

S.E.P.S.A. S.p.A.

**Società Concessionaria Pubblici Servizi Ferroviari e Automobilistici
Napoli**

Napoli, 19 Dicembre 2000

BRETELLA DI MONTE S. ANGELO
Cerimonia di inizio lavori

La S.E.P.S.A. (Società per l'Esercizio di Pubblici Servizi S.p.A.) con sede in Napoli gestisce, in qualità di concessionaria del Ministero dei Trasporti, due linee ferroviarie: la Cumana e la Circumflegrea, concepite in origine come ferrovie suburbane.

La Cumana, inaugurata nel 1889, collega, su un tracciato costiero di circa 20 Km, il centro di Napoli (quartiere Montesanto) con la località Torregaveta nel Comune di Bacoli, attraversando il tessuto urbano della città (Montesanto, Corso Vittorio Emanuele, Fuorigrotta, Bagnoli) e popolosi centri, da considerarsi ormai in continuità con la stessa, quali Pozzuoli, Arco Felice, Baia, Fusaro e Torregaveta (tenimento del Comune di Bacoli e del Comune di Procida).

La Circumflegrea, aperta all'esercizio nel 1962, collega con un tracciato più a nord di quella della Cumana, le stesse stazioni di Montesanto e Torregaveta. Essa segue un percorso più lungo della Cumana (circa 27 Km) attraverso l'entroterra flegreo, tocca i quartieri occidentali di Soccavo e di Pianura, le località di Quarto Flegreo, di Licola (tenimento del comune di Pozzuoli) e di Cuma (tenimento del comune di Bacoli).

A Torregaveta le due linee si congiungono, costituendo un anello chiuso. Le estreme zone flegree sono così servite, in maniera rapida ed economica (circa 40' di percorso), da una doppia linea ferroviaria sviluppatasi per il 40 % sul territorio del Comune di Napoli e per il 60 % sui territori dei Comuni limitrofi.

La rete sociale, con la struttura ad anello chiuso, serve con 33 stazioni (18 Cumana e 15 Circumflegrea) l'intero settore occidentale dell'area metropolitana di Napoli e l'intero bacino di traffico flegreo.

È opportuno rilevare che le zone servite dalla rete ferroviaria sono a densità di popolazione molto elevata (1.400.000. abitanti su 285,78 Km²) e che l'entità dell'affollamento è destinata ad aumentare sia per l'incessante sviluppo abitativo dei centri flegrei sia per i provvedimenti adottati dallo Stato a seguito dei noti eventi sismici e bradisismici.

È il caso di precisare che, nel territorio di interesse della rete sociale, l'alternativa stradale alla ferrovia di fatto non esiste, in quanto le comunicazioni sono rese difficili dalla topografia vulcanica della zona e dall'impossibilità, per la viabilità ordinaria, di sopportare l'intero traffico su gomma.

I rilevanti fenomeni di conurbazione verificatesi nel territorio, la crescente domanda di trasporto, hanno sostanzialmente modificato le funzioni svolte dalle due linee ferroviarie, che da suburbane si stanno trasformando sempre più in linee a carattere metropolitano.

Ecco perchè dopo aver attuato tutti i provvedimenti necessari per aumentare la potenzialità di una linea a semplice binario (riduzione della lunghezza delle tratte tra sedi di incrocio, treni in doppia composizione, comando centralizzato del traffico con blocco automatico, teleco-

mando ed apparati centrali elettrici ad itinerari) si è reso indispensabile programmare il raddoppio delle linee.

