale; di favorire un tipo di attività parasindacale e corporativo. Soluzioni efficienti possono comunque essere trovate in tre direzioni: allacciando un rapporto diretto; verticale dalle cellule di fabbrica con la Federazione potenziando la già esistente sezione di lavoro per le fabbriche; conducendo una vasta azione per organizzare i lavoratori comunisti, tutti i lavoratori comunisti nei luoghi di lavoro; assicurando un maggior ruolo cittadino alle organizzazioni operaie ed una coraggiosa promozione dei loro quadri.

Condizione essenziale per la vittoria della nostra politica è oggi la costituzione di solidi organismi sul luogo di lavoro che si adeguino ai ritmi produttivi (serali, turni), che colleghino la loro attività a quella delle sezioni territoriali, che vi svolgano la loro vitale, insostituibile funzione.

Tutto questo tema; del rapporto partito-fabbriche, deve essere oggetto di una impegnata ricerca critica e creativa per la nostra assemblea.

Non è possibile accettare che siano scarsi i lavoratori iscritti al Partito nelle organizzazioni di fabbriche e di azienda ed imprecisati quelli che risultano tali dagli schedari sezionali. Si tratta di una debolezza politica grave che non ha solo valore quantitativo ma che influisce sul nostro Partito e su tutta la sua vita politica. E' difficile che la classe operaia conquistata la coscienza di classe dirigente ed eserciti in concreto la sua egemonia se insufficiente è la sua presenza nel Partito e se le organizzazioni di fabbrica non assumono una vera funzione ed un peso diversi nella nostra Federazione. Ed è altrettanto problematico che essa superi i limiti economistici se non viene elaborata una concreta politica di intervento sui temi fondamentali dello sviluppo economico.

La sezione deve così affrontare i problemi della sua vita democratica, del suo funzionamento come organismo di lavoro; deve così porsi i problemi della sua strutturazione.

L'assemblea generale è attualmente la sola occasione di confronto, il solo momento decisionale sulla linea. Spesso essa si riduce ad una conferenza ed ad rapida escursione dei temi locali e particolarissimi a quelli generali in modo che non può soddisfare le istanze di democrazia e tutte le necessità di dibattito autenticamente aperto e libero. La linea del decentramento deve passare anche attraverso la sezione, non può arrestarsi alla sua porta. Finora tale linea è stata troppo intesa come adeguamento dell'organizzazione allo sviluppo della città, ed è stata influenzata più da un orientamento sociologico (le trasformazioni obiettive della società come base di un nostro adeguamento organizzativo) che da una nostra visione strategica sul dove concentrare le forze, sul come dare battaglia. Su questa strada finiremo col modellare il Partito sulla base della dinamica attuale dello sviluppo capitalistico della città. Può incidere più una sezione efficiente nel vecchio centro con una forte proiezione all'esterno, che molte sezioni disseminate nei nuovi quartieri, impegnate in una politica municipalistica, quasi ad assecondare la disarticolazione del contesto urbano. La proliferazione delle sezioni (o, meglio, di sedi sezionali) non significa decentramento quando in esse si svolge una vita stentata o puramente di ritrovo. Ciò che si deve decentrare sono invece le possibilità di direzione e decisione a livelli diversi basate sulla conoscenza concreta: il che non esclude che vi sia necessità di concentrare forze e mezzi.

Questo scopo può essere raggiunto con due ordini di iniziative: la creazione di gruppi di lavoro; la riduzione del numero delle sezioni.

I gruppi di lavoro su specifici problemi che hanno già avuto un inizio di applicazione in seno al Comitato cittadino, (gruppo urbanistico) rappresentano una esperienza che occorre stimolare come forma di decentramento reale dell'attività nazionale, di coordinamento intersezionale, di saldatura verticale fra centro e periferia. Piuttosto che la suddivisione della città in zone in base a puri criteri amministrativi, appare più coerente associare anche temporaneamente le sezioni, o gruppi di esse per problemi. Ovviamente i gruppi vanno costituiti non per i problemi che oggettivamente esistono ma per quelli che costituiscono altrettanti punti di attacco della nostra politica.

Affrontando in tal modo la questione della più larga utilizzazione delle forze disponibili, il tema della vita nazionale acquista la sua reale dimensione. Attualmente vi sono a Napoli 46 sezioni territoriali, con 17.168 iscritti e sei sezioni di categoria e di fabbrica con 2.294 iscritti per un complesso di 52 sezioni e 19.462 iscritti. Se vogliamo che esse siano nella realtà centri di iniziativa occorre attrezzarle con mezzi adeguati, impedirne la frantumazione, non disperdere i quadri. Il problema delle sedi è un altro, e deve essere risolto tenendo conto della possibilità reali di autofinanziamento (la sede di una sezione attuale poco efficiente può diventare un circolo ricreativo e la sede di cellule di uno o più fabbriche) ed elaborando un piano, di intesa con la sezione Federale di amministrazione. Intanto si propongono le seguenti misure di unificazione:

- Vomero, Camaldoli, S. Croce, Arenella; Casa Pantellato;
- S. Giovanni Centro, Villa, N. Villa, Croce del Lago;
- Ponticelli, Lelli, Ciannielo, Porchiano;
- Campedimarte, S. Pietro a Patierno;
- S. Ferdinando, Chiaia Vetriera, S. Carlo alle Mortelle;
- Tribunali, Borgo, Modena;
- Vignaria, Arenaccia, Trivio;
- Mercato, Traccia, Luxxatti, Stadera in una sezione comprendente tutte le fabbriche e le aziende che vi si trovano.

6) Una attenta verifica critica deve essere sviluppata sul funzionamento del Comitato Cittadino. L'esperienza ha confermato la sua utilità come organismo di direzione decentrata con pienezza di poteri politici ed operativi e come centro di elaborazione. Alcune sue deficienze si sono manifestate soprattutto per quanto riguarda:

- la mancanza di un contributo più ampio non limitato ai soli aspetti della pianificazione territoriale, al tema dello sviluppo economico;
- un'attenzione ancora da sviluppare ai temi della condizione operaia;
- la insoddisfacente attività di alcuni gruppi di lavoro ed il conseguente ritardo nella elaborazione di alcune piattaforme (trasporti);
- la sfera di intervento ancora insufficiente.

A ciò vanno aggiunti difetti di direzione che non hanno favorito il rendimento uniforme da parte dei membri del Comitato Cittadino, dai quali non si è perciò ottenuta pienezza di responsabilità operativa e di elaborazione.

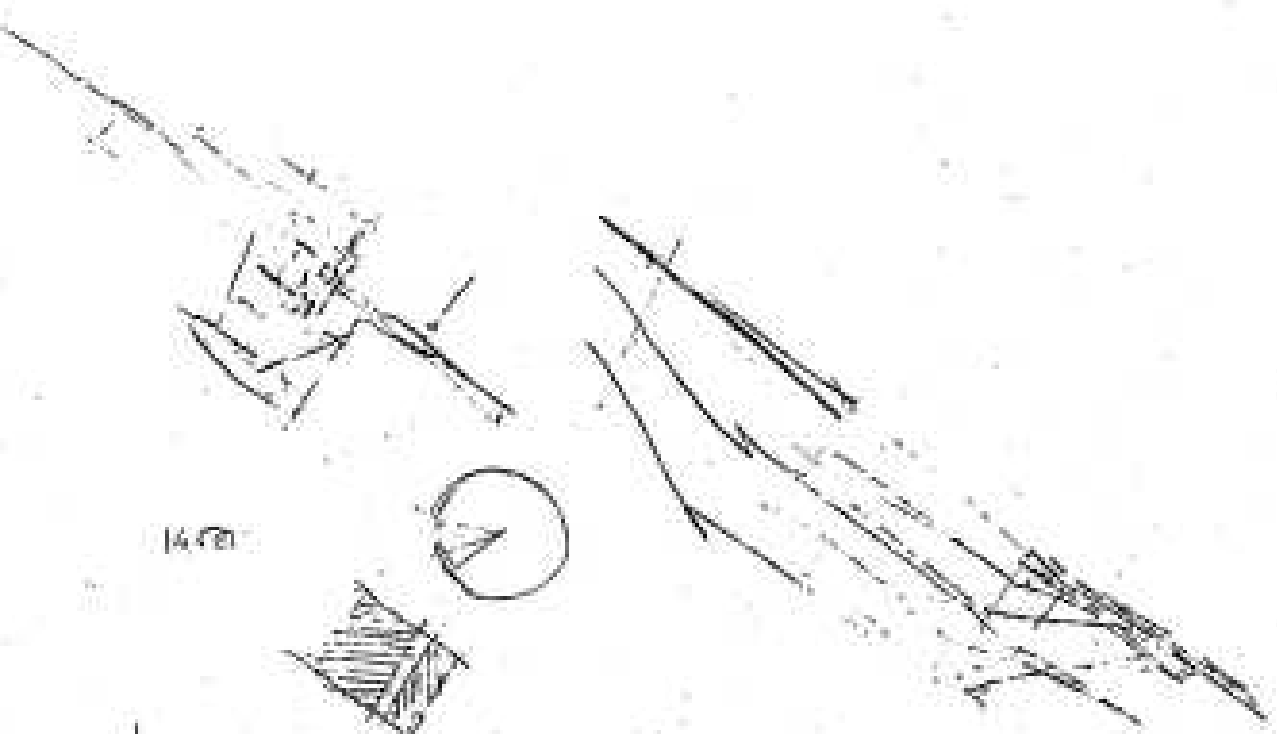
Composizione, organico, e struttura del Comitato Cittadino vanno perciò riesaminati soprattutto per garantire alle sezioni non solo un rapporto più continuo delle saltuarie riunioni dei segretari ma un contributo di qualità per lo sviluppo locale delle iniziative.

Deve essere chiarito il rapporto con la sezione di lavoro federale per le fabbriche da considerare come centro coordinatore provinciale al quale il Comitato Cittadino deve fornire un contributo determinante. Ancora da sottoporre ad approfondimento sono le misure adottate per il lavoro femminile. Sembra comunque interessante l'esperimento di una presenza decentrata nei vari organismi di lavoro; non ancora adeguata l'elaborazione di specifici momenti di azione tra le donne; giusta la linea che individua nelle modificazioni delle strutture il momento fondamentale della lotta per la emancipazione.

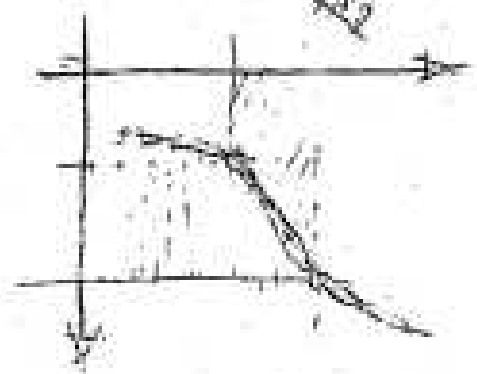
Inefficienti infine sono stati i risultati degli sforzi compiuti dalla Federazione nel suo complesso in una direzione fondamentale: la costruzione a Napoli di una rete autonoma di organismi di massa. Eppure questo è un compito che può decidere della fortuna di una politica poichè senza tali organismi i pericoli tipici dell'azione democratica a Napoli (labilità, saltuarietà) possono pregiudicare il sopravvento o insabbiare ogni sforzo.

7) Un discorso complesso come quello sopra delineato supera i confini della città. Le dimensioni qualitative meridionali e regionali della nostra iniziativa si impongono e diventano oggi perentorie. La questione meridionale è tornata ad essere motivo di fondo del dibattito politico nazionale: ma proprio nel Mezzogiorno vi è stata carenza e stagnazione di specifiche nostre iniziative. Ciò che in particolare si è avvertito a Napoli è stata soprattutto la mancanza di risultati organici, a livello regionale e meridionale, nell'elaborazione di una piattaforma di alternativa alla politica dei "poli" e dei consorzi. La stessa campagna per bloccare l'esodo dal Mezzogiorno è rimasta a livello di parola d'ordine e poco di concreto è stato fatto per farla avanzare sul terreno nella quale essa si colloca: quello della programmazione antimonopolistica e degli strumenti di intervento e dell'Eute regiona. Diviene urgente un esame critico del lavoro regionale che ne elimini gli evidenti difetti e che avvi a soluzione il problema di una sua migliore attrezzatura, anche in relazione ai nuovi orientamenti nazionali.

Gennaio 1964



14.80



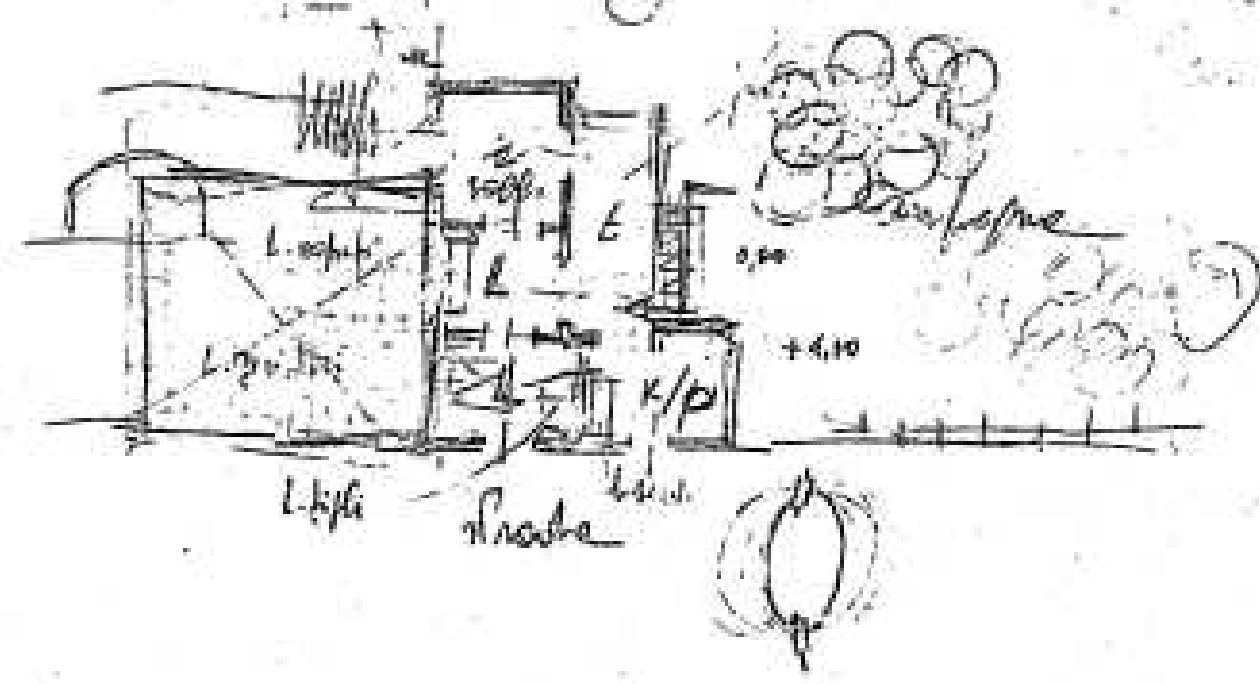
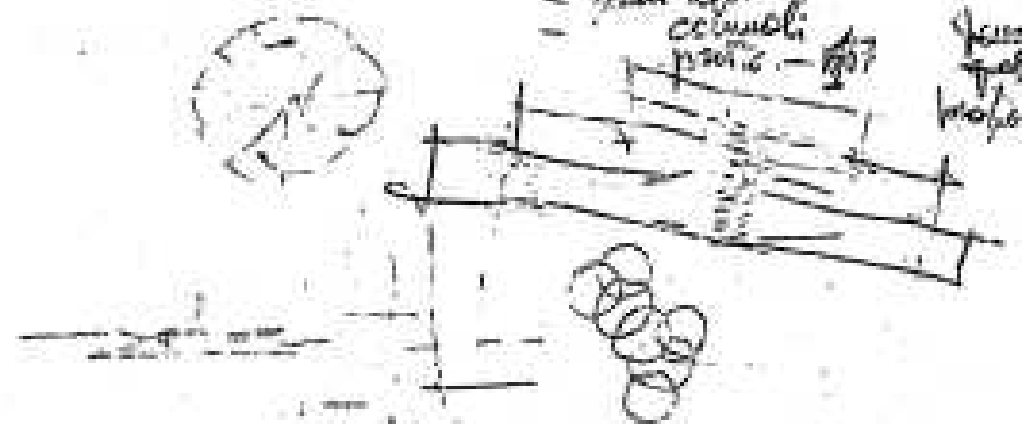
breastwork
before for guest room

1. short
2. and up 20 in.
columns
protr. - 1907

2 pack old disc. old the for

patient -
young person in at 100 - 110
full - 110
properly done but too slow

Alvaro Polanco
non Stevens



Inputs Other Over.

