

"IL PIÙ STRAORDINARIO LABIRINTO D'ITALIA"



“Il più straordinario labirinto d'Italia”

Questo grande progetto in corso di realizzazione ha catturato anche l'interesse dei mass-media. In questa ultima parte del libro, dunque, si riproducono due dei più emblematici interventi sul tema, pubblicati di recente sulla stampa quotidiana.

In un originale reportage romanzato uscito su “La Repubblica”, Paolo Rumiz racconta la cronaca della nona tappa di un lungo viaggio in treno attraverso l'Italia. In essa, i due protagonisti percorrono le varie linee regionali e metropolitane della Campania, definendole “*il più straordinario labirinto d'Italia*”. Notevole il loro stupore per il biglietto integrato “Unico Campania”, “*il primo segno d'Europa dopo duemila chilometri clandestini*”. La lapidaria espressione che chiude l'articolo, “*Abbiamo l'odore del treno. Napoli ci possiede*”, esprime efficacemente il profondo legame che qui da noi unisce questo mezzo di trasporto al passeggero. Un vincolo che i lavori in corso stanno rafforzando, dando la certezza che il problema della mobilità, sia nell'area urbana di Napoli che nell'intera regione, si sta avviando ad una concreta soluzione.

Significativa eco su una delle più prestigiose testate del mondo è poi l'attento reportage di Michael Binyon sul “Times” di Londra. L'autore sottolinea la determinazione dimostrata dall'amministrazione regionale nella realizzazione di un progetto così articolato per un territorio tanto complesso come quello campano, e lo definisce il sistema metropolitano più moderno, funzionale ed elegante d'Europa, additandolo agli amministratori locali d'oltremania come modello per una auspicabile ristrutturazione della metropolitana londinese. Vengono inoltre sottolineate le soluzioni progettuali utilizzate per le nuove stazioni, vere e proprie opere d'arte perfettamente integrate nell'ambiente, tra presente e passato. Si concorda, infine, sui positivi effetti che il progetto avrà su mobilità e ambiente, per rafforzare sempre più l'immagine che il G7 del '94 ha lanciato di Napoli (e della Campania) nel mondo.

SABATO 10 AGOSTO 2002

LA REPUBBLICA 27

NONO GIORNO

Il locomotore buca la penisola sorrentina e si riaffaccia sulla spiaggia. È la Napoli-Portici, antica linea che vola su sei milioni di abitanti



SALERNO-NAPOLI-CIRCUMVESUVIANA

Dalla stazione del capoluogo si diparte il più straordinario labirinto d'Italia, milleduecento chilometri di rotaie: come un piatto di linguine

Nella città termitaio

Salerno, sei del mattino. "740" è sparito, non ha nemmeno fatto colazione. F spesso così, va in fuga senza avvertire, è un lupo solitario. Tanto, sa che poi lo trova. E difatti eccolo sul lungomare, assorto sui binari. «Paish, che fai?». Mi fa segno di tacere, tiene un oggetto appoggiato sulla rotina. Mi avvicino in punta dei piedi. È un microfono, con un registratore.

Riavvolge il nastro, mi fa ascoltare. È l'ouverture della tarantella ferroviaria napoletana. Una merci, che sbucca lentissimo dal porto nel silenzio dei matti, carico di container. Emette un suono siderale, un coro soprannaturale di sigilli. Par di vederlo che sfiora la statua di Enrico de Marinis, simbolo della borghesia illuminata campana, alta su un giardino a prato inglese, e prosegue a passo d'uomo, sul più bel lungomare della Campania, solenne tra i palmeti e il caffè, carico di sovrana lentezza.

"740" è peggio di un agente della Dia. Piazzerebbe microfoni ovunque. La sua teoria: uno che cerca suoni dovrebbe averne tanti. Esattamente come un fotografo, che gira con più obiettivi. Spiega: «L'orecchio non basta, bisogna riascoltare il suono a storia finita. Per una ricerca seria servirebbe un microfono direzionale, uno panoramico, uno a campo lungo e uno a campo corto. E poi fare il confronto».

Sì, a Napoli ci mette fretta, non sappiamo se stiamo inseguendo o siamo inseguiti. Il locomotore buca la penisola sorrentina, si riaffaccia sulla spiaggia «intra tirra». Il paesaggio è una favola, il vantaggio sull'autostrada incomparabile. Siamo sulla più antica linea d'Italia: la Napoli-Portici, che vola su sei milioni di abitanti, entra in un territorio infinito, scopre il segreto della città verticale. Da una parte, sulla terra, torri, montagne, pinnacoli di container sovrapposti; dall'altra, torri, montagne, pinnacoli di uffici della City partenopea.