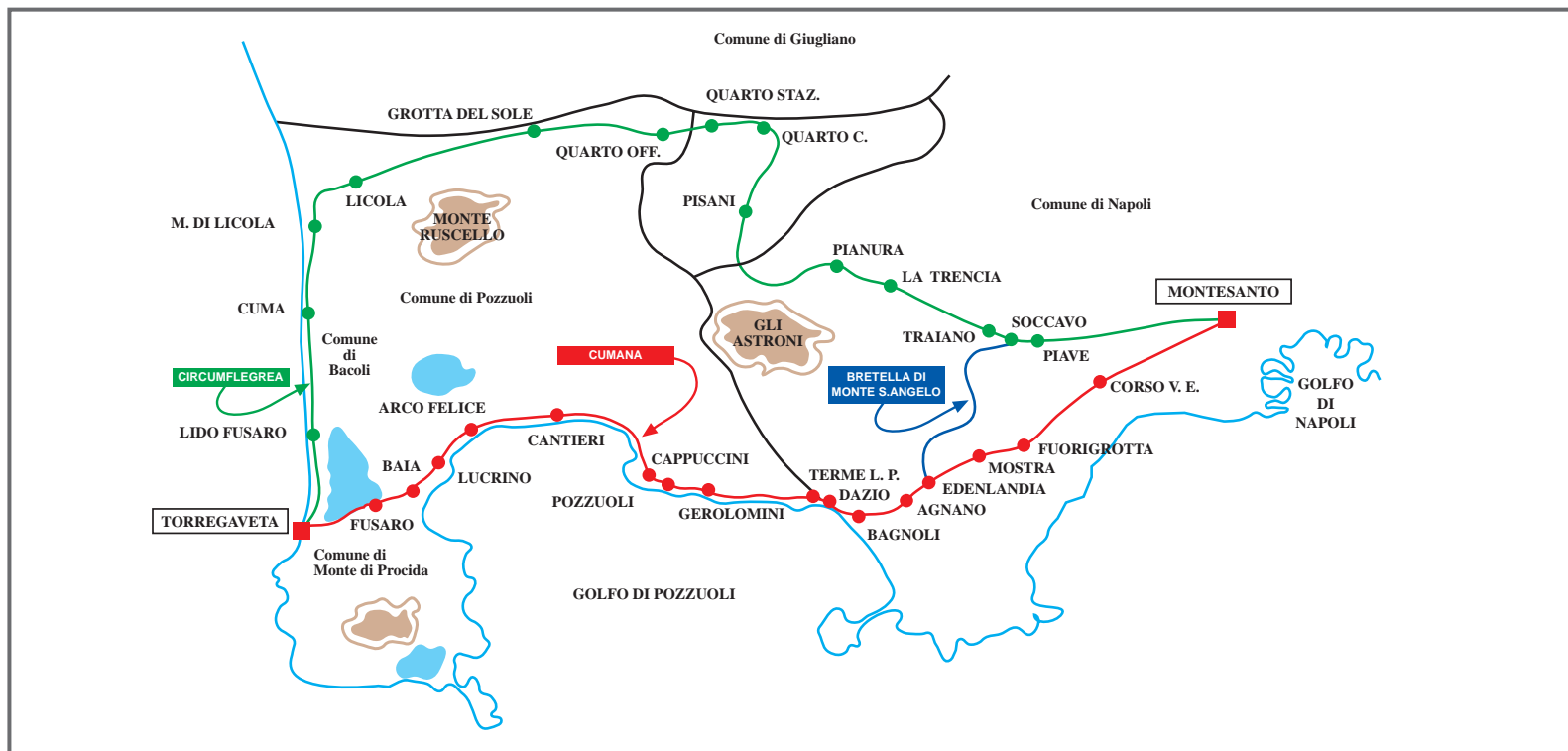
Nel 1978 sono iniziati i lavori di raddoppio per la Cumana, mentre nel 1986 si è dato inizio a quelli della Circumflegrea.

Il traffico viaggiatori nel 1999 è stato di 8.857.000 sulla Ferrovia Cumana e di 8.169.000 sulla Ferrovia Circumflegrea per complessivi 17.026.000, con picchi assai elevati

nelle ore di punta della giornata (mattino e primo pomeriggio).

La S.E.P.S.A. , inoltre, esercisce gli autoservizi delle isole di Ischia e di Procida, nonché gli autoservizi integrativi della rete ferroviaria nella zona flegrea.

Nel complesso, tra ferrovie ed autoservizi, il traffico viaggiatori nel 1999 è stato di 26.063.000 circa.