Inputs L.C.

Pyromech

Inputs L.C.

Domestic p. - Line auto

500 mil.

Domestic

10'

5'

Line auto - Reg. auto

100 mil.

Domestic

20'

30'

Reg. auto - Electric

50 mil.

Domestic

30'

30'

Electric - Domestic p.

Low/High mil.

Electric

20'/50'

20'/40'

Domestic p. - Domestic a.

Low/High mil.

Low

30'/50'

20'/40'

Domestic a. - Electric

High/Low mil.

Electric

20'/50'

20'/40'

Electric - Reg. auto

50 mil.

Domestic

30'

30'

Reg. auto - Line auto

100 mil.

Domestic

30'

30'

Line auto - Domestic a.

500 mil.

Domestic

10'

5'

Total auto

196/700

100/100

Total auto/line 20/30/40/50/60/70/80/90/100

36.16/500

20/100

6.32/100

20/100

Domestic p. - Domestic a.

Low mil.

Low 13.33

100/100

Domestic a. - Domestic p.

High mil.

High 17.00

100/100

6.32/100

6.20/7.70

+ 2

+ 1.30

8.20/12

7.50/8.50

p. m. 6.20 - a. 14.3/18.30

7.00 - a. 14.50/18.50

14.3/18.30
14.50/18.50
14.3/18.30

V. "Struck" Temporal CO

200' ... and ... 10 ... 0.1 ... 20 ...
 200' ... 50' ... 0.7 ... 30 ...

(50 ...)

and ... $200 \times 20 \times 0.1 = 1.6$... 400,000 l. ...
 and ... $200 \times 30 \times 0.7 = 1.4$... 12,200 l. ...

(21 ...)

... $200 \times 20 \times 0.2 =$... 800,000 l. ...
 ... $200 \times 30 \times 1.4 =$... 26,400 l. ...

+ 100,000 l. ... $\frac{L}{A} = \frac{L}{48,000,000}$
 + 12,200 l. ... $\frac{L}{A} = \frac{L}{720,000}$
 ~ 51,000,000

$50,000,000 \frac{L}{A} \times 365 \text{ yr} = 18,250,000,000 \text{ yr}$

$\frac{200,000,000 \text{ l.}}{12,200,000 \text{ l.}} = 16.65 \frac{L}{A} \approx 2,000,000,000 \text{ yr}$

$2,000,000,000 \times \frac{1 \text{ yr}}{6} = 333,333,333 \text{ - cur. T. l.}$

$16.65 \frac{L}{A} \times 1,000,000 \text{ ab.} = 16,650,000,000$

$16,650,000,000 \frac{1 \text{ yr}}{6} = 2,775,000,000,000 \text{ - L. (Cap.)}$

$\frac{16,650,000,000 \text{ l.}}{65,500,000 \frac{L}{A}} = 254 \text{ km. ... (comp. ...)}$

765 - 20,000 ...
 - 18,990,000 ...

10 ...
 2 ...

~~Commissione di studio dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia~~
~~di Napoli~~ - Problemi della circolazione veloce di massa su strada
ferrata in superficie e sotterranea.

Questa analisi vuole essere limitata alle soluzioni di emergenza per porre riparo alle gravissime condizioni attuali risentite da tutte le categorie di cittadini e denunciate da ogni settore della pubblica opinione. Ma non sarà possibile svolgerla neanche in questi limiti senza premettere alcune considerazioni sulle questioni di fondo che sono alla base del fenomeno ed alla origine della crisi odierna della circolazione a Napoli.

La prima di queste considerazioni riguarda la impostazione economica e sociale data allo sviluppo della città della classe dirigente fin dal 1860 e sostenuta ancora a tutt'oggi. Infatti, abbandonata la campagna allo sfruttamento agricolo ed al progressivo depauperamento culturale, alla fuga della rendita fondiaria; affidata alla spontaneità o all'interesse privato la ubicazione dei cantieri e delle industrie; negato ogni aiuto organizzativo e creditizio all'inserimento dell'artigianato nelle nuove condizioni della economia cittadina e dei mercati nazionali ed esteri; consentito lo sviluppo a macchia d'olio della edilizia nella zona pianeggiante e sull'altopiano;

del traffico pesante di penetrazione, l'alleggerimento del traffico ferroviario sul tratto urbano della Metropolitana con lo spostamento sulla linea Aversa-Cancello-Nola dei treni rapidi Lazio-Calabria e Lazio-Puglie.

Infatti, per fare assorbire il maggior traffico alla linea metropolitana occorre anzitutto concepirla come integrazione organica su basi provinciali di tutta la circolazione, con quadro orario unificato su passaggi 41 minuti e velocità di esercizio di 45 Km/h., delle Ferrovie dello Stato, della Circumflegrea, della Circumvesuviana, della Piedimonte d'Alife, collegandole rispettivamente nei nodi di Quarto, Marano, La Pietra, Campi Flegrei, Corso Vittorio Emanuele, Piazza Anedeo, Petraio, Montesanto, Piazza Garibaldi, Ponte della Maddalena, Poggioreale; adeguando gli scartamenti della Circumvesuviana ed affidando alle industrie locali il Piano graduale di ammodernamento del materiale rotabile e dell'armamento. Per quanto riguarda il completamento dell'anello urbano della linea metropolitana, la soluzione più economica e di più rapida realizzazione, senza vaste e durevoli interruzioni del traffico in superficie, consiste nel completamento di un tronco inferiore con tracciato da Piazza Anedeo, sotto piazza Plebiscito, scavalcando il traffico della Galleria della Vittoria allo sbocco di via Acton e proseguendo in sopraelevata lungo la zona del porto prospiciente alla via Marittima, sottopassando il Ponte della Maddalena per raggiungere attraverso la attuale linea del porto la Piazza Garibaldi; e di un tronco superiore con tracciato Montesanto, Sanità, Garittoni Piscinola, Miano, Secondigliano, S. Pietro a Patierno, Capodichino, Poggioreale, in contrada Stadera, in parte sotterraneo, in parte in nuo-

to per tali categorie, si ha un maggior consumo di circa 150 mila litri di nafta e 600 mila litri di benzina al giorno, pari ad un maggior costo di 50 milioni al giorno, di 18 miliardi all'anno, con un onere per ciascuno degli 800 mila utenti di questa categoria di mezzi pubblici e privati di oltre 25 mila lire in più all'anno mediamente, a favore di un altro monopolio, quello dei carburanti. Un tale onere può capitalizzarsi per un valore prossimo ai 200 miliardi. Somma quattro volte maggiore di quella occorrente per realizzare gradualmente le opere capaci di avviare a soluzione l'intero problema del traffico cittadino.

Per quanto riguarda il fenomeno della eccedenza del traffico su strada ordinaria rispetto a quello in sede propria, indice della arretratezza della nostra circolazione in rapporto a quella di altre città moderne europee di oltre un milione di abitanti, può essere osservata la seguente distribuzione:

Traffico comprensoriale	Nella situazione attuale 1965				Nel programma di trasformazione			
	N°		mq. sup. stradale		N°		mq. sup. stradale	
M E T R O	Utenti	%	in moto	in sosta	Utenti	%	in moto	in sosta
MEZZI PUBBLICI	720.000	54%	288.000	11.000	720.000	54,5%	288.000	11.000
ETROPOLITANA	30.000	2,2%	-	-	365.000	27,5%	-	-
UNICOLARI	50.000	3,7%	-	-	132.000	10%	-	-
ATTURE PRIVATE	520.000	40,1%	1560.000	1040.000	105.600	8%	152.000	456.000
T O T A L E	1.320.000	100%	1848.000	1151.000	1320.000	100%	440.000	467.000
totale occupazione stradale			2.999.000				907.000	

CON LA RIDUZIONE AD 1/3 DELLA OCCUPAZIONE DI SUOLO STRADALE.

Per farsi una idea di larga massima degli investimenti gradualmente necessari per le soluzioni di emergenza indicate, si può considerare il seguente computo relativo alla realizzazione di una linea metropolitana unificando i tratti esistenti:

Tratti urbani

		adeguamento	nuove opere
Circumflegrea	(La Pietra-Montesanto)	9.000 ml.	-
FF.SS.	(La Pietra-Montesanto)	9.600	-
	(Montesanto-P.zza Garib.)	3.000	-
	(P.zza Garib.-P.Maddalena)	3.000	-
	(P.zza Amedeo- " galleria)	-	1.500 ml.
	(" " sopraelevata)	-	4.000
	(P.zza Garib.-Cancello)	6.000	-
	(" -Com.Vesuv.)	6.000	-
Cicumvesuviana	(" ")	6.000	-
	(" -linea Sarno)	6.000	-
	(" - " Nola)	6.000	-
Pied.d'Alife	(Piscinola-Montesanto)	-	6.000
	(Secondigliano-Orto Bot.)	-	6.000
	(" -Poggioreale)	-	2.500
Funicolari	(P.zza Dante-Med. d'Oro)	-	1.500
	(Sanità-Colli Aminei)	-	2.500
totali		57.500 ml.	24.000 ml.

Stazioni snistamento

P.zza Plebiscito	(FF.SS.)	3.000 mq.	10 ml.	30.000 mc.
Tondo Capodimonte	(P.d'Al.)	1.500	5	7.500
Garittone	"	1.500	5	7.500
Piscinola	"	1.500	5	7.500
P.Municipio	(FF.SS.)	500	+5	2.500
V.Duomo	"	500	+5	2.500
C.Garibaldi	"	500	+5	2.500
Granili	"	500	+5	2.500
La Pietra	(FF.SS.-Circumfl.)	2.000	5	10.000
Bagnoli	" "	2.000	6	12.000
Fuorigrotta	" "	3.000	5	15.000
Corso V.E.	" "	2.000	23	46.000
Montesanto	(P.d'Al.-FF.SS.- ")	5.000	28	140.000
Orto Bot.	(FF.SS.-P.d'Al.)	2.000	12	24.000
P.zza Garib.	(FF.SS.-Circumv.)	5.000	5	25.000
P.te Maddal.	(" ")	3.000	12	36.000
Poggioreale	(P.d'Al.-FF.SS.- ")	2.000	6	12.000
totale				562.500 mc.

La previsione di spesa può quindi così schematizzarsi:

Armamento: adeguamento:	57.500 x 150.000.000 L/km.	=	10	miliardi
nuove opere:	24.000 x 800.000.000 L/km.	=	20	"
Stazioni:	562.500 x 15.000 L/mc.	=	8,5	"
Mat.rotabile:	80% 363.000 p. x 25 mil./vett.	=	7,5	"
	20 perc.x150p./v.			

totale investimenti in due anni 48 miliardi

Ma questi investimenti, oltre a sanare gran parte degli sperperi calcolati per il solo maggior consumo di carburanti, determinerebbero un aumento di valore dei terreni adiacenti ai tracciati della metropolitana unificata, perché essi verrebbero ad essere avvicinati tra loro ed ai centri di lavoro. Se si vuole calcolare medianamente un passaggio dal valore agricolo di 4 milioni ad ettaro ad una incidenza di 160 mila lire per vano di 40 mq. di incidenza suolo, si avrebbe un maggior valore di 30 milioni ad ettaro. Anche se la iniziativa complessiva beneficiasse solo del 50% di tale aumento, il costo della metropolitana sarebbe compensato da un intervento edilizio sui 3.000 ettari circa del fabbisogno di tutto il comprensorio, oltre il 40% in più del previsto sviluppo edilizio in una coordinata pianificazione urbanistica.

Concludendo si può affermare che le opere dell'uomo fanno parte delle preesistenze ambientali di cui è necessario tener conto in qualsiasi intervento urbanistico. Ma le opere dell'uomo non sono soltanto le trasformazioni storiche del paesaggio, i centri storici, i singoli monumenti. Anche una rete di trasporti come quella esistente nel Comprensorio di Napoli è una importante preesistenza ambientale. Modificando, correggendo, adeguando alle nuove aspirazioni, un intervento in tale direzione può far risparmiare molto tempo e danaro, ponendo un riparo tempestivo alle imprevidenze del passato.

fin

400.803

I problemi della Circolazione

Luigi Cosenza

h - 1 -

CONVEGNO PER LE SOLUZIONI IMMEDIATE DI PIANIFICAZIONE
URBANISTICA A NAPOLI.- 23-1-1962.

La Circolazione

Questa analisi vuole essere limitata alle soluzioni di emergenza per porre riparo alle gravissime condizioni attuali, risentite da tutte le categorie di cittadini e denunziate da ogni settore della pubblica opinione. Ma non sarà possibile averla neanche in questi limiti senza premettere alcune considerazioni sulle questioni di fondo che sono alla base del fenomeno ed alla origine della crisi odierna della circolazione a Napoli.

La prima di queste considerazioni riguarda la impostazione economica e sociale data allo sviluppo della città dalla classe dirigente sin dal 1860 e sostenuta ancora a tutt'oggi. Infatti abbandonata la campagna allo sfruttamento contadino ed al depauperamento colturare progressivo, alla fuga della rendita fondiaria; affidata alla spontaneità o all'interesse privato la ubicazione dei cantieri e delle industrie, molte di esse in passato frutto di una scelta interessata di investimenti stranieri; negato ogni aiuto organizzativo e creditizio all'inserimento dell'artigianato nelle nuove condizioni della economia

./. ./. .

b - 2 -

cittadina e dei mercati nazionali ed esteri, trascurato ogni ammodernamento degli impianti portuali, è stato consentito un crescente accentramento amministrativo ed un distacco sempre più accentuato del capoluogo dai comprensori circostanti e dalle altre provincie della regione.

Molte serie indagini, più antiche e recenti, hanno documentato lo stretto legame di causa ed effetto tra questa impostazione e le sue conseguenze più negative, come la compenetrazione crescente fra zone industriali e zone edilizie, l'addensamento della popolazione nei vecchi quartieri del centro, la espansione a macchia d'olio della edilizia pubblica e privata, il suo sviluppo incontrollato sulle colline e sull'altopiano, il mancato decentramento dei servizi di interesse urbano e comprensoriale, gli sperperi e la confusione negli investimenti, la insufficienza ed irrazionalità dei sottoservizi, la mancata previsione di uno sviluppo ^{della} ~~di~~ circolazione in generale, e della rete stradale in particolare.

D'altra parte, mentre in molte altre città l'iniziativa privata ha affrontato in passato lo sviluppo urbano con eguali obiettivi di massimo profitto, ma con più ampia e razionale visione dei problemi urbanistici, la spe-

b- 3 -

culazione sulle aree fabbricabili nella nostra città è stata sempre condotta con criteri di grettezza e di incomprendimento. Determinante a questo affetto il piano di sventramento imposto nel clima drammatico della epidemia colerica e che è stata fatale allo sviluppo urbano successivo non solo per la limitatezza e la irrazionalità della soluzione (fondo, ma soprattutto per aver lasciato alla economia cittadina la pesante eredità di una Società per il Risanamento che ha utilizzato le notevoli provvidenze di legge non per promuovere una azione continuativa di pianificazione urbanistica costruttiva, allineandosi alle forze sane della cultura e del lavoro, ma per continuare sulla via di una attività immobiliare speculativa. Questa Società è tuttora il centro di potere intorno al quale la classe dirigente, le categorie imprenditoriali, gli Istituti di Credito conducono in proprio e favoriscono in altre minori imprese la politica edilizia odierna, mantenendo il loro controllo sugli Uffici Tecnici Comunali e Provinciali, agganciando l'indirizzo dell'Istituto per le Case Popolari e condizionando i programmi della edilizia sovvenzionata e perfino di quella cooperativa.

