

clamfer

I fantatireni di Napoli: progetti e sogni visti e non visti

Serata del 26 Gennaio 2018
a cura di Gennaro Fiorentino

PERCHE' QUESTO ARGOMENTO

Durante un'ipotetica conversazione tra mio padre e me, alla domanda circa il futuro dell'umanità e lo sviluppo della scienza, avrei probabilmente risposto con due profezie (che paroloni!): l'uomo andrà un giorno sulla Luna e la metropolitana da Garibaldi al Rione Alto. Il povero papà probabilmente avrebbe condiviso la mia visione sulle conquiste spaziali mentre, ne sono certo, avrebbe mostrato perplessità, e direi incredulità, circa quella conquista per il trasporto cittadino. E come dargli torto? La sua non giovane età lo aveva reso testimone di tanti progetti tra i semplici ed i fantastici, che non erano stati mai realizzati. Ormai deluso e demoralizzato, poteva con cognizione di causa affermare che tanti argomenti erano serviti spesso per riempire le pagine dei giornali oppure per arruffianarsi l'elettorato esitante.

Ecco partendo da queste considerazioni, ho pensato di dedicare questa serata proprio a quei progetti mai realizzati in ambito cittadino ai quali ho ritenuto attribuire il neologismo fanta-treni che ovviamente il programma Word mi segna in rosso.

LAMONT YOUNG: UN VISIONARIO?



Doveroso omaggio in ceramica al genio L. Young presso la stazione Policlinico della linea 1 metro Napoli.

Vide la luce da un possidente scozzese e da una signora inglese nata però a Calcutta; il nostro architetto visse dal 1851 al 1929 quando purtroppo si tolse la vita. Questo tragico episodio avvenne nella Villa Ebe a Pizzofalcone (lato Chiatamone). La struttura esiste ancora anche se data alle fiamme ad opera di ignoti in epoca recente. Di quella struttura resta in condizioni discrete il giardino affidato alle cure di un architetto napoletano.

Prima di esplorare i suoi progetti un po' fantascientifici, esaminiamo invece quello che di concreto ha lasciato. Oltre alla citata sua residenza, aggiungerei il Castello Aselmeyer al parco Grifeo (popolarmente chiamato Bertolini), la sede dell'Istituto di cultura francese Grenoble a Via Crispi, alcuni palazzi posti tra il Rione Amedeo e il Parco Margherita.

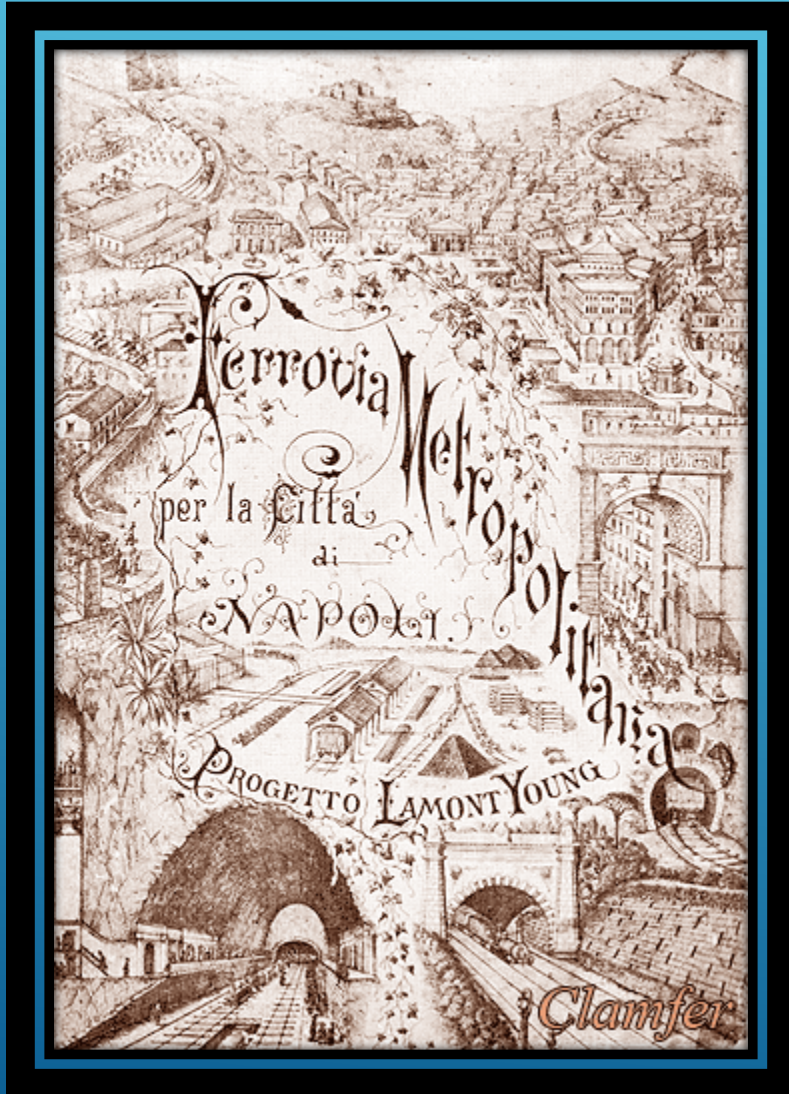
Appassionato di motori, fu uno dei fautori della nascita e primo esercizio dell'Automobil Club Napoli fondato presso casa sua.



