

UNA GIORNATA A NAPOLI

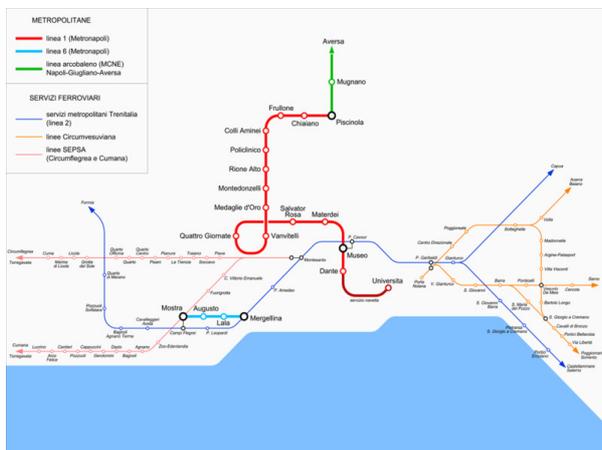
Paolo Carbone – Giugno 2013

Recentemente mi è capitato di recarmi a Napoli per questioni di lavoro. In tale occasione, pur avendo a disposizione pochissime ore, ho avuto modo di visitare ed utilizzare parte della rete trasportistica del capoluogo campano.

Va premesso innanzitutto che parlare solo di Napoli è alquanto riduttivo. Più opportunamente occorrerebbe riferirsi all'area metropolitana di Napoli, ovvero a quell'insieme di agglomerati urbani estesissimi e popolosissimi che sono compresi tra Pozzuoli, Salerno e l'area vesuviana e che conta circa 3 milioni di abitanti.

Esistono a Napoli le seguenti infrastrutture:

- ✓ una linea metropolitana pesante (linea 1) compresa tra Università-Dante e Piscinola Scampia
- ✓ una linea metropolitana pesante (linea 2) Gianturco-Pozzuoli che in realtà è una vera propria linea ferroviaria
- ✓ una linea metropolitana leggera (linea 6) Mergellina-Mostra
- ✓ tre funicolari (Montesanto, Chiaia e Centrale)
- ✓ diverse linee ferroviarie suburbane e regionali



Come si può vedere dall'immagine soprastante (estratta da Wikipedia), la rete è dunque piuttosto estesa e capillare, anche se nella pratica, il sistema pecca di disorganizzazione e, soprattutto risulta molto difficile da decifrare.



Passando ad esaminare la linea 1 occorre subito far rilevare una particolarità, vale a dire che essa è scomposta in due tratte ben distinte: la prima, per l'appunto, va da Università a Dante e tocca la zona del centro storico con i monumenti più importanti e le vie pedonali (la stazione Toledo sorge sulla omonima Via ed è in prossimità della Galleria Umberto e non lontana da Piazza Plebiscito). La seconda tratta va da Dante a Piscinola-Scampia. Il viaggiatore che volesse percorrere l'intera tratta deve scendere obbligatoriamente a Dante, stazione terminale, attendere il successivo convoglio e ripartire per la propria meta. I convogli della linea 1 sono molto ampi e spaziosi e sono assai utilizzati dai pendolari in quanto servono zone popolate quali il quartiere del Vomero, ma soprattutto la periferia nord (Scampia). Le stazioni del centro sono molto artistiche, luminose e moderne, in quanto negli ultimi anni le autorità locali hanno potuto contare su finanziamenti europei

che sono stati adeguatamente e ottimamente investiti in queste opere infrastrutturali.

La gestione della linea 1 è affidata alla società Metronapoli.



Parlare di linea 2 della metropolitana (come invece indicato nelle mappe e nelle guide) è assai improprio. Si tratta infatti di una tratta ferroviaria che utilizza il Passante (costruito addirittura nel 1925) esercita da Trenitalia che unisce Viale Giannurco e Pozzuoli (in sotterranea nel primo tratto), toccando nodi di interscambio notevoli quali Napoli Piazza Garibaldi (sezione sotterranea della stazione Centrale), Napoli Montesanto, Napoli Mergellina e giungendo fino a Pozzuoli (Comune autonomo da Napoli).

La gestione prevede treni (denominati Metropolitani) ogni circa 15 minuti e l'utilizzo di materiale del gruppo ALe 724 (2 pilote+2 rimorciate), che, se non altro per ragioni anagrafiche (è in servizio dal 1981) sta mostrando tutti i suoi limiti per tale finalità: la presenza di scalini rende l'incarozzamento assai lento, la frenatura e l'accelerata sono ridotti, ecc. Inoltre, tenuto conto che la tratta è percorsa anche da convogli regionali (linea Salerno-Villa Literno), è evidente che si possono verificare intasamenti e sovraccarichi di transiti, con conseguenti interminabili attese soprattutto nella tratta tra Piazza Garibaldi e Mergellina.

Una tipologia di vettori molto simili a quelli della nostra città è rappresentata dalle funicolari che servono il centro e i quartieri collinari di Napoli. La funicolare del Vomero unisce Montesanto (stazione delle due linee suburbane la Cumana e la Circumflegrea) con Viale Morghen, posta in cima al piacevole quartiere del Vomero.