Da questa situazione trae origine la politica delle concessioni private con regolamentazione edilizia speciale, l'abuso delle sopraelevazioni, la costante deroga

b-4-

deroga dalle norme igieniche, sanitarie ed urbanistiche, il mancato sviluppo delle zone verdi, la distruzione del verde pubblico e privato, la carenza dei parcheggi, la insufficienza della rete stradale comunale e di quella privata, realizzata sempre a spese della Pubblica Amministrazione. A causa di questa impostazione, è stata travolta il patrimonio artistico e paesistico, si esercitano pressioni intollerabili sugli organi di tutela, si ostacola ogni appello alla pubblica opinione, si conduce la politica del fatto compiuto, dell'aggressione agli spazi liberi, si affossano gli studi sul sottosuolo, si impongono in maniera superficiale ed errata lo studio dei centri e delle zone storiche, e si sono irrimediabilmente degradate le basi ambientali e paesaggistiche delle tradizionali correnti turistiche della Regione.

Da queste considerazioni si ricava che le condizioni preliminari per affrontare il problema della circolazione nei suoi aspetti urbanistici generali dovranno essere il blocco delle costruzioni nel centro urbano, l'abbassamento non solo della densità della popolazione, ma della volumetria e densità edilizia nei quartieri centrali, il decentramento dei servizi nei quartieri periferici, la scelta di una direttrice di espansione della città che tenga conto delle condizio-

././.

b- 5 -

ni geologiche ed altimetriche, una visione regionale della distribuzione e del potenziamento delle fonti di lavoro, soprattutto una pianificazione diretta non da gruppi di interessi precostituiti, ma dalle forze del lavoro e della cultura avincolata da ogni suggestione diretta o indiretta a questi interessi.

In questa prospettiva generale vanno viste le esclusioni urgenti, non più differibili, alcune con carattere di vero e proprio soccorso, come la soluzione dei nodi di traffico più compromessi, il potenziamento del traffico sotterraneo, il reperimento di zone verdi e di parcheggi lungo l'asse principale di traffico collettivo convogliato in una più articolata ferrovia metropolitana, la definizione dei capolinea dei mezzi pubblici in superficie presso le varie stazioni lungo il suo tracciato, il collegamento delle funicolari esistenti e di quelle di progetto ad alcune di queste stazioni, i limiti di circolazione nelle spazie dei mezzi privati e nel tempo del traffico pesante di penetrazione, l'alleggerimento del traffi e ferroviario sul tratto urbano della Metropolitana con lo spostamento sulla linea Cancello-Mola dei treni rapidi Lazio-Calabria e Lazio Puglia.

././.

b
b-6-

Infatti, per fare assorbire un maggior traffico alla linea metropolitana occorre anzitutto concepirlo come l'integrazione organica su basi provinciali di tutta la circolazione, con quadro orario unificato delle Ferrovie dello Stato, della Circumflegrea, della Circumvesuviana, della Piedimonte G'Alife, collegandole rispettivamente nei nodi di Quarto, Pianura, Montesanto, Marano, Poggioreale, Via Traccia e via Gianturco, adeguando gli scartamenti della Circumvesuviana ed affidando alle industrie locali un piano graduale di ammodernamento dell'armamento e del materiale rotabile. Per quanto riguarda il completamento dell'anello urbano della linea metropolitana la soluzione più economica e di più rapida realizzazione, senza vaste e durevoli interruzioni del traffico in superficie, consiste nel completamento di un tronco inferiore con tracciato piazza Amadeo, galleria Umberto I°, piazza Municipio, via Marconi, sottopassaggio della via Marittima, zona del porto prospiciente alla via Marittima fino a Vigliena, sottopassaggio al Ponte della Maddalena, via Gianturco; e di un tronco superiore con tracciato Montesanto, Sanità, Cavone dello Scudillo, Garituno, Cavone di Miano e Mianella, Capodichino, S. Pietra a Paterno, S. Sordani, Poggioreale, via Traccia, via Gianturco, in parte sotterraneo, in nuove gallerie e utilizzando

././.

b - 7 -

quelle esistenti nel sottosuolo, in parte in galleria artificiale sfruttando le accidentalità naturali.

In questo programma dovrebbero essere inserite le due nuove funicolari da Piazza Dante a Piazza Medaglia D'Oro e dalla Sanità al viale dei colli Aminei, collegate a questo tronco superiore della Metropolitana e destinate a convogliare gran parte del traffico della zona dell'altipiano verso il centro urbano. La gestione di questa rete, coordinata su basi provinciali, dovrebbe essere affidata ad un Ente autonomo di cui potrebbero essere parte integrante l'Azienda Municipale di Napoli (ATAN) e gli Enti locali della Provincia.

La urgenza di queste iniziative e la loro valutazione economica possono essere confermate da una rapida analisi quantitativa. Infatti, quando si constata che a Napoli si Viaggia sempre peggio e che si spende per il traffico sempre di più, è giusto riconoscere come altra causa di fondo l'obiettivo del massimo profitto degli investimenti monopolistici nel settore dei trasporti, l'incremento incontrollato della produzione dei mezzi di trasporto privati, l'insufficiente sviluppo di quelli pubblici; ma è anche opportuno sviluppare una analisi quantitativa dei due fenomeni: cioè il costo della decon-

././.

b -8 -

velocità del traffico; l'eccedenza del traffico in superficie, sotto l'aspetto della circolazione e della sosta, rispetto alla superficie disponibile della sede stradale.

Per quanto riguarda il primo fenomeno, va considerato che il mezzo privato impegna circa 1,5 mq. di superficie stradale a persona quando è in moto e 4,5 mq. circa durante le 20 ore di sosta media giornaliera. Il mezzo pubblico, invece impegna 0,45 mq. a persona quando è in moto e 1,45 nelle due ore al giorno di sosta su strada. Il rapporto tra i due mezzi è dunque circa 3:1 in moto e 5:1 in sosta. Crescendo questo rapporto, decresce la velocità del traffico quando la superficie totale delle strade resta invariata intorno agli attuali 450 ettari circa.

Oltre che per il disagio generale, questa diminuita velocità del traffico incide sulla economia cittadina per lo sperpero del tempo di centinaia di migliaia di cittadini, per il logorio dei mezzi, il loro più rapido consumo, gli accresciuti costi di manutenzione. Basterà esaminare uno solo di questi sprechi. Infatti, a causa di una velocità media che si mantiene nel centro urbano quasi costantemente sotto i 10 km.ora, specialmente nelle ore di punta, un mezzo di po-

./. ./. .

tenza effettiva media di circa 8 HP percorre mediante 5, anziché 10, km. con un litro di carburante. La riduzione di rendimento è dunque di 0,025 Km. in meno a litro per HP. In base a dati di larga massima si ha quindi che 500 automezzi pubblici, di 120 HP di potenza media, con percorrenza di 100 km. al giorno, consumano 150 mila litri di nafta in più del normale; ed 80 mila automezzi privati, di 12 HP di potenza media, con percorrenza di 20 km. al giorno, consumano circa 500 mila litri di benzina in più. In totale, quindi, tra mezzi pubblici e privati, e soltanto per tali categorie, si ha un maggior consumo di circa 150 mila litri di nafta e 500 mila litri di benzina al giorno, pari ad un maggior costo di 50 milioni al giorno, di 18 miliardi all'anno, con un onere per ciascuno degli 800 mila utenti di queste categorie di mezzi pubblici e privati di oltre 25 mila lire in più all'anno mediamente, a favore di un altro monopolio, quello dei carburanti. Un tale onere può capitalizzarsi per un valore prossimo ai 200 miliardi. Somma molto maggiore di quella occorrente per realizzare le opere capaci di risolvere l'intero problema del traffico cittadino.

Per quanto riguarda il fenomeno della eccedenza del traffico in superficie su quello sotterraneo, indice della arretratezza della nostra circolazione in rapporto a quella di

b - 10-

altre città moderne europee di oltre un milione di abitanti può essere osservata la seguente distribuzione:

	Nella situazione attuale 1961				Nel programma di trasformazione			
	N.		mq. sup. stradale		N.		mq. sup. stradale	
Mezzo	Utenti	%	in moto	in sosta	Utenti	%	in moto	in sosta
A.T.A.N....	650.000	75%	260.000	10.000	650.000	75%	260.000	10.000
METROPOLITANA	220.000	2,5%	-	-	90.000	11,0%	260.000	-
PUNICOLARI	40.000	5,0%	-	-	51.000	6,0%	-	-
VEETURE PRIV.	150.000	17,5%	150.000	300.000	69.000	8,0%	100.000	300.000
Totali	860.000	100,0%	710.000	310.000	860.000	100,0%	360.000	310.000

con una riduzione del 50 % della occupazione di suolo stradale.

Lo spostamento di 70.000 utenti del traffico in superficie a quello sotterraneo in Metropolitana è possibile solo con un tracciato razionale dei tronchi integrativi e con opportuni limiti di circolazione nel centro, nel quadro di una politica generale di decentramento dei servizi ed autosufficienza dei quartieri.

In attesa della realizzazione di queste opere, un tempo di 2 anni circa dal loro inizio, è indispensabile provvedere a risolvere con opere provvisoriale, sovrappassaggi pedonali e per traffico veloce in elementi prefabbricati in acciaio,

././.

i nodi di maggiore e più costante ingombro, come Porta Duomo Duomo-Corso Umberto, -via Mancini-Corso Umberto, Museo-S. Teresa-Marittima-Corso Garibaldi e Marittima-Via Duomo, Porto-Piazza Municipio, Via Acton -Piazza Municipio, Chiantamani-Arcobalco Via Caracciolo-Piazza Sannazaro.

Ma per un ordinato sviluppo della città, nell'interesse di tutti i cittadini, occorre non ritardare ulteriormente l'inizio dei lavori di altre opere da tempo indicate come risolutive: il completamento della via Marittima, la parallela a Via Roma con funzione di attraversamento della città per congiungere zone periferiche, con la utilizzazione della Galleria Alvino, tre piazze Carolina e via Mondella Goetani, con la creazione della galleria dal Tondo di Capodimonte al Garittone.

Tutte le opere indicate dovranno essere realizzate con i fondi della Legge Speciale, da utilizzare questa volta razionalmente e non sperperare in opere slegate di interesse particolaristico, da studiare in base ad un concreto piano di gradualità, affidato al Consiglio Comunale ed agli Uffici competenti, sotto il controllo della pubblica opinione.

In base alle considerazioni precedenti la ripartizione degli interventi dovrebbe seguire di massima i seguenti

./.

b 12 -

criteri [tesi come puramente indicativi:

<u>SCUOLE DI AVVIAMENTO PROFESSIONALE</u>	N.1.500 aule	118.000 m ²
CIRCOLAZIONE	ml.	1
Cavalcavia provvisori in acciaio	ml.1.000	3.000
Gallerie	ml.4.000	8.000
Armamento	ml.50.000	2.000
Stazioni	N.20	1.500
Materiale rotabile	n.150 vetture	6.750
Opere d'arte e varie		1.750
Parcheggi e zone verdi (25 mila auto mezzi	mq. 125.000	2.000
Completamento via Marittima		3.000
Parallela a via Roma		27.000
<u>ABITAZIONI</u>		1
Demanio Comunale delle aree	mq.1.000.000	15.000
Adeguamento verde pubblico	mq. 800.000	1.000
Servizi sociali di quartiere	n.20 Centri socc.	1.000
Antanferie	n.10	1.000
Nuovi vani di abitazione	n.15.000	9.000

Da queste previsioni di massima può partire una analisi
dettagliata che valuti con esattezza gli impegni di investi-

././.

b-11-

senti e la loro gradualità.

Molte altre iniziative, anche se meno urgenti e impegnative, dovranno contribuire alla soluzione del problema e richiederanno uno studio particolareggiato di rapida definizione, che un Comitato promosso da questo Convegno potrebbe intraprendere a definire; ma quelle indicate sono le soluzioni indifferibili e insostituibili. Se esse avranno inizio entro il prossimo anno, saremo ancora in tempo a raggiungere l'aumento impetuoso del traffico nei prossimi tre anni. Altrimenti sarà troppo tardi. E troppo tardi significa il pagamento di un prezzo spropositato in sacrifici e sperperi per tutta la popolazione; ma, al solito, particolarmente per le classi lavoratrici.

Da questo Convegno, autorevole ed impegnato, deve venire una scossa che scuova l'immobilismo e superi le incapacità di quelle forze economiche e politiche che hanno fatto giungere la situazione a questo intollerabile limite, e vorrebbero proporre ancora soluzioni nell'interesse dei grandi monopoli e della piccola speculazione imprenditoriale.-

(Luigi Cosenza)

PROBLEMI DELLA CIRCOLAZIONE VELOCE DI MASSA SU STRADA
FERRATA IN SUPERFICIE E SOTTERRANEA.

Questa analisi vuole essere limitata alle soluzioni di emergenza per porre riparo alle gravissime condizioni attuali risentite da tutte le categorie di cittadini e denunziate da ogni settore della pubblica opinione. Ma non sarà possibile svolgerla neanche in questi limiti senza premettere alcune considerazioni sulle questioni di fondo che sono alla base del fenomeno ed alla origine della crisi effierna della circolazione a Napoli.

La prima di queste considerazioni riguarda la impostazione economica e sociale data allo sviluppo della città della classe dirigente fin dal 1860 e sostenuta ancora oggi. Infatti, abbandonata la campagna allo sfruttamento agricolo ed al progressivo depauperamento culturale, alla fuga della rendita fondiaria; affidata alla spontaneità e all'interesse privato la ubicazione dei cantieri e delle industrie; negato ogni aiuto organizzativo e creditizio all'inserimento dell'artigianato nelle nuove condizioni della economia cittadina e dei mercati nazionali ed esteri ~~per un centesimo di sviluppo~~
~~per un vecchio edificio della edilizia pubblica pianeggiante e~~
~~collaborazione~~

trascurato ogni ammodernamento degli impianti portuali, è stato consentito un crescente accentramento amministrativo ed un distacco sempre più accentuato del capoluogo dai comprensori circostanti e dalle altre provincie della regione.

Molte serie indagini, più antiche e recenti, hanno documentato lo stretto legame di causa ed effetto tra questa impostazione e le sue conseguenze più negative, come la compenetrazione crescente fra zone industriali e zone edilizie, l'addensamento della popolazione nei vecchi quartieri del centro, la espansione a macchia d'olio della edilizia pubblica e privata, il suo sviluppo incontrollato sulle colline e sull'altopiano, il mancato decentramento dei servizi di interesse urbano e comprensoriale, gli sperperi e la confusione negli investimenti, la insufficienza ed irrazionalità dei sottoservizi, la mancata previsione di uno sviluppo della circolazione in generale, e della rete stradale in particolare.

D'altra parte, mentre in molte altre città l'iniziativa privata ha affrontato in passato lo sviluppo urbano con eguali obiettivi di massimo profitto, ma con più ampia e razionale visione dei problemi urbanistici, la speculazione sulle aree fabbricabili nella nostra città è stata sempre condotta con criteri di grettezza e di incomprendenza. Determinante a questo effetto il piano di sventramento imposto nel clima drammatico della epidemia colerica e che è stata fatale allo sviluppo urbano successivo non solo per la limitatezza e la irrazionalità della soluzione di fondo, ma soprattutto per aver lasciato alla economia cittadina la pesante eredità di una Società per il Risanamento che ha utilizzato le notevoli provvidenze di legge non per promuovere una azione continuativa di pianificazione urbanistica.

costruttiva, alleandosi alle forze sane della cultura e del lavoro, ma per continuare sulla via di una attività immobiliare speculativa. Questa Società è tuttora il centro di potere intorno al quale la classe dirigente, le categorie imprenditoriali, gli Istituti di Credito conducono in proprio e favoriscono in altre minori imprese la politica edilizia odierna, mantenendo il loro controllo sugli Uffici Tecnici Comunali e Provinciali, agganciando l'indirizzo dell'Istituto per le Case Popolari e condizionando i programmi della edilizia sovvenzionata e perfino quella cooperativa.