I suoi progetti che gli fecero guadagnare la nomea di visionario, per non dire altro ancora più irriverente, riguardarono un utilizzo turistico ed ecocompatibile del quartiere Bagnoli; e la realizzazione della Metropolitana di Napoli. Parliamo di due argomenti che oggi, per motivi diversi, appaiono di sconcertante attualità. Pertanto la questione non si può liquidare con un generico «nacque troppo presto». Approfondiamo.

Per Bagnoli si trattava di un megaprogetto per la creazione di una Venezia artificiale. Essa con canali e calli, sarebbe partita da Santa Lucia, sottopassando la collina di Posillipo, avrebbe poi raggiunto Fuorigrotta e Bagnoli. Quest'ultima avrebbe assistito ad una foce sulle cui rive si sarebbe sviluppato un quartiere distinto da significativi insediamenti turistici.

IL PROGETTO METROPOLITANA



Il 10 Gennaio 1863 veniva aperta al pubblico la prima tratta della Metropolitana di Londra. Ma qualche anno dopo ossia il 1883 e circa 14 dopo Porta Pia, il nostro eclettico architetto presentava al Comune di Napoli, il suo futurista progetto perché anche la principale città del sud si dotasse di una ferrovia sotterranea di avanguardia. All'epoca il capoluogo aveva una popolazione di circa 400.000 abitanti mentre il trasporto pubblico era praticamente inesistente. Appreziate la lungimiranza di quest'uomo che aveva solo da poco superato i 30 anni.

Nella premessa al progetto, descriveva di essere stato colpito dal boom demografico che in pochi anni aveva accresciuto la popolazione di 50.000 unità (*urbanesimo? Ndr*) e che in sostanza la grande Napoli si estendeva senza soluzione di continuità da Capo Posillipo ai comuni vesuviani. Che la collina costituiva un ostacolo ad una ragionevole implementazione del trasporto pubblico. Che anche una ricostruzione delle fogne, urgenti e indifferibili, avrebbe costituito un imprevedibile volano per mettere mano al sottosuolo. Che la ferrovia metropolitana avrebbe rappresentato un eccezionale stimolo per il fiorire delle industrie e dei commerci. Che al Comune non sarebbe costato un centesimo prevedendosi una gestione in concessione. Che proprio in funzione della difficile orografia cittadina, aveva previsto un'articolazione del metodo del progetto tra tratti in sotterraneo, tratti a raso e tratti in sopraelevata. Vediamo il progetto più da vicino.

Facciamo parlare l'architetto.

La linea superiore sarà la seguente: Bagnoli, Fuorigrotta, Mergellina, San Pasquale, S. Ferdinando, Posta, Museo, Cristallini, Reclusorio, Ferrovia (per poi tornare verso Bagnoli per la linea inferiore).

La linea inferiore sarà la seguente: Bagnoli, Posillipo, Palazzo Donnanna, Torretta, Vittoria, S. Ferdinando, Marina, Ferrovia (per poi tornare verso Bagnoli per la linea superiore).

I villaggi collinari di Vomero, Antignano, Arenella, Due Porte, Capodimonte saranno collegati da una linea a scartamento ridotto con procedura allo scoperto. Essa si interscambierà con la linea superiore mediante un ascensore di grande capacità.

Questo sistema costituirà una rete con una bigliettazione unica che, mediante una convenzione già discussa, consentirà un biglietto cumulativo con la Rete Mediterranea.

La cadenza dei convogli sarà di 10 minuti con un totale giornaliero di treni/fermate di 5.112. I convogli avranno quattro classi per offrire una sistemazione congeniale ad ogni condizione economica con tariffe da 10 centesimi a 45. La velocità massima dei convogli (trazione a vapore ndr) dovrebbe essere di 45 km/h.

Le stazioni saranno dotate di scale distinte per ogni direzione ed a loro volta per arrivi e partenze. Avranno un aspetto più che dignitoso anche per accogliere in locali idonei sia il personale che i passeggeri con opportuni luoghi di decenza.

A secondo dei segmenti di costruzione considerando la compatibilità del contesto, si possono schematizzare sei metodi:

- 1) Tronchi allo scoperto;*
- 2) Tronco nella galleria dei Vergini già esistente;*
- 3) Gallerie da scavare in colline di tufo;*
- 4) Tronchi in traforo (non compatibili con la presenza eventuale di fabbricati preesistenti);*
- 5) Tronchi sotto le strade;*
- 6) Tronchi elevati su strutture in ferro.*

Il metodo 6 si è reso necessario per l'impossibilità di passare sotto il mare dove l'itinerario lo prevede. D'altro canto ciò andrebbe a costituire un porticato artificiale offrendo ombra d'estate e riparo d'inverno.