Fuori è Napoli Centrale, con le porte scorrevoli del treno che si aprono e si chiudono con un comico effetto-moviola, e la Celere che ci accoglie in tenuta anti-sommossa e i cani. Strano, la stazione è semivuota. Dove sono i napoletani? Per capire, devi entrare nel termitaio. Sotto c'è Napoli Collegamento, capolinea della ferrovia regionale Circumvesuviana. E sotto ancora, Napoli Fortuna Garibaldi con il metrò. È qui che comincia il più straordinario labirinto d'Italia, 1250 chilometri di linee. La più alta densità nazionale. Un piatto di linguine, un baobab che cresce dappertutto.

Sulla piattaforma e le scale nubi ci aspetta al varco un popolo di fuocendieri, improbabili facciboli,

IL VIAGGIO
Questo viaggio in treno attraverso l'Italia, lungo come la Transiberiana, è raccontato da Paolo Rumiz e liberamente interpretato dai disegni di Francesco Tullio Altan

DAL NOSTRO INVIATO PAOLO RUMIZ



IL CATALOGO È QUESTO

puttanelle, accattoni, bambini acciappaturisti. Stangone americane con lo zaino passano decise, sanno già la strada. Sono agguerritissime. Nel loro Baedeker c'è scritto tutto sul malpasso sotterraneo. Per esempio di non farsi arponare. L'Italia come il Marocco. «Un biglietto per Poggioreale via Torre Annunziata, prego». Quello oltre il vetro: «Se vuole, c'è il biglietto unico». Cominciano le sorprese della Campania, la regione a più alta densità ferroviaria d'Italia. «Unico» è la carta passaporto regionale. L'hanno messa da poco, ed è una goduria comprarla. È il primo scontro d'Europa dopo duemila chilometri clandestini. Finalmente, il computer non

Il Vesuvio è un vulcano metropolitano
Il treno passa tra gallerie e giardini, terrazze, case e balconi: un intasamento pazzesco, una giungla irrimediabile



TORRE DEL GRECO
Il convoglio della Circumvesuviana nei pressi di Torre del Greco. I binari si snodano attraverso case, terrazze e giardini. Sullo sfondo, la penisola sorrentina



NOTTI CALDE A VLADIVOSTOK

9ª TAPPA: SALERNO-NAPOLI-CIRCUMVESUVIANA Km 181
Unità Transiberiana Km 7480 Mar del Giappone
Prezzo Il viaggio in Italia prezzo Km 4217



riefficiata la nostra richiesta. Tra Scisciano e Nola il trenino corre su un viadotto di dieci chilometri. Non deve superare valli, ma il mare. Un mare di case, orti, condomini, antenne televisive, alberi di noccioli, fabbriche, masserie, torrenti, cantieri, campi di pomodori. Ma la linea, che vola su questo trionfo della deregulation, incrocia un altro ponte, ancora più alto. È lo svincolo dell'autostrada Napoli-Avellino e della Caserta-Salerno. Ma non è finita ancora, perché la ferrovia si prende la rivincita con un viadotto ancora più pazzesco. L'alta velocità in costruzione. Ha la testa in cielo e le fondamenta nel focolaio, tra le moltitudini schiacciate dal Dio Tra-

A volte "740", il compagno in incognito, sparisce. In fondo è un lupo solitario
Si piazza lungo i binari con un microfono e registra i rumori dei convogli in arrivo



BAIANO
La locomotiva a scartamento ridotto della Circumvesuviana sulla Napoli-Baiano. I cinque esemplari di questa serie, costruiti nel 1934, vennero tutti demoliti a metà degli anni Settanta

collegò il Vomero al suburbio di Secondigliano, il primo gradino all'invasione dei barbari, e invece non accadde nulla. Niente graffiti o devastazioni. La linea rimase pulita e silenziosa come una clinica svizzera. Lo stomaco di Napoli digerì tutto. Usciamo sulla superficie, abbiamo viaggiato per otto ore dentro il piatto di linguine. Non contiamo più i chilometri, ora siamo davvero due matti in fuga per conto di Dio. Abbiamo l'odore del treno. Napoli ci possiede.
(mancano 4217 chilometri