Da questa situazione trae origine la politica delle concessioni private con regolamentazione edilizia speciale, l'abuso delle sopraelevazioni, la costante deroga dalle norme igieniche, sanitarie ed urbanistiche, il mancato sviluppo delle zone verdi, la distruzione del verde pubblico e privato, la carenza dei parcheggi, la insufficienza della rete stradale comunale e di quella privata, realizzata sempre a spese della Pubblica Amministrazione. A causa di questa impostazione è stato travolto il patrimonio artistico e paesistico, si esercitano pressioni intollerabili sugli organismi di tutela, si ostacola ogni appello alla pubblica opinione, si conduce la politica del fatto compiuto, dell'aggressione degli spazi liberi, si affossano gli studi del sottosuolo, si imposta in maniera superficiale ed errata lo studio dei centri e delle zone storiche e si sono irrimediabilmente degradate le basi ambientali e paesaggistiche delle tradizionali correnti turistiche della Regione.

Da queste considerazioni si ricava che le condizioni preliminari per affrontare il problema della circolazione nei suoi aspetti urbanistici generali dovranno essere il blocco delle costruzioni nel centro urbano, l'abbassamento non solo della densità della popolazione ma della volumetria e densità edilizia nei quartieri centrali, il decentramento dei servizi nei quartieri periferici, la scelta di una direttrice di espansione della città che tenga conto delle condizioni geologiche ed altimetriche, una visione regionale della distribuzione e del potenziamento delle fonti di lavoro, soprattutto una pianificazione diretta non da gruppi di interessi precostituiti, ma dalle forze del lavoro e della cultura svincolate da ogni soggezione diretta o indiretta a questi interessi.

In questa prospettiva generale vanno viste le soluzioni urgenti, non più differibili, alcune con carattere di vero e proprio soccorso, come la soluzione dei nodi di traffico più compromessi, il potenziamento del traffico sotterraneo, il reperimento di zone verdi e di parcheggi lungo l'asse principale di traffico collettivo convogliato in una più articolata ferrovia metropolitana, la definizione del capolinea dei mezzi pubblici in superficie presso le varie stazioni lungo il suo tracciato, il collegamento delle funicolari esistenti e di quelle di progetto ad alcune di queste stazioni, il limite di circolazione nello spazio dei mezzi privati e nel tempo

del traffico pesante di penetrazione, l'alleggerimento del traffico ferroviario sul tratto urbano della Metropolitana con lo spostamento sulla linea Aversa-Cancello-Nola dei treni rapidi Lazio-Calabria e Lazio-Puglie.

Infatti, per fare assorbire il maggior traffico alla linea metropolitana occorre anzitutto concepirla come integrazione organica su basi provinciali di tutta la circolazione, con quadro orario unificato su passaggi di minuti e velocità di esercizio di 45Km/h., delle Ferrovie dello Stato, della Circumflegrea, della Circumvesuviana, della Piedimonte d'Alife, collegandole rispettivamente sui nodi di Quarto, Marano, La Pietra, Campi Flegrei, Corso Vittorio Emanuele, Piazza Amedeo, Petraio, Montesanto, Piazza Garibaldi, Ponte della Maddalena, Poggioreale; adeguando gli scartamenti della Circumvesuviana ed affidando alle industrie locali il Piano graduale di ammodernamento del materiale rotabile e dell'armamento. Per quanto riguarda il completamento dell'anello urbano della linea metropolitana, la soluzione più economica e di più rapida realizzazione, senza vaste e durevoli interruzioni del traffico in superficie, consiste nel completamento di un tronco inferiore con tracciato di Piazza Amedeo, sotto piazza Plebiscito, scavalcando il traffico della Galleria della Vittoria allo sbocco di via Acton e proseguendo in sopraelevata lungo la zona del porto prospiciente alla via Marittima, sottopassando il ponte della Maddalena per raggiungere attraverso la attuale linea del porto ~~la~~ Piazza Garibaldi; e di un tronco superiore con tracciato Montesanto, Sanità, Garittona Piscinola, Miano, Secondigliano, S. Pietro a Patierno, Capodichino, Poggioreale, in contrada Stadera, in parte sotterraneo, in parte in nuo-

to per tali categorie, si ha un maggior consumo di circa 150 mila litri di nafta a 600 mila litri di benzina al giorno, pari ad un maggior costo di 50 milioni al giorno, di 18 miliardi all'anno, con un onere per ciascuno degli 800 mila utenti di questa categoria di mezzi pubblici e privati di oltre 25 mila lire in più all'anno mediamente, a favore di un altro monopolio, quello dei carburanti. Un tale onere può capitalizzarsi per un valore prossimo ai 200 miliardi. Somma quattro volte maggiore di quella occorrente per realizzare gradualmente le opere capaci di avviare a soluzione l'intero problema del traffico cittadino.

Per quanto riguarda il fenomeno della eccedenza del traffico su strada ordinaria rispetto a quello in sede propria, indice della arretratezza della nostra circolazione in rapporto a quella di altre città moderne europee di oltre un milione di abitanti, può essere osservata la seguente distribuzione:

Traffico comprensoriale	Nella situazione attuale 1965				Nel programma di trasformazione			
	N.		mq. sup. stradale		N.		mq. sup. stradale	
M E Z Z O	Utenti	%	in moto	in sosta	Utenti	%	in moto	in sosta
Mezzi pubblici	720.000	54%	288.000	11.000	720.000	54,5%	288.000	11.000
Metropolitana	30.000	2,2	-	-	363.000	27,5	-	-
Funicolari	50.000	3,7	-	-	132.000	10%	-	-
Vetture private	520.000	40,1	1560.000	1040.000	105.600	8%	152.000	456.000
T O T A L E	1.320.000	100	1848.000	1151.000	1320.000	100%	440.000	467.000

Totale occupazione stradale

2.999.000

907.000

CON LA RIDUZIONE AD 1/3 DELLA OCCUPAZIONE DI SUOLO STRADALE.

Per farsi un'idea di larga massima degli investimenti gradualmente necessari per la soluzione di emergenza indicate, si può considerare il seguente computo relativo alla realizzazione di una linea metropolitana unificando i tratti esistenti:

Tratti urbani

		adeguamento	nuove opere
Circumflagea	(La Pietra Montesanto)	9.000 ml.	}
FF.SS.	(La Pietra Montesanto)	9.600	-
	(Montesanto-P.zza Garibaldi)	3.000	-
	(P.zza Barib.-P.Maddalena)	3.000	-
	(P.zza Amedeo- " galleria)	-	1.500 ml.
	(" " " sopraelevata)	-	4.000
	(P.zza Garibibaldi-Rancello)	6.000	-
	(" " -Com.Vesuv.)	6.000	-
Circumvesuviana	(" " " ")	6.000	-
	(" " -Linea Sarno)	6.000	-
	(" " -Linea Nola)	6.000	-
Pied.D'Alife	(Piscinola-Montesanto)	-	6.000.
	(Secondigliano-Orto Botan.)	-	6.000
	(" -Poggioreale)	-	2.500
Funicolari	(P.zza Dante -Med.d'Oro)	-	1.500
	(Sapita - Colli Aminei)	-	2.500
Totali		57.500 ml.	24.000 ml.

Stazioni smistamento

P.zza Plebiscito	(FF.SS.)	3.000 mq.	10 ml.	30.000 mc.
Tondo Capodimonte	(Pied.Alife)	1.500	5	7.500
Garittono	"	1.500	5	7.500
Piscinola	"	1.500	5	7.500
P.zza Municipio	(FF.SS.)	500	+5	2.500
V.Duomo	"	500	+5	2.500
Corso Garibaldi	"	500	+5	2.500
Granili	"	500	+5	2.500
La Pietra	(FF.SS.-Circumfl.)	25.000	5	10.000
Bagnoli	" "	2.000	6	12.000
Fuerigrotta	" "	3.000	5	15.000
Corso V.Emanuele	" "	2.000	23	46.000
Montesanto	(P.d'Alife-FF.SS.-"	5.000	28	140.000
Ort.Bot.	(FF.SS.-P.d'Alife)	2.000	12	24.000
P.zza Garib.	(FF.SS.-Circumv.)	5.000	5	25.000
Ponte Maddal.	(FF.SS.- ")	3.000	12	36.000
Poggioreale	(P.d'Alif.-FF-SS- ")	2.000	6	12.000

Totale

562.500 mc.

La previsione di spesa può quindi così schematizzarsi:

Armariento: adeguamento:	57.500 x 150.000.000 L/km.	-	10	miliardi
nuove opere:	24.000 x 800.000.000 L/km.	-	20	"
Stazioni:	562.500 x 15.000 L/mc.	-	8,5	"
Mat. Rotabile: 80%	363.000 p. x 25 mil./vett.	-	7,5	"
	20 perc. x 150p./v.			

Totale investimenti in due anni 46 miliardi

Ma questi investimenti, oltre a sanare gran parte degli sperperi calcolati per il solo maggior consumo di carburanti, determinerebbero un aumento di valore dei terreni adiacenti ai tracciati della metropolitana unificata, perchè essi verrebbero ad essere avvicinati tra loro ed ai centri di lavoro. Se si vuole calcolare mediamente un passaggio dal valore agricolo di 4 milioni ad ettaro ad una incidenza di 160 mila lire per vano di mq. di incidenza suolo, si avrebbe un maggior valore di 30 milioni ad ettaro. Anche se la iniziativa complessiva beneficiasse solo del 50% di tale aumento, il costo della metropolitana sarebbe compensato da un intervento edilizio sui 3.000 ettari circa del fabbisogno di tutto il comprensorio, oltre il 40% in più del previsto sviluppo edilizio in una coordinata pianificazione urbanistica.

Concludendo si può affermare che le opere dell'uomo fanno parte delle preesistenze ambientali di cui è necessario tener conto in qualsiasi intervento urbanistico. Ma le opere dell'uomo non sono soltanto le trasformazioni storiche del paesaggio, i centri storici, i singoli monumenti. Anche una rete di trasporti come quella esistente nel Comprensorio di Napoli è una importante preesistenza ambientale. Modificando, correggendo, adeguando alle nuove aspirazioni, un intervento in tale direzione può far risparmiare molto tempo e denaro, ponendo un riparo tempestivo alle imprevidenze del passato.

APPUNTI PER UN DIBATTITO SUI TRASPORTI.

Il problema dei trasporti - e non solo nella nostra Provincia - in questo periodo come non mai è all'ordine del giorno e ciò per due motivi.

Innanzitutto perchè una serie continua di avvenimenti acutizza sempre di più la crisi che travaglia questo settore; e poi perchè la politica di centro sinistra di rilancio "anticongiunturale" di un certo tipo di spesa pubblica, spinge le aziende e gli interessi che operano in questo settore a prendere le iniziative ritenute più opportune per poter far parte di grosse fette di questa spesa pubblica.

Di fronte a questa situazione, il primo terreno di lotta è quello della qualificazione dell'intervento della spesa pubblica, di chiarezza sugli obiettivi per la cui realizzazione viene operato tale rilancio.

Per quanto riguarda il settore specifico dei trasporti, anche di fronte alle misure annunciate nel piano quinquennale, le quali prevedono innanzitutto la costruzione e il completamento di metropolitane - per i trasporti interurbani - nelle città di Roma, Napoli e Milano; e la costruzione di autostrade anche urbane, per decongestionare il traffico interno, senza fare alcun riferimento alla necessità di un più diretto intervento pubblico nei trasporti; di fronte a questa situazione quindi, la nostra battaglia deve essere diretta a che la spesa pubblica intervenga per garantire la priorità del trasporto pubblico su quello privato; per garantire cioè - attraverso l'intervento pubblico - la mobilità sociale dei cittadini.

Partendo da questa impostazione generale, si tratta ora di precisare più concretamente un nostro terreno di intervento, nella provincia, sul problema dei trasporti, anche tenendo conto delle posizioni che, a livello dei vari ordini professionali, dei vari organismi tecnici e della stessa giunta comunale di centro sinistra, sono state espresse.

Innanzitutto è da precisare che il nostro discorso odierno sui trasporti trova il suo punto di riferimento nei documenti preparati per il convegno urbanistico regionale dello scorso giugno e nel programma elaborato dal Comitato Cittadino per le lezioni del 22 novembre: documenti nei quali si sottolineava lo stretto nesso tra intervento per i trasporti e più generali problemi di sistemazione urbanistica del territorio.

Si tratta ora di verificare quella impostazione alla luce degli avvenimenti politici più recenti e quindi rilanciare la nostra iniziativa su questi problemi.

L'orientamento della giunta di centro-sinistra (almeno stando sia al programma presentato al momento della sua costituzione, sia alle successive prese di posizioni pubbliche dall'assessore al ramo) pare sia quello di tendere alla eliminazione di alcuni aspetti più negativi della attuale situazione dei trasporti.

Si parla infatti di arrivare a forme di coordinamento tra le varie aziende di trasporto che operano a livello provinciale ed interprovinciale; della eventuale costituzione di un consorzio tra le aziende di trasporto che fanno capo al Comune (ATAN e tranvie provinciali); infine, della necessità di eliminare nel territorio urbano la concorrenza che alla linea dell'ATAN

viene fatta dalle autolinee private. Queste iniziative (alle quali è da aggiungere la decisione di un intervento dell'EAV nel settore dei trasporti ma su questo torneremo in seguito) si presentano come una risposta assolutamente inadeguata ai problemi dei trasporti, proprio perchè esse non arrivano a quella che è il reale centro di una efficace scelta politica per i trasporti a Napoli: e ci riferiamo innanzitutto al fatto che un discorso sulle eventuali forme di coordinamento non può non arrivare, per essere valido, al "nodo" del potenziamento e dell'annodamento delle Aziende che si vanno a coordinare; potenziamento ed annodamento che non può essere visto solo in funzione dell'esigenza attuali, già mature, ma innanzitutto in funzione di quella che si andranno a sviluppare in rapporto alle scelte di sviluppo economico e pianificazione urbanistica.

Un altro limite delle soluzioni prospettate dalla giunta consiste proprio nel fatto che non si possono avanzare ipotesi di avvio a soluzioni del problema dei trasporti, senza intervenire, nello stesso tempo, sulla struttura urbanistica che ha costituito l'elemento aggravante di tali problemi, o addirittura, prefigurando, per quanto riguarda la viabilità, soluzioni - quali quella degli "assi attrezzati" che rispondono alle esigenze del traffico privato, non a quella della preminenza del trasporto pubblico.

D'altronde che sia invece questa la impostazione che sta dietro alle soluzioni che non solo gli ambienti politici ufficiali, ma anche gli ambienti tecnici, prefigurano per la soluzione del problema dei trasporti e del traffico, è testimoniato dalla relazione Polese, dalla indagine cioè, compiuta dall'Istituto di tecnica di trasporti dell'Università di Napoli sulle correnti di traffico nell'area metropolitana. La indagine è stata effettuata per conto della Camera di Commercio, nella cui sede, nei giorni scorsi, il Prof. Polese ne ha illustrato le conclusioni.

Il documento di Polese fornisce alcuni elementi, quale risultato di un'indagine campione - sui movimenti di traffico da e per l'area metropolitana. Risulta così che ogni mattina arrivano a Napoli - dalla zona metropolitana - 178 mila persone di cui 52 mila a mezzo di 37 mila autovetture e 126 mila con mezzi collettivi. Di questi individui che giungono in città tra le ore del mattino e le 15, 78.500 sono accentrati in Piazza Garibaldi e nelle vicinanze, mentre circa 100 mila si dirigono al centro. Gli arrivi in città sono inoltre costituiti da 50 mila operai, 15 mila studenti, 21 mila lavoratori liberi, (professionisti, commercianti, rappresentanti ecc.).

Questo primo dato testimonia la forte pressione esercitata dall'area metropolitana sulla città, la quale si configura come zona di insediamenti produttivi e di attrezzature terziarie, e come polo di attrazione nei confronti di centri i quali mancano di sufficienza sia sul piano produttivo che di quello dei servizi.

Nello stesso tempo la indagine di Polese documenta anche come, all'interno della città, vi sia una successiva pressione sul vero e proprio centro direzionale da parte dei quartieri periferici, i quartieri "dormitori",

sia quelli di insediamento popolare (Barra-Ponticelli, Secondigliano, ecc.), sia quelli di insediamento di piccola e media borghesia (Vomero-Arenella ecc.).