La stazione di San Fernando con la prospettiva dell'intelligente interscambio tra la linea superiore e quella inferiore

L'ACQUA E' POCA...



Chissà cosa risposero al Comune all'intraprendente architetto italo-inglese esaminando il suo avveniristico progetto. E' probabile che già fosse entrata nell'uso comune la frase per ogni occasione «Le faremo sapere» se non qualcosa di più crudo.

Intanto un grande evento accadde nel corso del 1885. L'acqua della fonte Sereno era arrivata a Napoli a mezzo di un moderno acquedotto. Ciò non significò dall'oggi al domani avere per tutti il prezioso liquido in casa, in luogo dei vecchi pozzi e cisterne. Ma era un primo importante passo. In attesa che la rete venisse realizzata in maniera capillare, una bella fontana venne inaugurata in Piazza del Plebiscito alimentata con l'acqua del Sereno. In tal guisa i cittadini potevano considerare in linguaggio plastico la grande conquista.

Ma che c'entra l'acqua del Serino con i treni? C'entra e capirete presto il come. Arriviamo ai primi del '900. Mentre il metro di Parigi ha uno sviluppo inarrestabile, fagocitato dalle nuove frontiere della trazione elettrica; e quello di Londra non è da meno, anche a Napoli si incomincia a pensare ad una moderna metropolitana.

L'intricata vicenda la potete leggere nel bell'articolo di Paolo Neri sul sito. Io nel rispetto di una certa sinteticità, vi dico che il nuovo progetto, frutto di un numeroso collegio di ingegneri (anche francesi) fu pienamente approvato dal Comune e dal Governo.



La lapide commemorativa che fu murata sul cunicolo
ove sorgerà la stazione di Piazza Plebiscito (fot. Garzia).

IL NUOVO PROGETTO

Esso si dovette agli ingegneri napoletani Serio e Gallarati che partendo da un'idea abbozzata (secondo me guardandosi un po' il lavoro di Lamont Young), condusse per gradi ad una soluzione definitiva. Esso ebbe anche il placet del Ministero con la collaborazione di tecnici e società francesi che portarono la loro esperienza conseguita a Parigi. Anche i finanziamenti furono reperiti tra concessioni e sovvenzioni. Il 15 Giugno 1913 con l'intervento del re Vittorio Emanuele III fu posta la prima pietra con una lapide sotterrata lì dove sarebbe venuta la stazione Plebiscito nell'omonima piazza. Purtroppo per realizzare il trionfale evento, si dovette sacrificare la bella fontana che da circa 30 anni zampillava a ricordo dell'acquedotto del Serino. Ma parliamo del progetto. Esso divideva la costruenda rete in due settori: urbano e suburbano. La prima linea sarebbe partita da Mergellina per arrivare alla Circum di Porta Nolana attraversando tutta la città (anche i quartieri collinari-non mi è chiaro come vi sarebbe ascesa). La seconda invece sarebbe partita dal Vomero (interscambio) per tuffarsi nel vallone di Soccavo e collegare le pendici dei Camaldoli con Pianura passando per Fuorigrotta ed Agnano.

Un sistema di ascensori avrebbe unito la superficie con il piano del ferro mentre i convogli sarebbero stati costituiti da tre carrozze moderne (due UDT ed una rimorchiata) con una grande capacità. Spesa prevista trenta milioni di lire e durata in 5 anni. Come la storia c'insegna, l'ambizioso disegno non fu mai realizzato. Come dice il Neri per motivi poco chiari attribuibili per semplicità al sopraggiungere della Prima Guerra Mondiale. La triste storia ha un'appendice.

Nel 1985 si festeggiarono i 100 anni dell'acquedotto. Con scarsa originalità, chi doveva decidere pensò di riproporre una fontana nello stesso luogo di un secolo prima ossia nella piazza del Plebiscito. Fu scelta una soluzione dal disegno spartano per non dire squallido che i napoletani subito si prodigarono a definire in maniera poco lusinghiera tra «à vasca re paparelle» fino a «l'immondezzaio». Essa durò poco perché fu smontata a furor di popolo e nessuno se me lamentò.