COLLEGAMENTO FRA LA LINEA CUMANA E CIRCUMFLEGREA BRETTELLA DI MONTE S. ANGELO

Il collegamento ferroviario, a doppio binario, fra la stazione di Soccavo, della Ferrovia Circumflegrea, e quella di Mostra, della Ferrovia Cumana (il cui tracciato è riportato schematicamente nella corografia che segue), consentirà di servire un vasto bacino di traffico, comprendente, fra l'altro, importanti insediamenti sanitari (Ospedale S. Paolo), aree espositive (Mostra d'Oltremare), strutture turistico alberghiere e del tempo libero (Terme di Agnano, Piscina Scandone e Palazzetto dello Sport) e soprattutto, la Nuova Università di Monte S. Angelo, oltre a vaste zone ad altissima densità abitativa.

La linea si sviluppa tutta in sotterraneo (a parte i due innesti sulle ferrovie esistenti) e servirà tre stazioni profonde (Monte S. Angelo, Parco S. Paolo e Terracina), oltre i terminali di Soccavo ed Edenlandia; consentirà di svolgere un servizio di tipo metropolitano, ad alta frequenza, sull'anello Montesanto - Soccavo - Mostra - Montesanto.

L'intera opera (compreso il primo stralcio funzionale Soccavo - Monte S. Angelo) è stata approvata dal Ministero dei Trasporti, Dipartimento dei Trasporti Terrestri,

con Decreto n°232/NA 211 del 28.10.1999, ai sensi del voto n°1361 del 19.12.1997 della Commissione interministeriale di cui alla legge 1042/69, ed è stata finanziata, al 50%, sulla base dei fondi resi disponibili dalla legge 211/92.

La linea è stata inserita nel piano comunale di Trasporti della Città di Napoli, approvato con Delibera n°90 e 91 del giorno 18.03.1997 del Consiglio Comunale.

Detto piano è inserito nella variante al Piano Regolatore Generale della città di Napoli, approvata dalla Giunta Comunale con Delibera 127 del 23.01.1999 ed in corso di approvazione da parte del Consiglio Comunale.

Il primo stralcio funzionale, ammesso a cofinanziamento, nella misura del 50% sui fondi Comunitari di cui ai POR/97, dalla Regione Campania, è stato appaltato, a seguito di gara internazionale, all'impresa Giustino Costruzioni S.p.A.; i relativi lavori sono stati consegnati il 20.04.2000 e, ultimate tutte la attività preliminari (espropri, acquisizione aree, definizione spostamento sottoservizi ecc.), oggi iniziano materialmente le operazioni di scavo.

La tratta cui si dà inizio è la Soccavo/Monte S. Angelo di km 1,5, che si sviluppano quasi completamente in sotterraneo, ad una profondità di 35/40 m.

Il tracciato parte dalla stazione di Soccavo (della ferrovia Circumflegrea), già adeguata per ospitare la nuova linea,

e, dopo un breve tratto in trincea, prosegue in galleria naturale a doppio binario fino alla stazione di Monte S. Angelo, ubicata a 40 m di profondità.

Il costo dell'opera è di circa 50 miliardi.

Il tempo previsto per la realizzazione è presumibilmente di 2 anni.

Sulla nuova linea, potrà avviarsi immediatamente alla fine dei lavori, ed in via provvisoria, un esercizio ferroviario semplificato, di tipo pendolare (l'unico possibile in funzione delle opere che si andranno a realizzare), e che, in ogni caso, consentirà di servire la nuova Università, rendendola raggiungibile con un vettore ad alta capacità di trasporto, che, fra l'altro, tramite le interconnessioni di Cilea e Montesanto, sarà in rete con tutti gli altri sistemi cittadini su ferro.

Per consentire un facile accesso alle aree universitarie, la stazione di Monte S. Angelo è composta da due terminali, in superficie, uno ricadente nel perimetro del nuovo Ateneo ed un altro all'esterno dello stesso su Viale Adriano, che disimpegnerà l'utenza non universitaria.