Le soluzioni che Polese prospetta per il traffico partono dal presupposto, sul piano urbanistico, della proiezione nel futuro del tipo di insediamenti edilizi che si sono avuti finora; sul piano economico, dalla messa in funzione del piano del consorzio per l'area di sviluppo industriale della provincia.

Partendo, quindi, dalla affermazione che lo sviluppo dell'edilizia popolare farà aumentare la pressione sul centro cittadino, e che gli insediamenti nella provincia in attuazione del piano del consorzio, accentueranno ancora di più il carattere di centro direzionale e terziario della città di Napoli, Polese avanza queste ipotesi di soluzione per i problemi del traffico. Per garantire il rapido spostamento di coloro che devono raggiungere i posti di lavoro sorti nella provincia, egli propone la costituzione di una moderna ed attrezzata metropoli interprovinciale; per il centro della città invece, egli scarta la soluzione di un completamento delle reti di trasporto urbano, e prospetta l'ipotesi - per snellire il traffico privato che verrebbe ancora di più ad aumentare - della costruzione di tre nuove strade, i famosi "assi", di cui una a monte della città, un'altra al Corso Vittorio Emanuele, infine la terza lungo la litoranea. La zona urbana in quanto tale, secondo le ipotesi prospettate da Polese verrebbe ad essere riorganizzata solo in funzione dello sviluppo del traffico privato ed individuale: gli stessi tre assi infatti - proprio perchè viene messo da parte ogni discorso sul potenziamento del servizio pubblico urbano - vengono a configurarsi come strumenti per facilitare il traffico privato. E' chiaro che questa impostazione di Polese trova radici in soluzioni economiche ed urbanistiche che noi già altre volte abbiamo rifiutato: la impostazione urbanistica è quella di configurare la successiva espansione di Napoli come un continuo gravare sul vecchio centro e non invece come riorganizzazione globale del territorio e quindi come creazione di nuove zone residenziali dotate di attrezzature e servizi, autonome rispetto alle attrezzature preesistenti nel vecchio centro direzionale; la impostazione economica (e qui Polese riprende l'elemento centrale del programma politico delle Amministrazioni comunali e provinciali di centro-sinistra a Napoli) è invece quella del consorzio per lo sviluppo industriale, che affida le scelte di sviluppo economico della provincia ad un organismo burocratico, piuttosto che alla volontà politica degli Enti Locali. Proprio questo condizionamento che esiste tra ipotesi urbanistiche ed economiche ed ipotesi di intervento per i trasporti sottolinea con forza che ogni iniziativa su questi problemi non può non essere vista nel quadro più generale della battaglia per nuove scelte urbanistiche, proprio perchè, come è detto nel programma elettorale del Comitato Cittadino, "il sistema viario dovrà svilupparsi coerentemente alle nuove trasformazioni urbanistiche. Il Piano regolatore comprensoriale e quello comunale, trasformando la struttura urbanistica se termineranno un nuovo assetto delle esigenze attuali e comporteranno delle soluzioni (relative ai trasporti pubblici e privati) che dovranno soddisfare il diritto fondamentale della libertà di spostamento dei cittadini".

Questo significa che il nostro primo terreno di lotta e di iniziativa, nella città e nei consigli comunali e provinciali, deve essere quello della pianificazione urbanistica e dello sviluppo economico.

Ed è in questa direzione che vanno le decisioni scaturite dal convegno urbanistico regionale tenutosi il 28 febbraio scorso: in questa assemblea infatti gli amministratori comunisti hanno deciso di portare avanti, a livello di enti locali, una battaglia politica la quale non solo miri ad una ripresa immediata della attività edilizia attraverso la redazione dei piani di applicazione della legge 167 e la utilizzazione - in osservanza dei prescritti standard edilizi - dei finanziamenti pubblici per la edilizia; ma miri soprattutto a portare negli enti locali il dibattito sulla programmazione, sulla proroga della Cassa per il Mezzogiorno, sulla incompatibilità dei piani dei consorzi industriali con le esigenze di una pianificazione che dia una risposta ai problemi di riorganizzazione della intera regione campana.

Su questa strada si tratta di andare avanti, approfondendo il dibattito e l'iniziativa per entrare in maniera sempre più puntuale nel merito delle soluzioni proposte dagli avversari.

La prospettiva di questa più generale battaglia non toglie affatto validità ad una nostra azione, sul terreno specifico dei trasporti, che proponga alcune scelte indispensabili per fare fronte al grave disagio degli utenti.

Nella Provincia e nella Regione due elementi caratterizzano il settore dei trasporti:

1) il forte deficit ed una disastrosa situazione aziendale delle pubbliche aziende di trasporto (il deficit dell'Atan ammonta a 16 miliardi di lire, quello delle Tranvie Provinciali a 3 miliardi, quello della Vesuviana ad un miliardo e mezzo);

2) la presenza indisturbata ed incontrollata delle imprese private per i collegamenti regionali, tra le varie province ed all'interno delle stesse province.

Le aziende pubbliche di trasporto della nostra provincia si sono trovate completamente imprparate ad affrontare l'aumento della domanda a seguito della crescita urbanistica e dei forti spostamenti residenziali quali si sono avuti nel corso di questi anni. Ma non solo non si è avuto un adeguamento continuo alle nuove esigenze degli utenti, quanto non si sono prese nemmeno le misure necessarie per evitare l'ulteriore deperimento degli impianti già resistenti. Non solo quindi non sono stati mai attuati i sempre annunciati piani di ammodernamento delle Tranvie, dell'Atan e della Vesuviana, ma si è seguita una politica tale - a livello delle direzioni aziendali ed a livello di ente locale - che ha permesso la concorrenza sempre più aggressiva al servizio pubblico da parte del servizio privato.

In questa situazione la nostra iniziativa deve mirare innanzitutto, per quanto riguarda l'Atan, alla eliminazione degli appalti che costituiscono un forte peso passivo che grava sul servizio municipale; alla eliminazione della concorrenza da parte delle autolinee private attraverso il loro assorbimento; infine nella adozione di tutte quelle misure, nella città, le quali servano a garantire effettivamente la prevalenza del trasporto collettivo su quello individuale.

Si tratta poi di rilanciare con forza la nostra impostazione circa la necessità di procedere ad un coordinamento delle aziende di trasporto che operano nella provincia, la Metropolitana, la casana, la vesuviana, la pigliante di alife e la circumflegrea: .

Tale coordinamento pone problemi molto complessi: innanzitutto si tratta di chiarire che non è un coordinamento né di carattere amministrativo, né tecnico, ma diretto ad una politica unitaria nel settore dei trasporti nella provincia. Non si può infatti più permettere che ognuna di queste aziende faccia determinate scelte, prescindendo da quello che è il resto della situazione provinciale.

Il coordinamento quindi deve mirare ad assicurare una visione unitaria, globale del problema dei trasporti nella provincia, allo scopo di arrivare a scelte che non siano il risultato di calcoli aziendali, ma di una volontà politica pubblica. Il che significa che lo Stato, perché alle FF.SS. fa capo la metropolitana; l'IRI detentrica della maggioranza del pacchetto azionario della Vasuviapa, il Comune di Napoli, in quanto proprietario dell'Atan e delle tranvie provinciali dovranno elaborare una politica comune nel settore dei trasporti. Circa la dimensione territoriale di tale coordinamento si dovrebbe tener presente l'ampiezza del territorio investito dal Piano comprensoriale in corso di redazione. Resta il problema della forma di tale coordinamento: è un problema questo sul quale bisognerà approfondire la nostra elaborazione, tenendo però conto che non si tratta di arrivare alla costituzione di un nuovo organismo, quanto, a nostro parere, di fare innanzitutto capo agli enti locali. D'altra parte, sempre in tema di coordinamento, è da ricordare quanto in questi giorni viene affermato circa il ruolo che l'Ente autonomo Vulturno dovrà svolgere, dopo il passaggio all'ENEL dell'attività elettrica. Nel programma della giunta comunale si faceva espresso riferimento ad un intervento dell'EAV nel settore dei trasporti e giorni fa, l'AVANTI di Napoli, parlava addirittura di una funzione di coordinamento che all'Ente, in tale settore sarebbe spettato: non si tratta di rifiutare o meno un impegno dell'Ente Vulturno nei trasporti. Si tratta invece di chiarire che cosa deve avvenire a due condizioni: innanzitutto deve esserci un pubblico dibattito politico, in Consiglio Comunale sulle scelte che l'ente intende compiere in questo settore; d'altra parte si tratta anche di discutere che cosa si voglia intendere quando si prospetta una funzione di coordinamento da parte dell'EAV. Abbiamo già detto che il coordinamento che noi riteniamo indispensabile è innanzitutto costituito da una comune visione politica che deve informare la attività delle aziende di trasporto nella nostra provincia e in quanto tale, quindi, rapportabile alle decisioni di organismi pubblici politici.

Infine, per quanto riguarda la situazione dei collegamenti regionali, si tratta di sviluppare una nostra iniziativa diretta ad affidare all'ente pubblico la gestione di questo servizio. Anche qui dovrà essere approfondito il nodo attraverso il quale garantire tale presenza pubblica ed il posto di lavoro di coloro attualmente alle dipendenze delle linee private.

La nostra iniziativa deve avere il suo punto di partenza nella lotta operaia, nella battaglia cioè dei lavoratori autoferrotranviari e di quelli dipendenti dalle altre aziende di trasporto pubbliche e private. Già il Sindacato aderente alla CGIL ha proclamato lo stato di agitazione della categoria in vista di uno sciopero provinciale da effettuarsi in questo mese per la realizzazione di questi obiettivi: 1) ammodernamento e coordinamento di tutti i servizi di trasporto sul piano provinciale e regionale, con gestione affidata ad enti pubblici, provinciali, interprovinciali e regionali; 2) ricerca di nuove fonti di finanziamenti tra coloro che sono i veri beneficiari dei servizi pubblici di trasporto, come il padronato industriale per il servizio che viene reso dal trasporto della manodopera fino alle fabbriche; i proprietari delle aree fabbricabili, 3) priorità del servizio

e collettivo su quello privato ed individuale. La iniziativa del nostro Partito non va vista certo come supporto alla battaglia che andrà a sviluppare il sindacato, ma come momento autonomo di intervento politico su problemi che vengono posti con forza anche a livello sindacale. La azione del Partito deve infatti avere come punto di riferimento, come interlocutore, non tanto e non solo le singole direzioni aziendali, quanto gli organismi pubblici, gli enti locali, la cui politica deve essere verificata anche sul terreno delle scelte che si vanno a dare ai problemi di trasporto.

In questo quadro noi pensiamo si debbano sviluppare a breve scadenza, assemblee di comunisti dell'Atam, delle ITN, della Cumana, della Vesuviana, per un'azione la quale però deve trovare il suo momento di riferimento nelle sezioni territoriali di Partito. Nella stesso tempo - così come è stato fatto per l'edilizia - bisogna arrivare a manifestazioni pubbliche di lavoratori delle aziende di trasporto e di utenti, nelle zone che maggiormente risentono della carenze del servizio (ad esempio le zone servite dalla tranvie provinciali e dalla vesuviana).

Infine si pensa di arrivare, a breve scadenza, ad una manifestazione pubblica cittadina per precisare qual'è l'atteggiamento del nostro Partito di fronte anche alle prese di posizioni ufficiali più recenti su questi problemi. Queste iniziative dovranno costituire il punto di avvio di una presenza continua e costante del nostro Partito su questi temi: una presenza continua non solo sul terreno della battaglia da sviluppare nella città, in Consiglio Comunale e nelle aziende interessate, ma anche sul terreno del successivo approfondimento delle soluzioni alternative che noi proponiamo.

In questo quadro riteniamo che sia necessario al più presto una riunione del gruppo di lavoro sui trasporti per precisare i seguenti punti:

- 1) in che modo portare avanti la nostra elaborazione e la nostra iniziativa anche sui problemi dei trasporti non di persona e non urbani (es. trasporto merci ecc.);
- 2) entrare nel merito della nostra proposta di coordinamento, sia sul piano tecnico - organizzativo che su quello delle scelte politiche tenendo conto, al riguardo, delle posizioni avanzate dal sindacato.
- 3) esame delle proposte avanzate dal gruppo di lavoro presso la Direzione del Partito circa la costituzione di un ente nazionale dei trasporti, il coordinamento ecc.
- 4) approfondire il discorso sulle misure da adottare per garantire la prevalenza del trasporto pubblico su quello privato;
- 5) infine stabilire quali iniziative, negli enti locali, nelle aziende e nella città, intendiamo prendere per portare avanti la nostra battaglia.

Cl. 4

I PROBLEMI DELLA CIRCOLAZIONE

(Luigi Cosenza)

M

no
CONVEGNO PER LE SOLUZIONI IMMEDIATE DI PIANIFICAZIONE URBANISTICA

A NAPOLI - 23/1/1962

La Circolazione

Questa analisi vuole essere limitata alle soluzioni di emergenza per porre riparo alle gravissime condizioni attuali risentite da tutte le categorie di cittadini e denunciate da ogni settore della pubblica opinione. Ma non sarà possibile svolgerla neanche in questi limiti senza premettere alcune considerazioni sulle questioni di fondo che sono alla base del fenomeno ed alla origine della crisi odierna della circolazione a Napoli.

La prima di queste considerazioni riguarda la impostazione economica e sociale data allo sviluppo della città dalla classe dirigente sin dal 1860 e sostenuta ancora a tutt'oggi. Infatti, abbandonata la campagna allo sfruttamento contadino ed al depauperamento culturale progressivo, alla fuga della rendita fondiaria; affidata alla spontaneità o all'interesse privato la ubicazione dei cantieri e delle industrie, molte di esse in passato frutto di una scelta interessata di investimenti stranieri; negato ogni aiuto organizzativo e creditizio all'inserimento dell'artigianato nelle nuove condizioni della economia cittadina e dei mercati nazionali ed esteri;

del traffico pesante di penetrazione, l'alleggerimento del traffico ferroviario sul tratto urbano della Metropolitana con lo spostamento sulla linea Cancellone-Mola dei treni rapidi Lazio-Caprabia e Lazio-Puglia.

Infatti, per fare assorbire un maggior traffico alla linea metropolitana occorre anzitutto concepirlo come integrazione organica su basi provinciali di tutta la circolazione, con quadro orario unificato delle Ferrovie dello Stato, della Circumlegrea, della Circumvesuviana, della Piedimonte d'Alife, collegandole rispettivamente nei nodi di Quarto, Pignara, Montesanto, Marano, Poggioreale, Via Traccia e via Gianturco, adeguando gli scartamenti della Circumvesuviana ed affidando alle industrie locali un piano graduale di ammodernamento dell'armamento e del materiale rotabile. Per quanto riguarda il completamento dell'anello urbano della linea metropolitana la soluzione più economica e di più rapida realizzazione, senza vaste e durevoli interruzioni del traffico in superficie, consiste nel completamento di un tronco inferiore con traccia-
to piazza Amedeo, ^{Via Vigliena} ~~galleria Umberto I, piazza Municipio, via Marco-~~
~~ni, sottopassaggio della via Marittima,~~ zona del porto prospicien-
te alla via Marittima fino a Vigliena, sottopassaggio al Ponte del-
la Maddalena, via Gianturco, ^{p. Gianturco} e di un tronco superiore con traccia-
to Montesanto, Sanità, Cavone dello Scudillo, Garitone, Cavone di
Miano, e Mianella, Capodichino, S. Pietro a Patierno, Stadera, Pog-
gioreale, via Traccia, Via Gianturco, in parte sotterraneo, in nuo-

1. In piazza
di S. Pietro
e S. Paolo
Cancione
N. 45 Km/h

La Piedimonte 3
Circumlegrea 4
Circumvesuviana 5
P. Marano 6
P. Poggioreale 7
P. Gianturco 8
P. Traccia 9

1. In piazza
della Sanità
S. Pietro a
Patierno
che sbocca
in S. Pietro
e S. Paolo

to per tali categorie, si ha un maggior consumo di circa 150 mila litri di nafta e 600mila litri di benzina al giorno, pari ad un maggior costo di 50 milioni al giorno, di 18 miliardi all'anno, e con un onere per ciascuno degli 800mila utenti di questa categoria di mezzi pubblici e privati di oltre 25mila lire in più all'anno mediantemente, a favore di un altro monopolio, quello dei carburanti. Un tale onere può capitalizzarsi per un valore prossimo ai 200mil⁵ liardi. Somma ~~molto~~ ^{più} maggiore di quella occorrente per realizzare le opere capaci di risolvere l'intero problema del traffico cittadino.