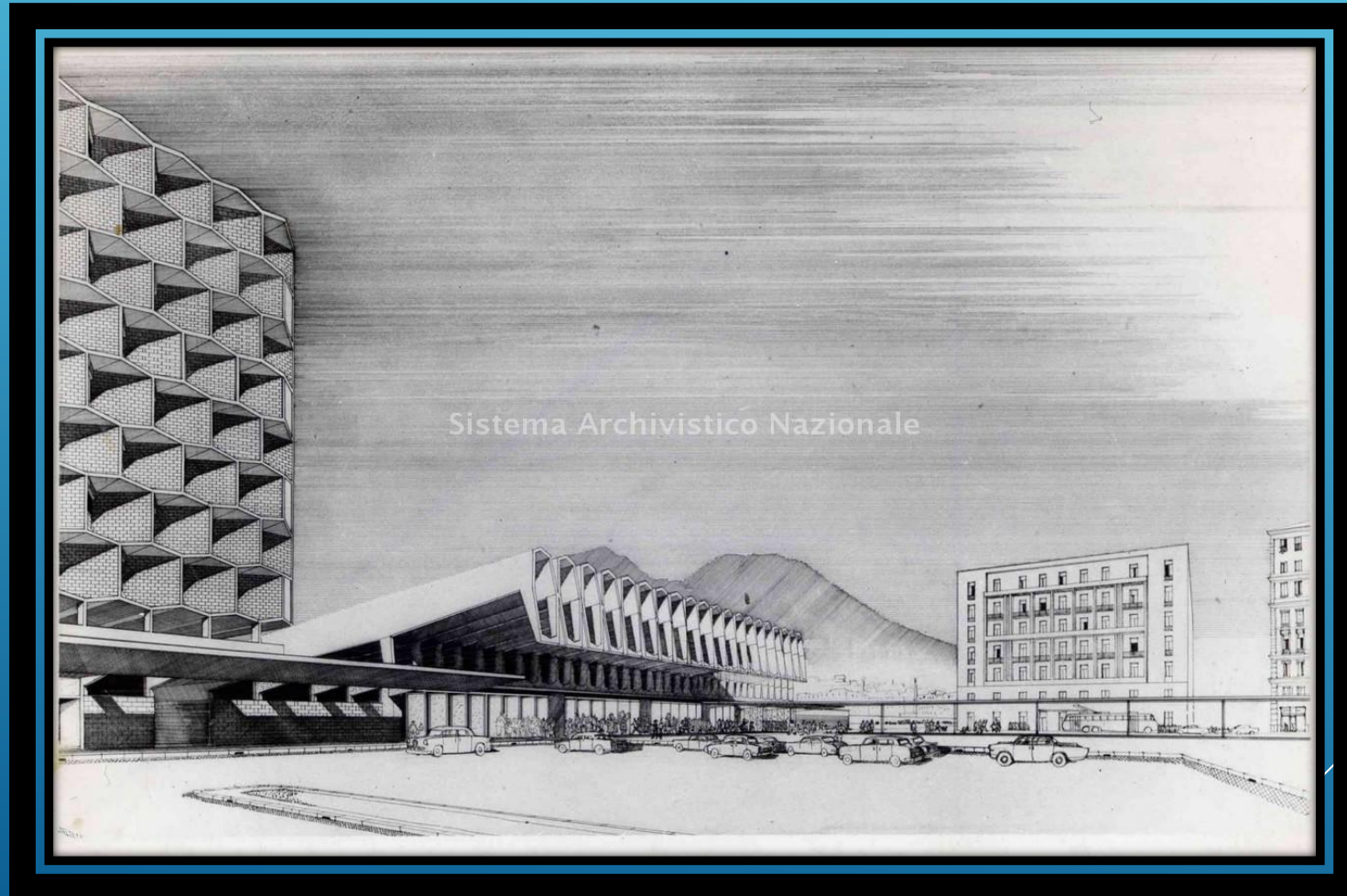
Una curiosità. Durante i lavori per la sua costruzione, riemerse la targa del 1913 che annunciava l'opera sfortunata ed irrealizzata, Senza consapevolezza aveva distrutto una fontana ed una fontana l'aveva fatta ritrovare. Quel marmo oggi si trova a Pietrarsa.

1985



LA NUOVA STAZIONE DI NAPOLI

Nel 1954, le Ferrovie dello Stato bandiscono un concorso di architettura per scegliere come sarà la nuova stazione centrale di Napoli. Nel tema da svolgere viene altresì indicato come requisito l'arretramento della struttura (in vista della copertura della Napoli Garibaldi) e la creazione di un adiacente fabbricato destinato ad ospitare la Direzione (già posta in Via S. Lucia a Napoli). Dei tanti presentati, vincerà quello poi edificato. Vi mostro un progetto tra quelli non scelti opera dello studio De Renzi.



QUALCHE LEGGENDA METROPOLITANA

Nella grande euforia ed entusiasmo che contraddistinguono l'attesa della nuova Piazza Garibaldi, che manderà in pensione le vie laterali Indipendenza e Libertà, si parla della costruzione di un vero labirinto costituito dai nuovi sottopassaggi sotto la Piazza. Essi, corredati da tanti negozi, saranno quasi una seconda piazza al coperto. I sottopassaggi si faranno; in quanto ai negozi, oltre ad un fatiscente Cobianchi, ben pochi se ne vedranno. Bisognerà attendere la piazza ipogea della linea 1 per vedere qualcosa del genere.

Intanto in questa fase di grande attesa, un'attendibilissima fonte, costituita da un pezzo grosso delle Ferrovie, mio lontano parente, in servizio negli uffici di Santa Lucia, dà per certo un avveniristico progetto d'intesa FS-Comune. I sottopassaggi saranno collegati ad un lungo corridoio pedonale sotterraneo che percorrerà tutto il Corso Umberto fino a Piazza Bovio. Esso sarà servito da innovativi tapis roulants cadenzati da interruzioni per poter emergere, servite da scale mobili al servizio dei pedoni. Essi potranno dunque percorrere in tutto o in parte il Rettifilo lasciandosi trasportare da questa scala mobile orizzontale. Non se ne farà niente.