Il tipo di esercizio semplificato, cui si è accennato, prevede 6 treni/h per verso di marcia, in prima fase, con una offerta di 3120 posti/h per verso di marcia, raddoppiabile, nelle ore di punta, mediante l'effettuazione di treni in doppia composizione.

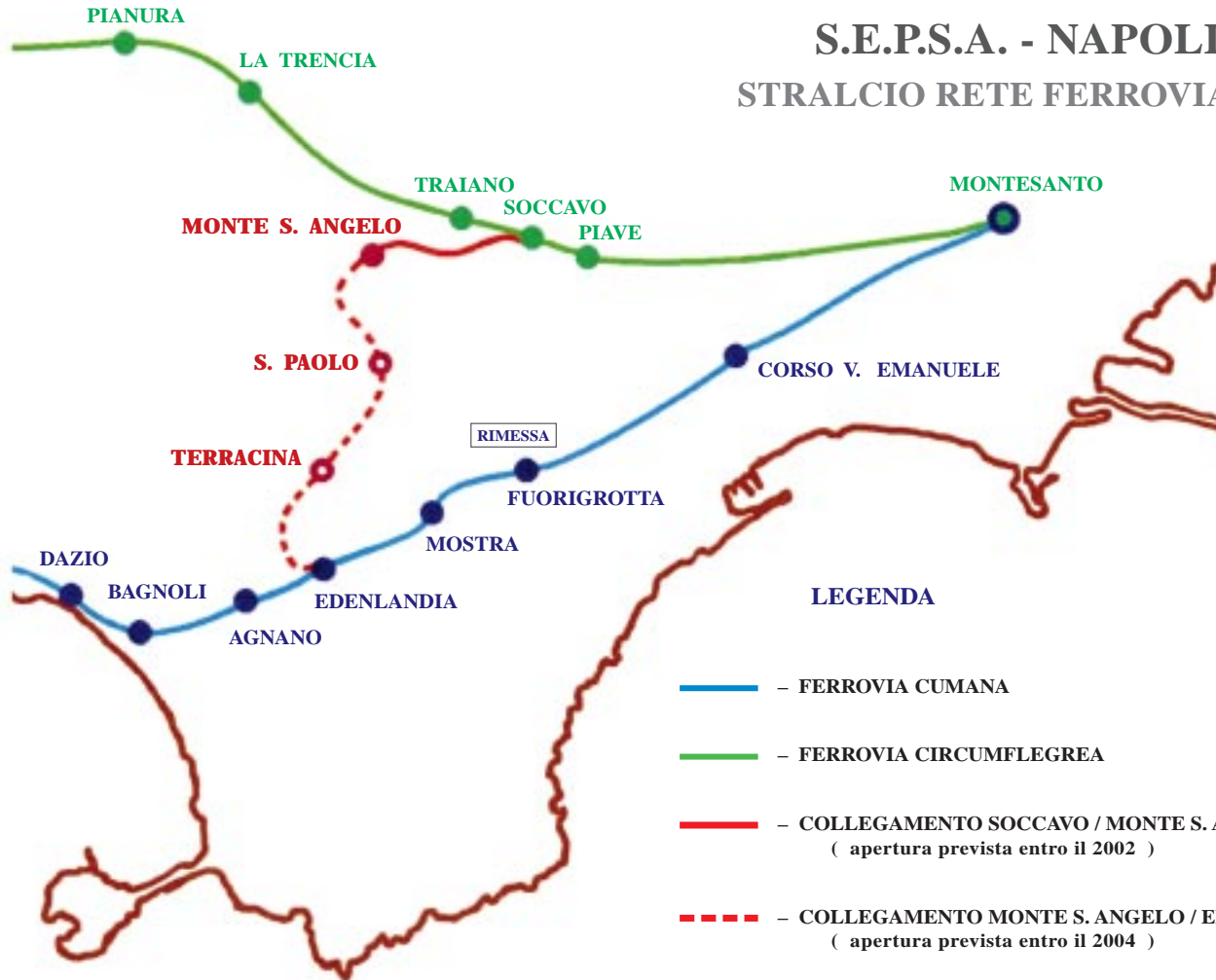
Il secondo stralcio della Bretella prevede il completamento dell'intera linea (e delle relative Stazioni) ma non l'immissione diretta sulla attuale Ferrovia Cumana a Mostra, cosa per la quale bisognerà aspettare la delocalizzazione della tratta Mostra - Bagnoli, (il cui tracciato verrà modificato nell'ambito del recupero urbanistico della zona ex Italsider).