Per quanto riguarda il fenomeno della eccedenza del traffico in superficie su quello sotterraneo, indice della arretratezza della nostra circolazione in rapporto a quella di altre città moderne europee di oltre un milione di abitanti può essere osservata la seguente distribuzione:

Traffico Comparativo

MEZZO	Nella situazione attuale 1961				Nel programma di trasformazione			
	N. Utenti		mq. sup. stradale		N. Utenti		mq. sup. stradale	
		%	in moto	in sosta		%	in moto	in sosta
A.T.A. N. Imp. Pubb. L. M.	650.000	75%	200.000	10.000	550.000	75%	200.000	10.000
	720.000	56%	298.000	11.000	720.000	56%	298.000	11.000
METROPOLITANA	20.000	2,5%	-	-	30.000	4,4%	-	-
	30.000	2,2%	-	-	563.000	77,6%	-	-
FUNICOLARI	40.000	5,0%	-	-	31.000	4,4%	-	-
	50.000	3,7%	-	-	131.000	4%	-	-
VEETURE PRIVATE	150.000	12,5%	450.000	300.000	69.000	9,6%	100.000	300.000
	520.000	40,1%	1.950.000	1.200.000	105.600	8%	151.000	456.000
Totale	800.000	100%	710.000	310.000	860.000	100%	650.000	310.000
	872.000		1.945.000	1.151.000	1.126.000		1.600.000	667.000
			1.944.000				907.000	- 1/2

ad $\frac{1}{3}$
con una riduzione del 50% della occupazione di suolo stradale.

Lo spostamento di 70.000 utenti del traffico in superficie a quello sotterraneo in Metropolitana è possibile solo con un tracciato razionale dei tronchi integrativi e con opportuni limiti di circolazione nel centro, nel quadro di una politica generale di decentramento dei servizi ed autosufficienza dei quartieri.

In attesa della realizzazione di queste opere, un tempo di 2 anni circa dal loro inizio, è indispensabile provvedere a risolvere con opere provvisorie, sovrappassaggi pedonali e per traffico veloce in elementi prefabbricati in acciaio, i nodi di maggiore e più costante ingombro, come Foria Duomo, Duomo-Corso Umberto -; Via Mancini-Corso Umberto, Museo-S.Teresa, - Marittima Corso Garibaldi e Marittima-Via Duomo, Porto-Piazza Municipio, Via Acton-Piazza Municipio, Chiatamone-Arcoleo-Via Caracciolo-Piazza Sannazzaro.

Ma per un ordinato sviluppo della città, nell'interesse di tutti i cittadini, occorre non ritardare ulteriormente l'inizio dei lavori di altre opere da tempo indicate come risolutive: il completamento della via Marittima, la parallela a Via Roma con funzione di attraversamento della città per congiungere zone periferiche, con la utilizzazione della Galleria Alvino, tra piazza Carolina e via Mondella Gaetani, con la creazione della galleria dal Tondo di Capodimonte al Garittono.

Tutte le opere indicate dovranno essere realizzate con i fondi della Legge Speciale, da utilizzare questa volta razionalmente e non sperperare in opere slegate di interesse particola

riatico, da studiare in base ad un concreto piano di gradualità, affidate al Consiglio Comunale ed agli Uffici competenti, sotto il controllo della pubblica opinione.

In base alle considerazioni precedenti la ripartizione degli interventi dovrebbe seguire di massima i seguenti criteri intesi come puramente indicativi:

<u>SCUOLE DI AVVIAMENTO PROFESSIONALE</u>	N. 1.500 aule	18.000ml.
CIRCOLAZIONE	ml.	
Cavalcavia provvisionali in acciaio	ml. 1.000	3.000
Gallerie	" 4.0000	8.000
Armaranto	" 50.000	2.000
Stazioni ;	q. 20	1.500
Materiale rotabile	n. 150 vetture	6.750
Opere d'arte e varie		1.750
Parcheggi e zone verdi (25mila automobili) mq.	125.000	2.000
Completamento via Marittima		3.000
Parallela a via Roma		27.000
<u>ABITAZIONI</u>		
Demanio Comunale delle aree	mq. 1.000.000	15.000
Adeguamento verde pubblico	mq. 800.000	1.000
Servizi sociali di quartiere	N. 20 centri spec.	1.000
Astanteria	N. 10	1.000
Nuovi vani di abitazione	N. 15.000	8.000

Da queste previsioni di massima può partire una analisi dettagliata che valuti con esattezza gli impegni di investimenti e la loro gradualità.

Molte altre iniziative, anche se meno urgenti e impegnative, dovranno contribuire alla soluzione del problema e richiederanno uno studio particolareggiato di rapida definizione, che un Comitato promosso da questo Convegno potrebbe impegnarsi a definire; ma quelle indicate sono le soluzioni indifferibili e inescutibili. Se esse avranno inizio entro il prossimo anno, saremo ancora in tempo a raggiungere l'aumento impetuoso del traffico nei prossimi tre anni. Altrimenti sarà troppo tardi. E troppo tardi significa il pagamento di un prezzo sproporzionato in sacrifici e sperperi per tutta la popolazione, ma, al solito, particolarmente per le classi lavoratrici.

Da questo Convegno, autorevole ed impegnato, deve venire una scossa che scuova l'immobilismo e superi la incapacità di quelle forze economiche e politiche che hanno fatto giungere la situazione a questo intollerabile limite, e vorrebbero proporre ancora soluzioni nell'interesse dei grandi monopoli e della piccola speculazione imprenditoriale.

(Luigi Cosenza)

Per un'urbanistica modellatrice di spazi.

La programmazione economica posta a base della pianificazione del territorio deve considerare tutte le preesistenze ambientali non come dati rigidi ma piuttosto come punti di partenza fondamentali per la scelta delle linee di sviluppo delle regioni e dei loro comprensori.

L'aumento della popolazione e le aspirazioni degli abitanti a migliori condizioni di vita pongono nuovi problemi di ristrutturazione degli spazi e delle loro attrezzature. Il problema di fondo è posto dalla contraddizione tra il crescente carattere collettivo della maggior parte delle forme di produzione economiche e culturali e la permanente aspirazione dell'individuo alla intimità della sua vita privata nella abitazione.

Se il numero degli abitanti aumenta, se il problema della abitazione non investe solo la quantità, ma anche la qualità degli alloggi, esso diviene problema di espansione dei quartieri sul territorio, quindi problema di distanze e di collegamenti. Entra in gioco quindi la "forma" del territorio dal punto di vista geografico, come capacità dell'uomo di dominare e modellare questo spazio a sua misura.

Ma è proprio questo il tipo di intervento che è nelle possibilità dell'urbanistica qualora egli sappia usare creativamente la sua moderna capacità di dominio della natura. Infatti, un territorio che abbia forma allungata potrà essere ristrutturato in una forma centrale, con poli equidistanti da taluni centri direzionali e produttivi, nella misura in cui sarà accresciuta la velocità dei percorsi nella direzione maggiore rispetto

alla più breve. Si potrà in tal caso parlare del ristabilimento di un nuovo equilibrio spaziale influenzando sui tempi di percorrenza.

La condizione base da porre come elemento di prospettiva generale in un paese come l'Italia il quale ha un rapporto medio tra l'asse longitudinale Como-Crotone e la media degli assi trasversale sulla valle Padana, sulla Sardegna e sulla Sicilia di circa 1:4, dovrebbe essere quella di eliminare la disparità degli italiani di fronte alle distanze. Questo può essere ottenuto coordinando un programma dei trasporti in senso interregionale, tale da rispondere a determinate condizioni.

Ad esempio la condizione comune che ad ogni cittadino della penisola sia consentito un contatto diretto di circa 2 ore, per motivi economici e culturali, con altri cittadini dovunque operanti, impiegando per tale contatto non più della metà della sua giornata lavorativa, con una incidenza media sul suo reddito medio annuo che vada dal $3\frac{1}{2}$ al $5\frac{1}{2}$.

E' possibile verificare in prima approssimazione come possa essere realizzato un tale programma di trasporti interregionali, come questo programma possa essere esteso alle singole regioni ed ai loro comprensori, utilizzando tutte le preesistenze ambientali, e fra essi le opere già realizzate dallo uomo per i trasporti veloci di massa. Basta infatti coordinare ed organizzare tutti i trasporti nel quadro di una programmazione unitaria, con velocità variabili a seconda dei vari gradi di percorrenza:

1. Linee automobilistiche con velocità commerciali di 50 Km./h

su strada ordinaria o autostrada - tra i vari centri dei quartieri e le stazioni della rete di trasporti su strada ferrata, riorganizzata in rete metropolitana, entro raggi da 1 a 3 Km. - i tempi di percorrenza si mancherebbero fra i 5 e i 10 minuti.

2. Ferrovie metropolitane con velocità commerciale di 100 Km.h - utilizzando tutta la attuale rete delle Ferrovie principali e secondarie, statali ed in concessione - tra le varie stazioni degli anelli preesistenti e integrati e gli eliporti, entro raggi fra i 10 ed i 25 Km. I tempi di percorrenza si aggirerebbero tra i 10 ed i 15 minuti.

3. Linee aeree con elicotteri, con velocità commerciale di 250 Km./h - tra eliporti ed aeroporti. Entro i raggi tra £ i 100 ed £ 150 Km., i tempi si aggirerebbero tra i 20 e i 30 minuti.

4. Linee aeree con apparecchi a reazione, con velocità commerciali di 800 Km./h - tra aeroporti. Entro i raggi tra 800 e 1000 Km., i tempi si aggirerebbero tra i 60 e i 70 minuti. Il tempo totale di andata varierebbe tra 1,5 h. e 2 h.

5. Le operazioni di ritorno raddoppierebbero tali tempi di percorrenza, portando il tempo totale da 3 h. a 4 h. Aggiungendo le 2 ore di permanenza ed un margine di dispersione del 30%, si potrà realizzare, sui maggiori percorsi nazionali, un tempo da 6 ore a 7 ore. Anche un abitante di Ragusa potrebbe incontrarsi per 2 ore con un abitante di Como partendo alla ore 7 ed essendo di ritorno alle ore 13 o alle ore 14.

Questo programma comporterebbe uno sviluppo dei quadri orari su base nazionale per le voci 3 e 4 ed uno su base regionale e comprensoriale per le voci 1 e 2. Quest'ultimo problema rappresenterebbe una semplice riorganizzazione dei servizi esistenti ed un loro adeguamento ad una nuova strutturazione urbanistica.

La sistemazione degli armamenti e la costruzione di materiale rotabile aggiuntivo, adeguato alle nuove velocità commerciali, rappresenterebbero uno degli elementi di riconversione industriale nei vari centri di sviluppo regionale.

Altrettanto potrebbe dirsi per quanto riguarda le voci 3 e 4, soprattutto in rapporto alle industrie automobilistiche, non solo come riconversione per l'inserimento in una programmazione nazionale, ma anche per i programmi di esportazione, poiché il problema non è solo italiano e diverrà necessariamente la base di impostazione di ogni organizzazione territoriale futura. Un conteggio preventivo di massima, basato su una ipotesi media di uno spostamento del 90% della popolazione attiva con 24 viaggi su percorsi nazionali e 600 viaggi annui su percorsi regionali e comprensoriali, dovrebbe dare il seguente fabbisogno di incremento di mezzi di trasporto ed i relativi investimenti:

1. n. 50.000 pullman da 40 posti - investimento 300 miliardi;
2. n. 150.000 motrici da 150 posti - investimento 2000 miliardi;
3. n. 3.000 elicotteri da 50 posti - investimento 1000 miliardi;
4. n. 1.800 aereogetti da 175 posti - investimento 2700 miliardi.

Il numero complessivo di tali mezzi e l'investimento globale di circa 6000 miliardi è assai inferiore alle distribuzioni belliche in questo settore nell'ultima guerra. Distribuito in vari esercizi di bilancio non supererebbe le attuali spese per gli armamenti.

Computando sia gli ammortamenti che le spese di esercizio, valutate approssimativamente il 30 e l'80% rispettivamente 300 miliardi annui, pari a circa 12.000 lire all'anno per abitante viaggiante, cioè una media tra il 3 ed il 5% di un reddito medio presunto di 300.000 lire annue.

La carta alligata alla scala 1:5.000.000 indica la dislocazione degli eliporti e aeroporti. La cartina alla scala 1:1.500.000 indica esemplificativamente lo schema dei trasporti a livello regionale, con la scelta di una regione poco attrezzata dal punto di vista delle strade ordinarie e ferroviarie.

Cifre e grafici danno solo un'idea di massima delle possibilità di intervento per modellare a nostro piacimento gli spazi ed il tempo. Ma le conseguenze più importanti si hanno invece sul piano creativo degli interventi sul territorio, sulla libertà e varietà di iniziative che questo procedimento consente, restituendo all'architettura la sua funzione di grande arte popolare nell'ambientamento e nella strutturazione delle abitazioni moderne articolate nei vecchi e nei nuovi quartieri attrezzati.

I quartieri di abitazione possono essere infatti non solo decentrati entro raggi di 20 Km. dalle zone di lavoro, con tempi di percorrenza da 15 a 20 minuti, rendendoli completamente indipendenti dalla ubicazione delle attività produttive primarie,

secondarie, e terziarie. Inoltre, si avrebbe di conseguenza una svalutazione della proprietà immobiliare urbana con una notevole influenza sui salari reali.

I criteri fondamentali per modellare questo spazio disponibile da reperire, nelle maglie di questa nuova rete di circolazione, le zone disponibili, potrebbero suggerire la graduale eliminazione:

- dell'80% delle zone di reddito agricolo, comprendendovi le zone di riabbeschimento, i parchi pubblici, il verde attrezzato, le zone di particolare valore paesistico;
- del 10% delle zone di particolare interesse archeologico, storico e culturale;
- del 2% delle zone destinate ai vecchi e nuovi concentramenti produttivi, industriali, minerari, portuali.

Resterebbe quindi disponibile per gli antichi ed i futuri insediamenti l'8% del territorio nazionale, cioè circa 2.500.000 ha disponibili per una edilizia con una densità media di circa 300 abitanti per ha.

Lo sviluppo di queste zone residenziali dovrebbe procedere lungo gli assi, esistenti in gran parte, o di nuove realizzazioni di linee metropolitane (ferrovie dello Stato, ferrovie secondarie, funicolari) e delle strade ordinarie (autostrade, strade statali, provinciali e comunali) ed assorbire il concentramento urbano, le abitazioni sparse, il risanamento il restauro dei vecchi centri. Centri storici, vecchi e nuovi quartieri verrebbero a saldarsi tra loro con le zone di verde attrezzato e con i parchi pubblici, tutti considerati come trasformazione culturale del complesso delle zone agricole.

Nel quadro della pianificazione di massima di questi vecchi e nuovi quartieri, l'edilizia di sostituzione e le nuove costruzioni dovrebbero essere regolamentate in base a criteri volumetrici e contenuti spaziali dell'abitazione.

Lasciando libera la composizione creativa individuale, i vari elementi della abitazione (strutture, impianti, finiture) dovrebbero essere prodotti con i metodi industriali della produzione tipizzata di serie e realizzati da grandi complessi industriali col controllo dello Stato sia sul costo delle materie prime, sia sul costo degli elementi finiti. Il ratizzo dei pagamenti comprenderebbe anche il valore del terreno stabilizzato nel Piano in base al suo reddito produttivo e non più allo accrescimento del reddito fondiario, conseguenza dell'attuale accentramento edilizio.