Altra leggenda. Alfredo Falcone mi assicura che la funicolare di Chiaia, monocabina, si sarebbe dovuta bilanciare con una seconda cabina di una funicolare gemella da piazza Medaglie d'Oro al Museo. Il necessario cavo si sarebbe svolto sotto Via Bernini e Via Mario Fiore.

Infine un primitivo progetto della funicolare centrale, prevedeva una combinazione di ascensori pensili con brevi ferrovie per arrivare a San Martino. Partenza da un imbarco posto più o meno di fronte alla sede centrale del Banco di Napoli a Via Toledo. Esso risale al 1880 ad opera di un fantasioso ingegnere: tale Avena. Ne parla il bollettino FIMF nel numero di Nov. 2017. Tutte leggende metropolitane ossia storie alimentate dalla credulità o fantasia popolari? Mah! Non lo sapremo mai.



FEROVIA DEL VOMERO

Disegnata dall'ing. G. Spina.

LE IDEE UN PO' BISLACCHE DEGLI ANNI '60



Il signore ritratto a sinistra è l'ing. Bruno Milanese, un livornese sbarcato a Napoli e adottato dal Vomero. Negli anni '60 e '70 ebbe una certa popolarità come AD dell'ATAN cui conferì delle scelte gestionali anche apprezzate. Forse qualcuno ricorderà che fu anche Sindaco di Napoli lasciando una scia di polemiche. In verità su internet non ho trovato molte notizie però ho un ricordo personale che riporto qui. Dicevamo degli anni '60 e primi anni '70 quando in città si percepiva che i tempi fossero maturi per una linea di Metro ad emulazione di Milano e di quanto stava in pectore per la seconda linea di Roma. Leggiamo questa storia all'italiana con notizie prelevate dall'archivio del Circolo Artistico.

Nel 1963 l'Ente Autonomo Volturno (EAV) propone un progetto al Comune di Napoli di una funicolare che colleghi il Vomero con il Museo. Ma la Commissione Comunale dei Trasporti discute su eventuali soluzioni oltre la funicolare. Intorno alla metà del decennio si discute sulla progettazione e costruzione di una vera metropolitana e l'EAV, al gennaio del 1966, presenta un progetto che collega Piazza Matteotti con Piazza Medaglie d'Oro ed è estendibile fino alla Zona ospedaliera e Colli Aminei. L'anno successivo il comune approva l'idea e da "carta bianca" all'EAV per la realizzazione. L'Ente nel frattempo nomina una commissione per lo studio di una linea metropolitana. La metropolitana doveva essere lunga circa 4,5 chilometri e aveva 12 stazioni (la distanza tra ogni stazione è di 375 metri), dopo un anno e mezzo approva il progetto e nel giorno dell'approvazione l'EAV propone una versione aggiornata del progetto chiedendo anche la concessione per la costruzione e l'esercizio ma viene rifiutata.

Tra il 1968 e il 1971 intervengono anche l'ATM che tenta di trovare un'alternativa alla cremagliera e l'ATAN che presenta un progetto di massima. Nel 1970 chiede un finanziamento che le viene negato a causa del non elaborato progetto comprensoriale dei trasporti e così falliscono le idee del progetto di massima. Dopo un anno si ricevono i finanziamenti per la realizzazione, circa 42 miliardi di lire, con le condizioni per realizzare il collegamento fino alla stazione centrale. Il progetto viene approvato ma lo stato blocca i fondi e non verrà mai realizzato.

In tutto questo pasticcio burocratico si inserisce il nostro ingegnere convintissimo che la soluzione per vincere la geografia, tutti erano consapevoli che il metro dovesse arrivare al Vomero, dovesse essere una soluzione per così dire mista. Il convoglio del metro proveniente da Garibaldi, arrivato a Piazza Matteotti, sarebbe diventato ad aderenza artificiale a cremagliera per incominciare la sua ascesa. Per coinvolgere l'opinione pubblica, fece tappezzare gran parte di Napoli con manifesti che recavano la descrizione del suo bizzarro progetto. Avremmo sottratto a Lione l'esclusiva dell'unica metropolitana al mondo a cremagliera.



Ecco un'immagine della tramvia a cremagliera di Stoccarda che potrebbe ricordare la vettura che avrebbe raggiunto il Vomero con la dentiera.

Ne ho cercato su Internet una prospettiva. Alla fine l'ho trovata ma...

Era una foto mia scattata nella città tedesca nel lontano 2004 che si era persa negli infiniti meandri della rete.

LA STAZIONE NEUTRA SI ATTIVA



Rarissima foto a colori della funicolare di Montesanto al CVE prima della sua ricostruzione. Mi serve per introdurre il prossimo argomento: la fermata neutra.

Essa è posta dopo l'incrocio che avviene a metà percorso (salendo) ed ha una funzione puramente tecnica per bilanciare la fermata del Corso V. E. Ovviamente questo discorso si può anche fare in maniera speculare.