sporto. Scatti, accelerazioni, adrenalina. Spio dal vetro in cabina il macchinista che guida gagliardo. Ogni tanto gli suona l'allarme per eccesso di velocità. Così gli tocca frenare e l'andatura si spezza continuamente. Il vagone è pieno, qui non ci sono rami secchi. Annoto: genitori giovani con tre figli, uno in braccio, due attaccati alle gambe. Donne carnose, esagerate. Uomini con giacca e cravatta allentata. Fanciulle con orecchino e ombelico in mostra. «Badanti» polacche robuste come corazzate. Ragazzi coi capelli dritti alla brillantina. Marocchini che confabulano. Due zoccolotte ventenni che sembrano divertirsi. Un ciclista che sbarca. Tanta gente come borse di plastica.

Figurarsi se c'è l'aria condizionata, si viaggia a fessure spalancate. Dentro, vortici spaventosi. Una donna osa: «Signò, chitate o' finestrino». L'uomo, chiudendo divertito: «A'rossima voce, ma me ne a' sciarpa». Voce dal fondo: «Anche il caso da moio».

Ottaviano, Pompei, Scavi, Castellammare. Questa non è la ferrovia dell'Età, solitaria tra le ginestre. Il Vesuvio è un vulcano metropolitano. Tra il ratore e le rotaie c'è distacco minimo. La gente lo vive con intimità, confidenza. E il treno passa tra gallerie e giardini di limoni, stratificazioni di terrazze, case e balconi «in coppa o mare». L'intasamento è pazzesco. Una giungla irrimediabile. Ma ogni cantoniera, ogni stazione, ogni passaggio a livello è guardato e abitato.

La Circumvesuviana è una creatura viva, piena, anche di ladri. Ladri viaggianti. Colpiscono prima delle stazioni. Tutti lo sanno, e tutto il treno, quando rallenta, lampeggia di occhiate guardinghe. Così hanno istituito anche i vigilantes viaggianti. Ne passa uno, con stivaloni da motociclista e il telefonino con la suoneria da «Guerre Stellari». Fantastico. Napoli è attaccata alla sua ferrovia. Figurarsi alla sua nuovissima metropolitana. I nomi e i bambini in visita. Vi entrano in punta di piedi, come in chiesa. Si dice che quando si

10

THE TIMES TUESDAY JULY 16 2002

12 reportage

Naples takes the Tube

Naples is crowded, built on steep hills and has a volcano, yet its new Metro system could teach London's transport chiefs a lesson, says **Michael Binyon**

Take a network of alleys in a decaying city centre, steep, tenement-covered hills and winding, narrow streets and what do you have?

Naples. Combine that with the adventurous driving habits of Neapolitans, the enduring Italian love-affair with the car and the habit of cruising around the port on warm summer nights, and what is the result? Traffic gridlock into the early hours of each morning.

In few cities is a public transport alternative more difficult to provide.

The most radical scheme, a metro linking the outlying regions of this sprawling city, would seem impossible: the soil is friable volcanic ash and pumice, the inclines down to the sea are precipitous and there is the constant danger of earthquakes. And any tunnelling is bound to run into priceless archaeological remains that could delay construction for years.

Yet Naples has recently opened a new stretch of underground in the heart of the Bourbon monarchs' former capital that must be the envy of every modern city on the continent. Spacious, bright, safe, clean and stylish, the new line is proof that where there is political will and popular support, geology, money and corruption need not stand in the way of better transport. It is a lesson that the Mayor of London, Ken Livingstone, facing a court challenge over his congestion charge, and the Transport Secretary, Alistair Darling, should study closely if the Government is to have any hope of rescuing London's fetid and ramshackle Underground.

Naples began with one advantage: several old mainline tracks ran into and through the city centre, built in a distant steam age when no one needed planning permission to knock down houses. A new underground system could use this network as a basis, adding stops and linking lines with loops and tunnels. Unlike the Tube, Naples could run full-size trains in tunnels far wider than the stuffy boreholes under London's streets.

But the planners were more ambitious. They wanted to use the new Metro as a catalyst for comprehensive

regeneration of the dilapidated city centre and bring travellers face to face with their rich historical heritage. Artistic treasures would be on display in every station. The Metro would be not only a route to modernity but a showcase of a classical past.