In conclusione, una tale impostazione ha il vantaggio di dare un collegamento interregionale ai vari assetti territoriali, legandoli a prospettive e scelte unitarie. Infatti, pur restando costante la dimensione geografica del nostro territorio, è dunque possibile, attraverso la previsione di una opportuna rete di trasporti collettiva, ristrutturare gli spazi costitutivi di un territorio relativamente ai tempi di percorrenza. Una certa scelta in merito ai problemi relativi alle comunicazioni è dunque capace di preconstituire nuove dimensioni nazionali, regionali, comprensoriali, bendendo indipendenti i quartieri residenziali attrezzati dai centri di lavoro nelle città e nelle campagne. Una tale struttura lascia agli abitanti ampia libertà di scelte a seconda delle loro aspirazioni, circa le fonti di lavoro ed i centri di residenza nello spazio e nel

tempo, accrescendo la capacità di contrattazione del singolo in rapporto alla offerta della forza lavoro sua e della parte attiva di tutto il nucleo familiare.

Ecco che l'urbanistica non distende più una maglia rigida su tutto il territorio, incolando perfino i dettagli del singolo nucleo edilizio; ma trae proprio dalla mobilitazione diretta e impegnata di tutte le capacità creative della collettività, gli elementi essenziali per stimolare, nelle grandi maglie di un ordinamento zonale, lo sviluppo ed i caratteri tipici ispirati agli elementi geografici, climatici, geologici delle preesistenze ambientali ed alla tradizione culturale di quella regione.

La mobilità sociale a Napoli

Sono circa 50 anni, all'epoca della Amministrazione del Prof. Del Pezzo, allorchè fu lanciato il primo grido di allarme sulla crisi del traffico nella città di Napoli. Sono circa 30 anni allorchè fu approvato il Piano di ricostruzione dei Rioni porto, Mercato, Pendino e adiacenze, il quale affrontava, tra gli altri problemi, appunto le comunicazioni est-ovest a valle del Centro Storico, lungo la litoranea.

Ma il problema del traffico a Napoli non ha solo questo aspetto. La dispersione delle attività produttive, l'accentramento delle funzioni direzionali, il decadimento dell'agricoltura, il disordinato sviluppo edilizio, hanno accresciuto il volume del moto pendolare tra i maggiori centri urbani ed i minori, tra la città e la campagna, sia nel territorio come nella Regione, richiedendo spesso l'attraversamento di grandi centri.

A questo flusso crescente di traffico si è provveduto incoraggiando il mezzo privato e lasciando premeditadamente decadere quello pubblico, soprattutto quello capace di dare impulso veloce, di massa, su ferro, considerato come servizio pubblico a tutti gli effetti. Enormi interessi monopolistici sono legati a questo indirizzo politico; ma la gravità di questa scelta sta non solo nel rafforzamento di una oligarchia, ma nel danno crescente subito dalla massa della popolazione in genere e dai lavoratori in particolare. Infatti, con la involuzione crescente della circolazione, aumenta il costo dei trasporti, lo spreco di tempo necessario per gli spostamenti, il disagio fisico e spirituale dei cittadini, il prezzo di sangue pagato sulle strade.

Occorre svolgere una analisi più dettagliata di ciascu-

ne di queste fenomeni: la sproporzione del traffico in superficie, sotto l'aspetto della circolazione e della sosta, rispetto alla superficie disponibile della sede stradale; il costo crescente della decrescente velocità del traffico.

Va infatti considerato come il pezzo privato impegni circa 1,5 metri quadrati a persona quando è in moto e 4,5 metri quadrati circa durante la sosta media giornaliera di 22 ore. Il mezzo pubblico, invece impegna 0,45 metri quadrati a persona quando è in moto ed 1,45 nelle due ore al giorno di sosta su strada. Il rapporto tra i due mezzi, per quanto riguarda la occupazione di suolo stradale è dunque circa 3:1 in moto e 5:1 in sosta. Crescendo questo rapporto, decresce la velocità del traffico quando la superficie totale delle strade resta invariata intorno ai 450 ettari attuali. La realizzazione di qualche nuova strada non muterà la insufficienza della rete stradale urbana nel suo complesso.

Le strade, occupate in parte dai veicoli in sosta, sono inoltre percorse da un volume di traffico superiore alla loro capacità, intralciato dalla coesistenza sulla stessa sede del traffico pubblico e pedonale a singhiozzo e del traffico pesante a tutte le ore. Questa situazione ha influenza nella sua velocità, ed essa incide sulla economia cittadina per lo sperpero di tempo di migliaia di utenti della strada, per il logorio dei mezzi, il maggiore consumo di carburante e lubrificante.

Infatti, a causa di una velocità media che si mantiene nel centro urbano quasi costantemente sotto la media di 5 km ora, specialmente nelle ore di punta, un mezzo di potenza effettiva media di circa 5HP percorre mediamente 5 anziché 10 Km con un litro

di benzina. La riduzione media di rendimento è dunque di 0,025 Km in meno a litro per HP. In base anche solo a dati di larga massima, si ha quindi che 500 automezzi pubblici, di 120 HP di potenza media, con percorrenza di 100 Km al giorno, consumano 150 mila litri di nafta al giorno in più del normale; ed i 100 mila automezzi privati, di 12 HP di potenza media, con percorrenza di 20 Km al giorno, consumano circa 500 mila litri di benzina al giorno in più; in totale, quindi tra mezzi pubblici e privati e soltanto per tali categorie, si ha un consumo di circa 150 mila litri di nafta e 500 mila di benzina in più al giorno, pari ad un maggior costo di 50 milioni al giorno, di 18 miliardi all'anno, con un maggior onere di oltre 25 mila lire all'anno per ciascuno degli 800 mila utenti di queste categorie di mezzi pubblici e privati, a favore di un altro monopolio, quello dei carburanti. Un tale onere si può capitalizzare ad un valore prossimo di 200 miliardi per la città di Napoli, a 400 per il comprensorio, agli 800 per la Regione. Somma molto maggiore di quella occorrente per realizzare le opere capaci di risolvere l'intero problema del traffico cittadino nel quadro della mobilità sociale nella Regione.

Queste opere non abbiamo bisogno di inventarle e sperimentarle a Napoli ed in Campania per la prima volta. La società Iberiana si è già trovata a dover affrontare questo problema oltre un secolo fa nella Regione della Senna e nella Contea di Londra. In ambedue i casi, malgrado le difficoltà geografiche e geologiche, la soluzione di massima economia fu trovata proprio nel traffico di massa, su ferro, a grande velocità ed economia. Sebbene non ci fosse la spinta prodotta oggi dalla gravità dell'incremento crescente del traffico automobilistico, sebbene la presenza di due

grandi fiumi come la Senna ed il Tamigi costringessero a realizzare percorsi sotterranei a notevole profondità, la collettività dell'uno e dell'altro paese scelse la soluzione più economica, sia come spese di impianto, sia come spese di esercizio, ed oggi nessun abitante di Argenteuil o di Villeneuve, di Beaconsfield o di Swanley, ed a Mosca di Bratcevo o Novinski, ritiene di abitare in periferia rispetto alla Madalena, alla City ed al Kremlin. Eppure si tratta di complessi urbani ampi da Caserta a Salerno, da Avellino al mare.

La situazione del comprensorio di Napoli è molto più semplice in rapporto alla soluzione. Infatti, per fare assorbire un maggiore traffico ad una linea metropolitana, basta qui concepirla come integrazione organica su basi provinciali di tutta la circolazione su ferro, interna al grande asse nord-sud Villa Literno, Aversa, Cancello, Nola, Salerno e Nola, Benevento, Foggia. Basterebbe coordinare su un quadro orario unificato i tronchi della F.S., della Circumflegrea, della Piedimonte d'Alife, della Circum vesuviana, collegandole rispettivamente nei nodi a due livelli di Quarto, Pianura, Bagnoli, Campi Flegrei, Montecanto, Marano, Poggioreale, Via Traccia, Ponte della Maddalena, adeguando gli scartamenti della Circumvesuviana ed affidando alle industrie locali un piano graduale di ammodernamento dell'armamento e del materiale rotabile.

Per quanto riguarda il completamento dell'anello urbano, la soluzione più economica e di più rapida realizzazione senza intralci al traffico in superficie, consiste nel completamento di un tronco inferiore con tracciato piazza Amedeo, Piazza Plebiscito, Moliseiglie in sopraelevata fino alla via Gianturco, sottopassaggio

al Ponte della Maddalena, e chiusura dell'anello a P.zza Garibaldi; nella realizzazione di un tronco superiore da Montesanto per la Sanità, il Cavone dello Scudillo, il Garittone, e collegamento con la Piedimonte d'Alife a Chiaiano, dove una biforcazione dovrebbe consentire a questa ferrovia di sorpassare l'Appia verso il Quadrivio di Arzano e collegarsi alla linea della F.S. tra Casoria e Grumo Nevano per chiudere l'anello a P.zza Garibaldi.

L'investimento di circa 30 miliardi può calcolarsi per il 5% destinato alle stazioni, il 25% all'armamento, il 20% alle gallerie e ponti, il 50% al materiale rotabile. Esso è largamente compensato da una programmazione disposta a prevedere circa 1000 ettari di terreni da destinare ai nuovi quartieri coordinati lungo la linea della metropolitana, in base a scelte urbanistiche generali. Infatti questi terreni, valutabili in sede di acquisizione non oltre 400 lire a metro quadrato, potrebbe incidere per 200 mila lire a vano in un piano di urbanizzazione che prevedesse circa 200 abitanti per ettaro, ripagando di tutte le opere di urbanizzazione primaria e secondaria. Con frequenza di treni ogni tre minuti e velocità di esercizio di 80 Km/ora, si avrebbero percorrenze medie nel comprensorio di 15/20 minuti. Si pensi che già oggi si potrebbe avere una velocità di 60 ed una frequenza ogni quattro minuti, con le attrezzature ferroviarie allo stato attuale.

Questo conteggio potrebbe essere ripetuto ed ampliato sui Piani Regionali, considerando essenziali, al fine di ottenere una efficiente metropolitana regionale, i 560 Km di F.S. che il Ministero dei Trasporti si ostina a considerare "rami secchi". Infatti, tutte le linee ferroviarie tra i due poli di cancello e di S. Venero potrebbero essere unificate in una linea metropoli-

tana unica, con velocità commerciale di 60 Km all'ora e percorrenze di 35/45 minuti come medie regionali, con un investimento di 60 miliardi ed un analogo realizzo ricavabile da altri 1000 ettari di aree agricole urbanizzate nelle province di Salerno, Avellino, Benevento e Caserta.

In questo programma dovrebbero essere anche inserite le funicolari e funivie necessarie a collegare le zone in collina con le stazioni a valle, dai Campi Flegrei all'altopiano, dal centro urbano di Napoli al Vomero, fino ai Colli Vesuviani, ai Monti Lattari, Picentini, Irpini. Potrebbero essere collegati tutti i porti maggiori e minori dei golfi di Napoli e Salerno, dovrebbero essere previsti trasporti di merci e derrate, nelle ore notturne con funzione soprattutto di distribuzione nei mercati, generali e di quartiere.

La gestione di questa rete, coordinata su basi provinciali e regionali, dovrebbe essere affidata ad un Ente Autonomo di cui potrebbero essere parte integrante le Varie aziende Municipalizzate dei Trasporti, gli Enti Locali, l'IRI come organismo democratico a partecipazione statale.

014

Per un'urbanistica modellatrice di spazi

La programmazione economica posta a base della pianificazione del territorio deve considerare tutte le preesistenze ambientali non come dati rigidi ma piuttosto come punti di partenza fondamentali per la scelta delle linee di sviluppo delle regioni e dei loro comprensori.

L'aumento della popolazione e le aspirazioni degli abitanti a migliori condizioni di vita pongono nuovi problemi di ristrutturazione degli spazi e delle loro attrezzature. Il problema di fondo è posto dalla contraddizione tra il crescente carattere collettivo della maggior parte delle forme di produzione economiche e culturali e la permanente aspirazione dell'individuo alla intimità della sua vita privata nella abitazione.

Se il numero degli abitanti aumenta, se il problema della abitazione non investe solo la quantità, ma anche la qualità degli alloggi, esso diviene problema di espansione dei quartieri sul territorio, quindi problema di distanze e di collegamenti. Entra in gioco quindi la "forma" del territorio dal punto di vista geografico, come capacità dell'uomo di dominare e modellare questo spazio a sua misura.

Ma è proprio questo il tipo di intervento che è nelle possibilità dell'urbanistica qualora egli sappia usare creativamente la sua moderna capacità di dominio sulla natura. Infatti, un territorio che abbia forma allungata potrà essere ristrutturato in una forma centrale, con poli equidistanti da taluni centri direzionali o produttivi, nella misura in cui sarà accresciuta la velocità dei percorsi nella direzione maggiore rispetto alla più breve. Si potrà in tal caso parlare del ristabilimento di un nuovo equilibrio spaziale influenzando sui tempi di percorrenza.

La condizione base da porre come elemento di prospettiva generale in un paese come l'Italia il quale ha un rapporto medio tra l'asse longitudinale Como-Crotone e la media degli assi trasversali sulla valle Padana, sulla Sardegna e sulla Sicilia di circa 1:4, dovrebbe essere quella di eliminare la disparità degli italiani di fronte alle distanze. Questo può essere ottenuto coordinando un programma dei trasporti in senso interregionale, tale da rispondere a determinate condizioni.

Ad esempio la condizione comune che ad ogni cittadino della penisola sia consentito un contatto diretto di circa 1 ore, per motivi economici e culturali, con altri cittadini dovunque operanti, impiegando per tale contatto non più della metà della sua giornata lavorativa, con una incidenza media sul suo reddito medio annuo che vada dal 3% al 5%.

E' possibile verificare in prima approssimazione come possa essere realizzato un tale programma di trasporti interregionali, come questo programma possa essere esteso alle singole regioni ed ai loro comprensori, utilizzando tutte le preesistenze ambientali, e fra essi le opere già realizzate dall'uomo per i trasporti veloci di massa. Basta infatti coordinare ed organizzare tutti i trasporti nel quadro di una programmazione unitaria, con velocità variabili a seconda dei vari gradi di percorrenza:

1. linee automobilistiche con velocità commerciali di 50 Km./h su strada ordinaria o autostrada - tra i vari centri dei quartieri e le stazioni della rete di trasporti su strada ferrata, riorganizzata in rete metropolitana, entro raggi da 1 a 3 Km. - i tempi di percorrenza si manterrebbero fra i 5 e i 10 minuti.
2. Ferrovie metropolitane con velocità commerciale di 100 Km.h. - utilizzando tutta la attuale rete delle Ferrovie principali e secondarie, statali

ed in concessione - tra le varie stazioni degli anelli preesistenti e integrati e gli eliporti, entro raggi fra i 10 ed i 15 Km. I tempi di percorrenza si aggirerebbero tra i 10 ed i 15 minuti.

3. Linee aeree con elicotteri, con velocità commerciale di 250 Km./h - tra eliporti ed aeroporti. Entro i raggi tra i 100 ed i 150 Km., i tempi si aggirerebbero tra i 20 e i 30 minuti.
4. Linee aeree con apparecchi a reazione, con velocità commerciali di 800 Km./h. - tra aeroporti. Entro i raggi tra 800 e 1000 Km., i tempi si aggirerebbero tra i 60 e i 70 minuti.

Il tempo totale di andata varierebbe tra 1,5 h. e 2 h.

5. Le operazioni di ritorno raddoppierebbero tali tempi di percorrenza, portando il tempo totale da 3 h. a 4 h. Aggiungendo le 2 ore di permanenza ed un margine di dispersione del 20%, si potrà realizzare, sui maggiori percorsi nazionali, un tempo da 6 ore a 7 ore. Anche un abitante di Ragusa potrebbe incontrarsi per 2 ore con un abitante di Corno partendo alle ore 7 ed essendo di ritorno alle ore 13 o alle ore 14.

Questo programma comporterebbe uno sviluppo dei quadri orari su base nazionale per le voci 3 e 4 ed uno su base regionale e comprensoriale per le voci 1 e 2. Quest'ultimo problema rappresenterebbe una semplice riorganizzazione dei servizi esistenti ed un loro adeguamento ad una nuova strutturazione urbanistica.

La sistemazione degli armamenti e la costruzione di materiale rotabile aggiuntivo, adeguato alle nuove velocità commerciali, rappresenterebbe uno degli elementi di riconversione industriale nei vari centri di sviluppo regionale.