Ebbene questa fermata senza servizio viaggiatori, ha da sempre lasciato ipotizzare un suo utilizzo.

Gl'ingegneri hanno pensato che, in un certo senso, essa si trova sulla direttrice Viale Leonardo ossia grosso modo sotto Via Tito Angelini.

Ed allora con una relativa semplicità, si sarebbe potuto scavare un tunnel pedonale per raggiungere tale quartiere. Ed io aggiungo, magari dotandolo di tapis roulant e/o una scala mobile. Ma a buona ragione l'argomento entra nel tema della serata in quanto annoverabile tra i fantatreni.

LA MADRE DI TUTTI I FANTATRENI



L'attribuzione all'Italia dei campionati del mondo di calcio del 1990, che coinvolgeranno anche Napoli, fanno proliferare una serie di iniziative per migliorare le condizioni dello stadio San Paolo e le cosiddette infrastrutture cittadine. E' previsto che lo stadio riceverà una specie di protesi (costosissima) per aumentarne la capacità. Credo che sia stata poco o niente utilizzata. Intorno ad un tavolo (gli diamo un valore simbolico?) si riuniscono i cervelloni della politica locale per decidere come gli ospiti della città, possano spostarsi con comodità e facilità. Un collegio di menti gloriose lancia l'idea della LTR (Linea tramviaria rapida), il cui acronimo si presta ad un secondo sinistro e premonitore significato, che sostituirà il vecchio e malandato tram che bene o male funziona da Poggioreale a Fuorigrotta. Rivediamo il progetto di cui non poche volte si è parlato. Esso è ispirato ad analoghe esperienze in città europee dove il tram (o moderni veicoli leggeri) procedono in città utilizzando sede

propria oppure ricorrendo a sottopassi o soprapassi dove ciò non sia possibile. Penso alle città di Stoccarda, Francoforte o Bruxelles. Declinando il sistema a Napoli, il nuovo tram partirà da piazza Tecchio (Stadio) attraverso un tunnel sotto il Viale Augusto e poi in parallelo con il tunnel delle Quattro giornate. Ritournerà a veder le stelle alla Torretta per procedere in sede propria protetta lungo la Riviera di Chiaia. Di nuovo immerso in tunnel sotto il Monte Echia per poi seguire con simil alternanza la Marina e pervenire a Ponticelli.

Una seria difficoltà di tempestività negli stanziamenti, riduce il tempo a disposizione. Vengono aperti tre cantieri di cui uno serio a Fuorigrotta più piccole presenze a piazza Repubblica e viale Dohrn. Quello di piazza Plebiscito pare che si svolga con il sistema della tela di Penelope mentre analogo in Piazza Municipio serve solo per nascondere il nulla.

Alla vigilia dell'inaugurazione dell'evento sportivo, risulta utilizzabile la tratta Tecchio/Mergellina. Ma per conseguire questo modesto risultato viene costruita una scala precaria alle spalle della stazione di Mergellina. Dopo un paio di giorni l'Ustif bocchia il tutto e chiude l'impianto. Intanto la cosiddetta talpa è impantanata nel salmastro della salita Piedigrotta. Il cantiere di Piazza Plebiscito non si capisce cosa abbia prodotto in cinque anni. Forse solo uno spezzone di tunnel oggi visitabile nel corso dell'escursione nella galleria borbonica (percorso B). Mentre il cantiere di Piazza Municipio verrà rimosso facendo scoprire dietro l'elegante recinto proprio il niente.

Una volta spenti i riflettori sui Campionati del Mondo, si accendono quelli sul contenzioso della LTR. Esso coinvolge il Comune, l'Ansaldo ed i politici che avevano

avuto la geniale idea. Si sente anche tintinnio di manette. La LTR però un risultato lo ha già ottenuto: la cacciata del tram da Fuorigrotta dove certamente non tornerà mai più.

Dopo decenni di cause ed un fiume di danaro, si perviene ad un compromesso; la LTR con altri requisiti, diventerà la Linea 6 della rete di Napoli. Trovando l'argomento intrigante, gli dedico alcuni articoli sul Bollettino FIMF tra i quali «Il tram sepolto». E' chiaro che mi riferisco ad alcuni dei tramvetti Firema là sotto inutilizzati. Oppure con sarcasmo quando Prodi inaugura il primo segmento (inutile così com'è tant'è oggi richiuso) del nuovo progetto, la LTR raggiunta la maggiore età, ha deciso cosa fare da grande ossia il Metro. I lavori proseguono ma il nuovo corso che un giorno vedremo, non potrà mai dare compatibilità con la M1 e le altre future linee.





Così appariva nel 2009, uno dei complessi inutilizzati e parcheggiato presso lo stabilimento Firema di Caserta. Non ci vuole molto a capire che di lì a poco sarebbe stato rottamato.

Nell'ambito della pura fantasia, si ipotizza che la linea 6 si dovrà prolungare da Tecchio con due opzioni da scegliere.