Both aims have been strikingly realised with the opening of the latest stretch down to the old Piazza Dante. The station at Salvator Rosa was in the heart of a rundown area: congested, crumbling high-rise blocks, clustered higgledy-piggledy up the hillside with no open spaces, nowhere for children to play. The planners decided to make this a showcase for modernity. The buildings were refurbished, the clutter cleared and the station of golden stone and elongated arched windows erected above ground like a secular church, its spire a beacon to the neighbourhood.

All around there are huge works of open-air modern art: golden metal sheets wave beneath the windows of the flats like futuristic washing and curved brick walls support gardens of sculpture. A long, enclosed escalator, balanced like a free-standing tube against the hill, forms an aesthetic link from the station to the dwelling places.

"Of course, we asked everyone first what they wanted," said the Metro's chief engineer, Ennio Cascetta, now Transport Secretary for the entire Campania region. "We had intensive consultations with all the residents, and showed them the plans. They liked the



Naples's new stations are clean and air-conditioned, the trains sleek and spacious — a mere dream for the Underground

ideas. They invited the artists in and saw what we were trying to do."

It is a poor, working-class neighbourhood, but no longer is it run down. And Naples has learnt what city planners everywhere find: if you give people something valuable, they will look after it. The area still has a bright, artificial newness to it. And so far it remains free of graffiti, litter, ice-cream vendors and the usual detritus of the inner city.

Building a metro on a steep hill was far from easy. Three flights of escalators take passengers deep below ground. Even then, the tunnel has to slope precipitately down to the next station — the incline is the steepest in the world. Indeed, the line has to make an underground loop across itself in order to lessen the gradient as it descends.

The stations are bright, air-conditioned and high-tech: over every entrance to the platform a perforated tube will rain down a curtain of water to protect the escape routes from smoke and heat should fire break out. The yellow trains themselves are sleek, shiny and wide.

At Piazza Dante, the heart of the ancient quarter built in the centuries when Spain ruled southern Italy, the

coming of the Metro was used to clear away scruffy gardens, pave the piazza with carved granite, erect a statue to Italy's greatest poet and fill the underground station with modern art.

All this cost a fortune — some €3.88 billion (£2.5 billion). Much of the money has come from European regional funds, the rest from Rome, the city of Naples and the Campania region, which has made the new Metro the heart of a regional railway infrastructure. By 2011 the Naples Metro will have 100 stations on 90km of track — all for a city of well under two million people. The wider regional system covers 1,200km with 340 stations; when completed in 2010 it will have 1,400km of track, 423 stations, 28 parking areas and 21 train-bus transfer points.

This puts London's plans for integrated transport in the shade. But will it get Neapolitans out of their cars? At present the Metro carries 480,000 passengers a day; by 2011 they will number 720,000. By comparison with London's three million a day on the Underground, this does not look like intensive use. But the city planners are every bit as determined as Ken Livingstone

to crack down on the car. Parking fees will rise rapidly.

Streets are to be pedestrianised. The police will be far less indulgent of the bumper-to-bumper rows of illegally parked cars now restricting the roads to barely the width of a bus. The authorities hope that public transport will rise from 34 to 40 per cent of all journeys, cutting road deaths by around 19 fatalities and 2,000 injuries a year.

What has galvanised Naples into action? The city hardly has a history of vigorous government. Indeed, it is notorious for its Mafia clans, corruption and balmic lethargy. But this image is out of date. The turning point for Naples was 1994, the year of the G7 summit. For the first time, local people say, the money earmarked by Rome to clean up and smarten the venue for the world leaders did not simply disappear. It was properly spent. Streets were cleaned, buildings repainted, water, phones and electricity lines repaired. Neapolitans noticed the difference and were amazed. Could it be that cleaner government had at last appeared?

Amazement turned to pride, and pride to determination. The old south could prove to the rest of Italy that it was not simply a museum of the classical past. Something could be done to revive the economy. Something, especially, could be done about the worst of the problems — transport bottlenecks.

The problems are not yet solved. Unemployment is still running at around 40 per cent. The black economy is still the norm. But transport, at least, is not the nightmare it was. For Naples this could be a matter of life and death. One day Vesuvius, that brooding volcano always on the skyline, is going to erupt again. Emergency exit routes have been mapped out, but at present they are too clogged to make much difference. Getting traffic flowing is the key to prosperity today; it could be the key to survival in the future.



New Metro stations, such as the one at Salvator Rosa, left, could solve the problems of Naples's overcrowded streets