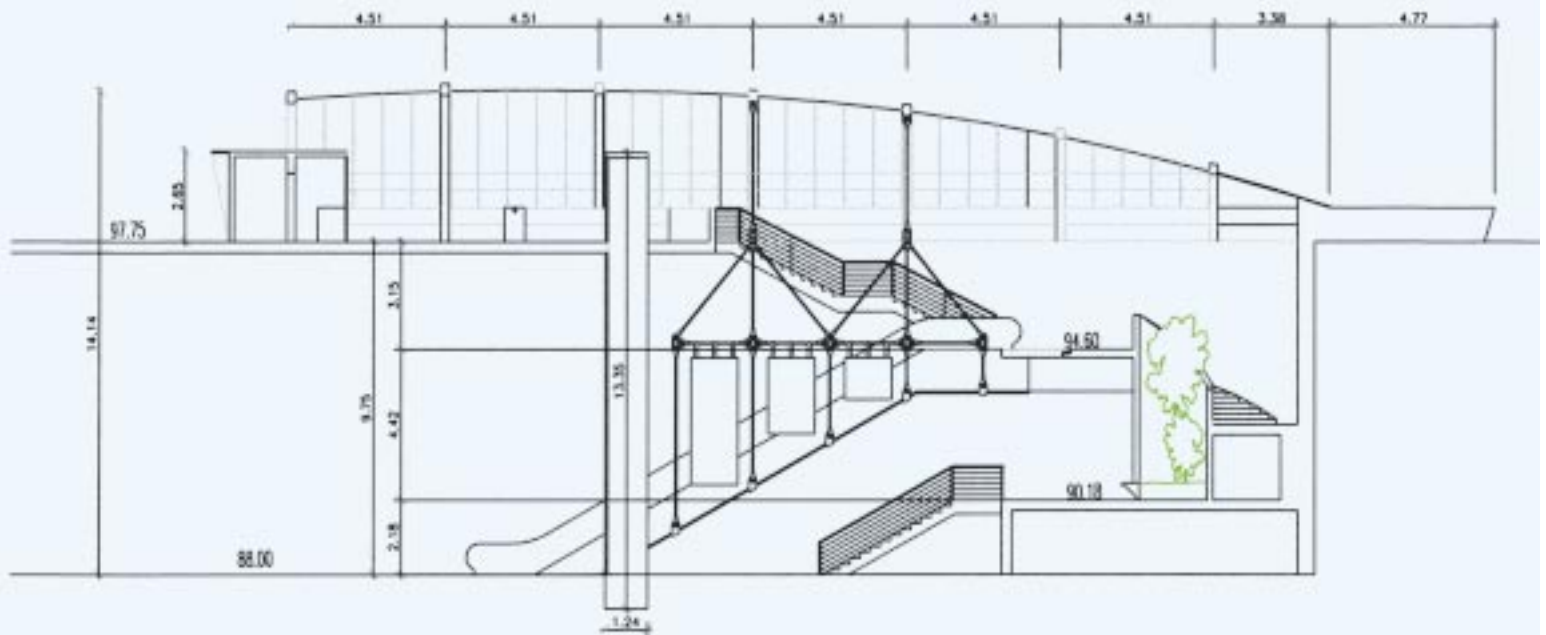
Per detto secondo stralcio la gara internazionale sarà esperita il 29/12 p.v..

Sull'intera linea potrà effettuarsi un programma di esercizio di tipo metropolitano con elevata frequenza.

S.E.P.S.A. - NAPOLI

STRALCIO RETE FERROVIARIA





Stazione di Monte S. Angelo - Uscita Università
Sezione Longitudinale



Stazione di Monte S. Angelo
Mezzanino



Stazione di Monte S. Angelo
Mezzanino