Altrettanto importanti e molto utilizzate sono anche le altre due linee quella di Chiaia e la Centrale.

Veniamo dunque al sistema delle ferrovie suburbane che sono un vero rompicapo di tipo organizzativo.

Il punto nodale di tutto il sistema è la stazione di Napoli Centrale, avente come già detto, una stazione secondaria denominata Piazza Garibaldi.

La stazione è lo scalo più importante di tutto il Meridione ed è meta di diverse tipologie di convogli (dalla AV, agli IC, ai REG per tutte le destinazioni campane, lucane e pugliesi).

Napoli Centrale è altresì il punto di partenza per le linee suburbane.



Cominciando da ovest troviamo due linee, entrambe aventi capolinea a Napoli Montesanto (interscambio con la Funicolare del Vomero prima citata) e a Torregaveta, un tempo in esercizio alla SEPSA (Società per l'Esercizio di Pubblici Servizi Anonima), oggi rientranti nella holding regionale, vale a dire l'EAV (Ente Autonomo Volturno):

- ✓ la linea Cumana che percorre la costa lungo zone densamente abitate come Agnano, Pozzuoli (da lì imbarco per le isole) e, purtroppo un tempo, produttive (Bagnoli).;
- ✓ la linea Circumflegrea che si estende nell'entroterra percorrendo anch'essa zone popolosissime come Pianura e Quarto ed utilizzabile per recarsi alla zona archeologica di Cuma



Queste due linee sono a scartamento ordinario e, purtroppo, utilizzano materiale rotabile piuttosto vecchio e malconcio.

Nella zona est e nord-est dell'area metropolitana di Napoli si estende l'ampio reticolo delle 6 linee (in realtà sono tre con dei rami secondari) della ferrovia Circumvesuviana che, come si comprende chiaramente, corre lungo le due pendici del Vesuvio, servendo Comuni popolosissimi come Torre del Greco, Torre Annunziata, Castellammare di Stabia, ecc. Tutta la rete è a scartamento ridotto, in quanto deve superare anche pendenze di una certa rilevanza.

La ferrovia è esercita da una società a responsabilità limitata ad hoc e ha conosciuto negli anni '90 molti ammodernamenti infrastrutturali e di materiale rotabile, tra i quali il più moderno è quello rappresentato dai convogli Metrostar, la cui fornitura è in corso dal 2008.

Infine, l'ultimo grande settore è quello rappresentato dalle linee del MetroCampania NordEst, 3, di cui 2 di tipo suburbano, e 1 di tipo metropolitano. Le linee suburbane sono rispettivamente l'ex FBN (Ferrovia Benevento-Napoli) e l'ex Alifana (Napoli-Piedimonte Matese).

La linea metropolitana parte da Piscinola – dove si interscambia con la Metropolitana Linea 1 di Metronapoli – e giunge ad Aversa attraverso Mugnano e Giugliano.

Per quanto riguarda il sistema di trasporto su gomma, seppure non per esperienza diretta, a dire la verità i mezzi e il servizio non mi sono sembrati in buona salute. Tra l'altro, le difficoltà finanziarie di ANM (Azienda Napoletana Mobilità) che ha in esercizio le linee su gomma entro il Comune, sono notorie anche e soprattutto per crediti arretrati vantati proprio nei confronti dell'Ente locale.

Tirando le somme, si può dire che la rete su ferro dell'area metropolitana di Napoli sia assai capillare e costituisca un sistema insostituibile per il traffico pendolare da e per il capoluogo. Se non vi fosse questa rete, il traffico su gomma, che presenta notevolissime problematiche a tutti note, sarebbe costantemente e inesorabilmente paralizzato.



Napoli ha indubbiamente una solida tradizione ferroviaria: non dimentichiamo che la prima ferrovia italiana è stata la Napoli-Portici (1839) e che il

primo passante ferroviario sotterraneo è proprio quello di Napoli (1925).



Tuttavia, tanto la metropolitana (linea 1) quanto le linee ferroviarie scontano di evidenti ritardi nell'ammmodernamento del materiale, nella manutenzione del materiale e delle infrastrutture, spesso oggetto di frequenti atti di vandalismo e incuria, specie nei quartieri più difficili del Comune (Scampia, Secondigliano) o nei Comuni più delicati (particolarmente nella fascia Vesuviana).

Negli ultimi anni, tuttavia, la Regione ha adottato delle misure efficaci per incentivare il trasporto su ferro e una riorganizzazione del sistema, anche mediante adeguati strumenti tariffari (biglietti e abbonamenti del Consorzio UnicoCampania); parallelamente, il Comune, utilizzando notevoli sovvenzioni comunitarie, ha sviluppato interessanti progetti della metropolitana (Metro dell'Arte su tutti).



La speranza è quella di non dilapidare questo patrimonio e, anzi, di valorizzarlo, anche in chiave turistica, visto che molte delle mete archeologiche e paesaggistiche (Pompei, Cuma, l'area Flegrea sono facilmente raggiungibili in treno).

Testo e immagini di Paolo Carbone