La prima per Via Diocleziano e Cavalleggeri verso Coroglio e Città della Scienza. La seconda passando sotto il piazzale di Campi Flegrei FS e quindi bypassando l'Arsenale dove ci sarà il futuro deposito. Quindi forando la collina per pervenire a Piazza San Luigi con aderenza naturale.

CILEA: QUASI FANTATRENO

Il piano comunale dei trasporti, vera miniera di fantatreni come vedremo oltre, prevede una completa ristrutturazione e potenziamento della cosiddetta Circumflegrea. Ciò significa che riceverà il raddoppio, che molte delle stazioni saranno ricostruite, che avrà un ramo verso Monte S. Angelo (argomento oggi da dormiente ad attivo) per poi scendere verso Edenlandia, che prenderà il nuovo nome di Linea 5 quella classica mentre 7 quella erigenda.

In questo pacchetto di promettenti prospettive è anche inclusa la costruzione di una nuova fermata denominata Cilea. In sostanza si tratterebbe di praticare un foro nel profondo della Linea 1 (grosso modo alle Quattro giornate) per pervenire al sottostante traforo al servizio della Circumflegrea (futura linea 5 e futura linea 7).

Questa comunicazione vantata come la più profonda del mondo, costituirebbe un formidabile interscambio. Certamente dovrebbe essere assistita da affidabili ascensore.

Pare che sia stato anche intrapreso un cantiere con accenno di lavori. Ma come ebbe a dirci il nostro socio Bertagnin, tutto è fermo per altre priorità e quasi certo non se ne farà più niente.

SARANNO FANTATRENI?

Abbiamo parlato nella precedente slide del piano comunale dei trasporti, ricchissimo di nuove linee di metropolitana e nuove funicolari. Ma la lettura di questi progetti, suscita anche nello spirito più ottimista sentimenti di perplessità per non dire incredulità. Pertanto nel descrivere queste proposte, incrociamo le dita augurandoci che non tutte diventino fantatreni ma che almeno qualcuna possa essere realizzata per migliorare la mobilità e la qualità della vita al capoluogo.

Prendiamo lo spunto di questo argomento per riepilogare quanto in corso d'opera e quanto nel libro dei sogni.

Linea 1 E' la linea detta collinare che dovrà giungere a Piscinola via Apt/Secondigliano in modo da chiudere il cerchio

Linea 2 E' il vecchio passante ferroviario da Pozzuoli a San Giovanni. Potrebbe essere arricchito dalla fermata Ferraris

Linea 3 E' la bretella Circum da San Giorgio a Cr. fino a Porta Nolana via CDN

Linea 4 Rappresenta il potenziamento della (Napoli)-Barra-Ottaviano in ambito suburbano anche in vista del nuovo Ospedale

Linea 5 Come detto è la riqualificazione del tratto urbano della Circumflegrea con la stazione Cilea che non si farà (pare)

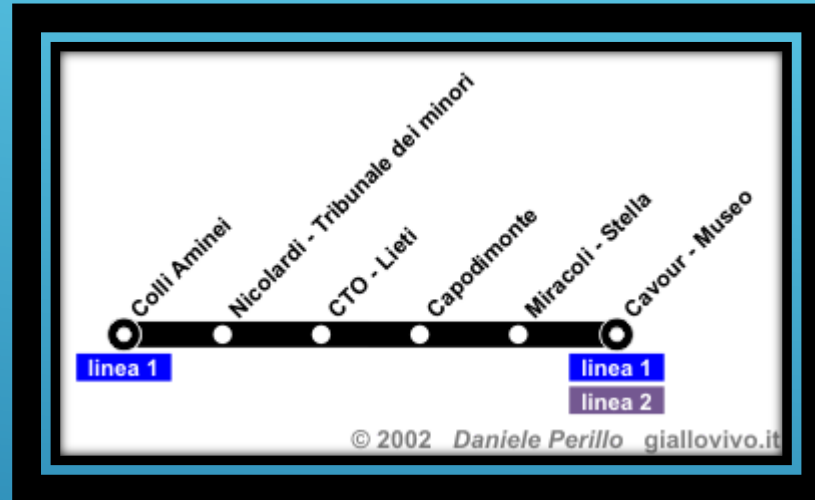
Linea 6 E' il rilancio con altre caratteristiche della LTR. A lavoro terminato collegherà Tecchio con piazza Municipio

Linea 7 E' un ramo della 5 che in tempi brevi arriverà a Monte S. Angelo ed in prospettiva Edenlandia (attraverso Terracina)

Linea 8 Non è molto chiaro ma si tratterebbe di una deviazione della Cumana verso Cavalleggeri Aosta e Bagnoli. Qualcosa del genere viene anche proposto in un futuro non prossimo per la 6.



Linea 9 Si tratterebbe di una metropolitana leggera con partenza da Cavour (interscambio con la linea 1) per poi proseguire sotto i Colli Aminei fino alla fine del Viale in modo da apportare un secondo interscambio alla stessa linea 1.