Altrettanto potrebbe dirsi per quanto riguarda le voci 3 e 4, soprattutto in rapporto alle industrie automobilistiche, non solo come

riconversione per l'inserimento in una programmazione nazionale, ma anche per i programmi di esportazione, poichè il problema non è solo italiano e diverrà necessariamente la base di impostazione di ogni organizzazione territoriale futura. Un conteggio preventivo di massima, basato su una ipotesi media di uno spostamento del 90% della popolazione attiva con 24 viaggi su percorsi nazionali e 600 viaggi annui su percorsi regionali e comprensoriali, dovrebbe dare il seguente fabbisogno di incremento di mezzi di trasporto ed i relativi investimenti:

1. n° 50.000 pullman da 40 posti - investimento 300 miliardi;
2. n° 150.000 motrici da 150 posti - investimento 2000 miliardi;
3. n° 3000 elicotteri da 50 posti - investimento 1000 miliardi;
4. n° 1800 aereogetti da 175 posti - investimento 2700 miliardi.

Il numero complessivo di tali mezzi e l'investimento globale di circa 6000 miliardi è assai inferiore alle distruzioni belliche in questo settore nell'ultima guerra. Distribuito in vari esercizi di bilancio non supererebbe le attuali spese per gli armamenti.

Computando sia gli ammortamenti che le spese di esercizio, valutate approssimativamente il 20 e l'80% rispettivamente 300 miliardi annui, pari a circa 12000 lire all'anno per abitante viaggiante, cioè una media tra il 3 ed il 5% di un reddito medio presunto di 300000 lire annue.

La carta alligata alla scala 1:5.000.000 indica la dislocazione degli eliporti e aeroporti. La cartina alla scala 1:1.500.000 indica esemplificativamente lo schema dei trasporti a livello regionale, con la scelta di una regione poco attrezzata dal punto di vista delle strade ordinarie e ferroviarie.

Cifre e grafici danno solo un'idea di massima delle possibilità di intervento per modellare a nostro piacimento gli spazi ed il tempo. Ma

le conseguenze più importanti si hanno invece sul piano creativo degli interventi sul territorio, sulla libertà e varietà di iniziative che questo procedimento consente, restituendo all'architettura la sua funzione di grande arte popolare nell'ambientamento e nella strutturazione delle abitazioni moderne articolate nei vecchi e nei nuovi quartieri attrezzati.

I quartieri di abitazione possono essere infatti non solo decentrati entro raggi di 20 Km. dalle zone di lavoro, con tempi di percorrenza da 15 a 20 minuti, rendendoli completamente indipendenti dalla ubicazione delle attività produttive primarie, secondarie e terziarie. Inoltre, si avrebbe di conseguenza una svalutazione della proprietà immobiliare urbana con una notevole influenza sui salari reali.

I criteri fondamentali per modellare questo spazio disponibile da reperire, nelle maglie di questa nuova rete di circolazione, le zone disponibili, potrebbero suggerire la graduale eliminazione:

- dell'80% delle zone di reddito agricolo, comprendendovi le zone di rimboschimento, i parchi pubblici, il verde attrezzato, le zone di particolare valore paesistico;
- del 10% delle zone di particolare interesse archeologico, storico e culturale;
- del 2% delle zone destinate ai vecchi e nuovi concentramenti produttivi, industriali, minerari, portuali.

Resterebbe quindi disponibile per gli antichi ed i futuri insediamenti l'8% del territorio nazionale, cioè circa 2.500.000 ha disponibili per una edilizia con una densità media di circa 300 abitanti per ha.

Lo sviluppo di queste zone residenziali dovrebbe procedere lungo gli assi, esistenti in gran parte, o di nuove realizzazioni di linee metropolitane (ferrovie dello Stato, ferrovie secondarie, funicolari) e delle strade ordinarie (autostrade, strade statali, provinciali e comunali) ed assorbire il concentramento urbano, le abitazioni sparse, il risanamento

il restauro dei vecchi centri. Centri storici, vecchi e nuovi quartieri verrebbero a saldarsi tra loro con le zone di verde attrezzato e con i parchi pubblici, tutti considerati come trasformazione culturale del complesso delle zone agricole.

Nel quadro della pianificazione di massima di questi vecchi e nuovi quartieri, l'edilizia di sostituzione e le nuove costruzioni dovrebbero essere regolamentate in base a criteri volumetrici e contenuti spaziali dell'abitazione.

Lasciando libera la composizione creativa individuale, i vari elementi della abitazione (strutture, impianti, finiture) dovrebbero essere prodotti con i metodi industriali della produzione tipizzata di serie e realizzati da grandi complessi industriali col controllo dello Stato sia sul costo delle materie prime, sia sul costo degli elementi finiti. Il raticzo dei pagamenti comprenderebbe anche il valore del terreno stabilizzato nel Piano in base al suo reddito produttivo e non più all'accrescimento del reddito fondiario, conseguenza dell'attuale accentramento edilizio.

In conclusione, una tale impostazione ha il vantaggio di dare un collegamento interregionale ai vari assetti territoriali, legandoli a prospettive e scelte unitarie. Infatti, pur restando costante la dimensione geografica del nostro territorio, è dunque possibile, attraverso la previsione di una opportuna rete di trasporti collettiva, ristrutturare gli spazi costitutivi di un territorio relativamente ai tempi di percorrenza. Una certa scelta in merito ai problemi relativi alle comunicazioni è dunque capace di preconstituire nuove dimensioni nazionali, regionali, comprensoriali, rendendo indipendenti i quartieri residenziali attrezzati dai centri di lavoro nelle città e nelle campagne. Una tale struttura

lascia agli abitanti ampia libertà di scelte a seconda delle loro aspirazioni, circa le fonti di lavoro ed i centri di residenza nello spazio e nel tempo, accrescendo la capacità di contrattazione del singolo in rapporto alla offerta della forza lavoro sua e della parte attiva di tutto il nucleo familiare.

Ecco che l'urbanistica non distende più una maglia rigida su tutto il territorio, vincolando perfino i dettagli del singolo nucleo edilizio; ma trae proprio dalla mobilitazione diretta e impegnata di tutte le capacità creative della collettività, gli elementi essenziali per stimolare, nelle grandi maglie di un ordinamento zonale, lo sviluppo ed i caratteri tipici ispirati agli elementi geografici, climatici, geologici delle preesistenze ambientali ed alla tradizione culturale di quella regione.

La mobilità sociale a Napoli

Sono circa 50 anni, all'epoca della Amministrazione del Prof. Del Pizzo, allorché fu lanciato il primo grido di allarme sulla crisi del traffico nella città di Napoli. Sono circa 20 anni allorché fu approvato il Piano di Ricostruzione dei Rioni Porto, Mercato, Pendino e adiacenze, il quale affrontava, tra gli altri problemi, appunto le comunicazioni est-ovest a valle del Centro Storico, lungo la litoranea.

Ma il problema del traffico a Napoli non ha solo questo aspetto. La dispersione delle attività produttive, l'accentramento delle funzioni direzionali, il decadimento dell'agricoltura, il disordinato sviluppo edilizio, hanno accresciuto il volume del moto pendolare tra i maggiori centri urbani ed i minori, tra la città e la campagna, sia nel territorio come nella Regione, richiedendo spesso l'attraversamento di grandi centri.

A questo flusso crescente di traffico si è provveduto incoraggiando il mezzo privato e lasciando premeditatamente decadere quello pubblico, soprattutto quello capace di dare impulso al traffico veloce, di massa, su ferro, considerato come servizio pubblico a tutti gli effetti. Enormi interessi monopolistici sono legati a questo indirizzo politico; ma la gravità di questa scelta sta non solo nel rafforzamento di una oligarchia, ma nel danno crescente subito dalla massa della popolazione in genere e dai lavoratori in particolare. Infatti, con la involuzione crescente della circolazione, aumenta il costo dei trasporti, lo spreco di tempo necessario per gli spostamenti, il disagio fisico e spirituale dei cittadini, il prezzo di sangue pagato sulle strade.

Occorre svolgere una analisi più dettagliata di ciascuno di questi fenomeni: la sproporzione del traffico in superficie, sotto l'aspetto della circolazione e della sosta, rispetto alla superficie disponibile della sede stradale; il costo crescente della decrescente velocità del traffico.

Va infatti considerato come il mezzo privato impegni circa 1,5 metri quadrati a persona quando è in moto e 4,5 metri quadrati circa durante la sosta media giornaliera di 22 ore. Il mezzo pubblico, invece, impegna 0,45 metri quadrati a persona quando è in moto ed 1,45 nelle due ore al giorno di sosta su strada. Il rapporto tra i due mezzi, per quanto riguarda la

occupazione di suolo stradale è dunque circa 3:1 in moto e 5:1 in sosta. Crescendo questo rapporto, decresce la velocità del traffico quando la superficie totale della strada resta invariata intorno ai 450 ettari attuali. La realizzazione di qualche nuova strada non muterà la insufficienza della rete stradale urbana nel suo complesso.

Le strade, occupate in parte dai veicoli in sosta, sono inoltre percorse da un volume di traffico superiore alla loro capacità, intralciato dalla coesistenza sulla stessa sede del traffico pubblico e pedonale e singhiozzo e del traffico pesante a tutte le ore. Questa situazione ha influenza sulla sua velocità, ed essa incide sulla economia cittadina per lo sperpero di tempo di migliaia di utenti della strada, per il logorio dei mezzi, il maggior consumo di carburante e lubrificante.

Infatti, a causa di una velocità media che si mantiene nel centro urbano quasi costantemente sotto la media di 5 km ora, specialmente nelle ore di punta, un mezzo di potenza effettiva media di circa 8HP percorre mediamente 5 anziché 10 km con un litro di benzina. La riduzione media di rendimento è dunque di 0,025 km in meno a litro per HP. In base anche solo a dati di larga massima, si ha quindi che 500 automezzi pubblici, di 120 HP di potenza media, con percorrenza di 100 km al giorno, consumano 150mila litri di nafta al giorno in più del normale; ed i 100mila automezzi privati, di 12 HP di potenza media, con percorrenza di 20 km al giorno, consumano circa 500mila litri di benzina al giorno in più; in totale, quindi tra mezzi pubblici e privati e soltanto per tali categorie, si ha un consumo di circa 150mila litri di nafta e 500mila di Benzina in più al giorno, pari ad un maggior costo di 50 milioni al giorno, di 18 miliardi all'anno, con un maggior onere di oltre 25mila lire all'anno per ciascuno degli 800mila utenti di queste categorie di mezzi pubblici e privati, a favore di un altro monopolio, quello dei carburanti. Un tale onere si può capitalizzare ad un valore prossimo ai 200miliardi per la città di Napoli, di 400 per il comune di Soriano, di 800 per la Regione. Somma molto maggiore di quella occorrente per realizzare le opere capaci di risolvere l'intero problema del traffico cittadino nel quadro della mobilità sociale nella Regione.

Queste opere non abbiamo bisogno di inventarle e sperimentarle a Napoli ed in Campania per la prima volta. La società lberista si è già trovata a dover affrontare questo problema oltre un secolo fa nella Regione della Senna e nella Contea di Lonta. In ambedue i casi, malgrado le difficoltà geografiche e geologiche, la soluzione di massima economia fu trovata proprio nel traffico di massa, su ferro, a grande velocità ed economia. Sebbene non ci fosse la spinta prodotta oggi dalla gravità dell'incremento crescente del traffico automobilistico, sebbene la presenza di due grandi fiumi come la Senna ed il Tamigi costringessero a realizzare percorsi sotterranei a notevole profondità, la collattività dell'uno e dell'altro paese scelse la soluzione più economica, sia come spese di impianto, sia come spese di esercizio, ed oggi nessun abitante di Argenteuil o di Villeneuve ~~St. Georges~~, di Beaconsfield o di Swanley, ed a Mosca di Bratcevo o Noviuski, ritiene di abitare in periferia rispetto alla Madeleine, alla City ed al Krenlino. Eppure si tratta di complessi urbani ampi da Caserta a Salerno, da Avellino al mare.

La situazione del Comprensorio di Napoli è molto più semplice in rapporto alla soluzione. Infatti, per fare assorbire un maggiore traffico ad una linea metropolitana, basta qui concepirla come integrazione organica su basi provinciali di tutta la circolazione su ferro, interna al grande asse nord-sud Villa Literno, Aversa, Cancello, Nola, Salerno e Nola, Benevento, Foggia. Basterebbe coordinare su un quadro orario unificato i tronchi della F.S., della Circumflegrea, della Piedimonte d'Alife, della Circumvesuviana, collegandole rispettivamente nei nodi a due livelli di Quarto, Pianura, Bagnoli, Campi Flegrei, Montesanto, Marano, Poggioreale, via Traccia, Ponte della Maddalena, adeguando gli scartamenti della Circumvesuviana ed affidando alle industrie locali un piano graduale di ammodernamento dell'armamento e del materiale rotabile.

Per quanto riguarda il completamento dell'anello urbano, la soluzione più economica e di più rapida realizzazione senza intralci al traffico in superficie, consiste nel completamento di un tronco inferiore con tracciato piazza Amedeo, piazza Plebiscito, Molosiglio in sopraelevata fino alla via Gianturco, sottopassaggio al Ponte della Maddalena,

e chiusura dell'anello a Piazza Garibaldi; nella realizzazione di un tronco superiore da Montesanto per la Sanità, il ~~Cavone~~ dello Scudillo, il Garitone, e collegamento con la Piedimonte d'Alife a Chianano, dove una biforcazione dovrebbe consentire a questa ferrovia di sorpassare l'Appia verso il Quadrivio di Arzano e collegarsi alla linea della F.S. tra Casoria e Grumo Nevano per chiudere l'anello a Piazza Garibaldi.

L'investimento di circa 30 miliardi può calcolarsi per il 5% destinato alle stazioni, il 25% all'armamento, il 20% alle gallerie e ponti, il 50% al materiale rotabile. Esso è largamente compensato da una programmazione disposta a prevedere circa 1000 ettari di terreni da destinare ai nuovi quartieri coordinati lungo la linea della metropolitana, in base a scelte urbanistiche generali. Infatti questi terreni, valutabili in sede di acquisizione non oltre 400 lire a metro quadrato, potrebbe incidere per 200 mila lire a vanò in un piano di urbanizzazione che prevedesse circa 200 abitanti per ettaro, ripagando di tutte le opere di urbanizzazione primaria e secondaria. Con frequenze di treni ogni tre minuti ^{e velocità di esercizio di 80 km/ora} si avrebbero percorrenze medie nel Comprensorio di 15/20 minuti. Si pensi che già oggi si potrebbe avere una velocità di 60 ed un frequenza ogni quattro minuti, con le ~~atrezzature~~ ferroviarie allo stato attuale.

Questo conteggio potrebbe essere ripetuto ed ampliato sul piano Regionale, considerando essenziali, al fine di ottenere una efficiente metropolitana regionale, in 560 km di F.S. che il Ministero dei Trasporti si astiene a considerare "rami secchi". Infatti, tutte le linee ferroviarie tra i due poli di Cancello e di S. Venero potrebbe ^{esse} essere unificate in una linea metropolitana unica, con velocità commerciale di 80 km all'ora e percorrenze di 35/45 minuti come medie regionali, con un investimento di 60 miliardi ed un analogo realizzo ricavabile da altri 1000 ettari di aree agricole urbanizzate nelle Province di Salerno, Avellino, Benevento e Caserta.

In questo programma dovrebbero essere anche inserite le funicolari e funivie necessarie a ^{collegare} ~~unire~~ le zone in collina con le stazioni a valle, dai Campi Flegrei all'altopiano, dal centro urbano di Napoli al Vomero, fino ai Colli Vesuviani, ai Monti Lattari, Picentini, Irpini. Potrebbero essere collegati tutti i porti maggiori e minori dei golfi di Napoli e Salerno, dovrebbero essere previsti trasporti di merci e derrate, nelle ore

notturne, con funzione soprattutto di distribuzione nei mercati, generali e di quartiere.

La gestione di questa rete, coordinata su basi provinciali e regionali, dovrebbe essere affidata ad un Ente Autonomo di cui potrebbero essere parte integrante le varie Aziende Municipalizzate dei Trasporti, gli Enti Locali, l'IRI come organismo democratico a partecipazione statale.

~~Napoli, 14.2.67~~

~~Luigi Cosano~~