Linea 10 In sostanza è il ripescaggio della cosiddetta Metropolitana di Casoria. Ora che è stata aperta la Stazione TAV di Afragola, un comitato costituito ad hoc, propone di migliorarne l'idea. Si partirebbe proprio da Afragola ed attraverso alcuni comuni della fascia suburbana, scenderebbe in piazza Carlo III. Quindi per proseguire sotto Via Foria per Museo/Cavour che verrebbe a diventare un vero e proprio hub. Una petizione popolare ha significato la richiesta al Ministro del Rio.

IL METRO DELL'ARTE

Questo progetto è talmente «fanta» che non ha avuto neanche titolo di presenza nel piano comunale dei trasporti. Eppure è qualcosa di più di un'idea. Se è vero, com'è vero, che un gruppo di studiosi ed architetti si è riunito in un consorzio chiamato BMG per discuterne itinerario, costi e benefici; allora penso che meriti di essere presente in questa piccola rassegna. Parliamone. Non più di un paio di anni or sono, il Corriere del Mezzogiorno gli dedicava una bella paginetta con tanto di schema:



Ci sarebbe la suggestiva prospettiva di sfruttare le cavità naturali della collina di Capodimonte passando per il Rione Sanità. In questa guisa sarebbero collegati i due Musei Archeologico e Pinacoteca. E' facile argomento «di presa» evidenziare che il Metro dell'arte potrebbe contribuire a risollevare le sorti di un quartiere fin troppo vessato da malavita e pregiudizi. Tra l'altro è incluso nel pacchetto, la possibilità di un ulteriore utilizzo delle cavità naturali per parcheggi, centri benessere e l'ormai onnipresente centro commerciale. Certo questo utilizzo delle cave di tufo non è del tutto un'idea originale avendoci pensato Lamont Young qualche secolo prima.

Un'attenta disamina della rassegna stampa, vi consentirà di scoprire che esisterebbe (condizionale) anche un progetto simile ma con implementazione di una teleferica.

BRT

Qualche tempo fa, quasi all'epilogo della conduzione governativa Renzi, e sicuramente già con Ministro Del Rio, una notizia colpì la mia attenzione. Il governo aveva stanziato una bella cifra al Comune di Napoli, per la realizzazione di un sistema BRT tra San Giovanni e Ponticelli. Bella l'informazione ma mi scoprii ignorante di questo sistema BRT sul quale niente sapevo. Una ricerca su Internet mi conduceva all'acronimo della nota casa di spedizione Bartolini.

Poi finalmente con l'aiuto dell'inglese, Wikipedia mi aprì il sipario su questo innovativo e alquanto diffuso sistema di trasporto passeggeri. BRT significa Bus Rapid Transit. Si tratta, in parole povere, dell'attrezzaggio spinto di una corsia riservata sulla quale corrono degli autobus più o meno ordinari. La corsia è protetta come se fosse una linea ferroviaria. Le fermate sono a raso e l'accesso avviene attraverso tornelli e sottopassaggi. Proprio come una metropolitana leggera.

E' una stupidaggine o è l'uovo di Colombo? Non saprei; però, una volta saputo di più, ho scoperto che anche Youtube è ricco di filmati che ne documentano la presenza in varie parti del mondo dal Brasile all'Estremo Oriente, dalla Turchia alla Germania.

Per esemplificare ho inserito in questo Power Point lo spot pubblicitario della Mercedes, azienda leader anche nei veicoli commerciali e trasporto collettivo.

C'è voluto il bello ed il buono per capire di che città si trattasse. Non vi scervellate; l'ho scoperto ed è Istanbul con una curiosità costituita dal fatto che il traffico scorre a destra ed il BRT a sinistra. Chissà perché!

Per concludere. Lo immaginereste il BRT da San Giovanni a Ponticelli? Io no!



NON SARA' UN FANTATRENO



P.zza Medaglie d'Oro 22 Dicembre 1976
In una mattinata piovosa il sindaco di Napoli M. Valenzi e l'assessore al ramo lavori Luigi Buccico, pongono la prima pietra di una nuova linea metropolitana di Napoli. Le male lingue diranno che si è trattato di un'operazione di facciata per non perdere i finanziamenti (legge 1042) di cui non si è visto ancora una lira. La stampa si prodiga anche per pubblicare il progetto di questa avveniristica opera. I più vecchi lettori vi leggono un compendio di quanto di buono era stato immaginato nel passato prima da Lamont Young e poi da altri ingegneri. Viene il dubbio se si tratti di idee scopiazzate oppure la realizzazione di qualcosa di ineluttabile e confacente alla conformazione della città.

OGGI: LA STAZIONE PIU' BELLA



IL DEPOSITO DI PISCINOLA



Ebbene caro papà

Puoi anche non crederci ma com'è vero che l'uomo è andato sulla Luna così la metropolitana arriva da Garibaldi al Pione Alto ed oltre.

Non era un fantatreno. .

*Fine del discorso e grazie per la
paziente ed interessata attenzione*

Credits: foto originali dell'autore, Wikipedia, Youtube, Internet e ponderoso piano comunale dei trasporti del Comune di Napoli.

Testo a cura dell'autore cui si faccia riferimento per virtù e difetti riscontrati.