1. IL PROTOCOLLO PER LA TRATTA GARIBALDI-CENTRO DIREZIONALE-POGGIOREALE-CAPODICHINO DELLA LINEA 1

Il protocollo per la realizzazione della tratta Garibaldi-Centro Direzionale-Poggioreale-Capodichino della linea 1 stabilisce essenzialmente 3 cose.

Entro la fine dell'anno il progetto definitivo per ottenere subito i fondi

La prima, è che per ottenere rapidamente i fondi stabiliti con l'accordo Governo-Regione del 1° agosto scorso (850 milioni di euro), entro la fine del 2008 il Comune di Napoli si impegna a inviare alla Struttura Tecnica della Legge Obiettivo il progetto definitivo.

Dal canto suo, la Regione Campania si impegna a rilasciare con la massima sollecitudine gli eventuali permessi, pareri e autorizzazioni di propria competenza.

Agli 850 milioni previsti dalla Legge Obiettivo, si aggiungono altri 64,7 milioni già disponibili dalla legge sulle metropolitane, per un totale di 914,7 milioni.

Con questa tratta si chiude il grande "anello" della linea 1

Con questa tratta si completa e si chiude il grande "anello" della linea 1 della metropolitana di Napoli, già in funzione da Piscinola/Scampia a Piazza Dante, e in costruzione da Piazza Dante a Piazza Garibaldi e da Piscinola all'aeroporto di Capodichino (*vedi cartina allegata*).

Le varianti previste: nuova stazione a S. Maria del Pianto, terzo binario, officina e collegamento con l'area di ampliamento del Centro Direzionale

La seconda cosa stabilita dal protocollo è che il progetto prevederà alcune importanti varianti migliorative, e cioè:

- nella tratta compresa tra Poggioreale e Capodichino ci sarà una nuova stazione denominata "Santa Maria del Pianto", situata in prossimità della Tangenziale di Napoli, con funzioni di nodo attrezzato di interscambio gomma-ferro;
- la stazione Tribunali sarà dotata di un terzo binario, per consentire la massima flessibilità di gestione di esercizio della Linea 1 e della ferrovia MetroCampania Nordest (che utilizzerà gli stessi binari da Piscinola al Centro Direzionale, *vedi cartina allegata*);
- saranno realizzati una officina attrezzata a Poggioreale e un sistema che consentirà l'inversione di marcia dei treni in corrispondenza della stazione Capodichino-Di Vittorio;

- La stazione Centro Direzionale avrà un'uscita in direzione di via Aulisio, al fine di facilitare l'accessibilità alla futura zona di ampliamento;
- Saranno realizzate una viabilità di collegamento con via Poggioreale e con l'area di ampliamento del Centro Direzionale.

La “torre di controllo” per gestire il traffico dei due servizi di trasporto

La terza importante decisione stabilita con il protocollo, è che sarà realizzato un Posto Centrale Operativo, una sorta di “torre di controllo”, che dovrà gestire il traffico sulla tratta, utilizzata per effettuare due diversi servizi di trasporto (quelli della linea 1 e quelli di Metrocampania NordEst, *v. anche cartina*). Per questo motivo, sarà anche siglata un'apposita convenzione tra i due gestori dei servizi e saranno potenziati gli impianti e i convogli.

2. IL PROTOCOLLO PER LE TRATTE DELLE LINEE 6 E 8 A BAGNOLI

Il protocollo per la realizzazione delle tratte delle linee 6 e 8 della metropolitana di Napoli a Bagnoli stabilisce essenzialmente 2 cose.

Due linee della metropolitana per servire al meglio l'area ex Ilva

La prima è che per servire al meglio con la metropolitana e rendere direttamente raggiungibile con il treno l'area dell'ex Ilva, destinata a una serie di importanti infrastrutture (Parco dello Sport, Turtlepoint, studios cinematografici, parco urbano, strutture ricettive, città della musica, residenze, uffici, etc.) e a ospitare numerosi eventi del Forum universale della Culture del 2013, il progetto prevederà ben 2 linee su ferro, sulla base di uno studio di fattibilità realizzato dall'EAV (Ente Autonomo Volturno, l'holding regionale dei trasporti), e cioè:

- La linea 8, che sarà costituita da una deviazione in galleria della attuale Cumana (linea 7) a partire dalla stazione Dazio: questa linea servirà la zona alberghiera di Bagnoli e Coroglio e poi si immetterà nel tracciato della linea 2 (Gianturco-Pozzuoli) all'altezza della stazione di Campi Flegrei (*v. cartina*);
- Il prolungamento della linea 6 da Mostra a Città della Scienza (anch'essa sede di eventi per il Forum del 2013), in modo da servire le altre zone del comprensorio di Bagnoli (*v. cartina*).

Con un solo treno dal porto a Bagnoli

Oltre a realizzare una vera e propria metropolitana di quartiere, con ben quattro fermate previste all'interno dell'area dell'ex Ilva, il prolungamento della linea 6 consentirà di raggiungere le più importanti destinazioni di Bagnoli direttamente con un solo treno da piazza Municipio (e dunque anche, ad esempio, dai croceristi che arrivano al porto).

Inoltre, sempre a piazza Municipio, si potrà interscambiare con la linea 1 della metropolitana, mentre alla stazione di Mergellina si potrà interscambiare con le linee delle Ferrovie dello Stato.

L'area ex Ilva raggiungibile anche dalla stazione centrale FS e da Caserta e Salerno

Grazie invece alla linea 8 che si immette poi sulla linea 2, Bagnoli sarà raggiungibile – sempre con un solo treno – dalla stazione FS di piazza Garibaldi, e persino dal Casertano e da Salerno, con le linee per Napoli che si immettono direttamente nella linea 2 Gianturco-Pozzuoli.

Per gli utenti abituali dell'area flegrea, inoltre, grazie all'istradamento della ferrovia Cumana direttamente sui binari della linea 2, sarà possibile raggiungere in tempi rapidi e senza cambiare treno le principali destinazioni della città di Napoli.

Il tracciato della linea 8 individuato dallo studio dell'EAV presenta due principali vantaggi rispetto all'ipotesi prevista dal Piano Comunale dei Trasporti:

- viene significativamente ridotta la deviazione all'interno dell'area dell'ex Ilva, consentendo agli utenti dell'area flegrea non diretti a Bagnoli di evitare allungamenti eccessivi dei tempi di viaggio;
- dal punto di vista ferroviario, il tracciato proposto dal Piano Comunale dei Trasporti non consentiva l'istradamento sulla linea 2 all'altezza di Campi Flegrei, perdendosi, dunque, la possibilità di interscambio con le altre linee del sistema metropolitano.

Un grande progetto di riqualificazione urbana grazie all'interramento dei binari

Lungo la sede ferroviaria della Cumana si è ingenerato, nel corso degli anni, un fenomeno di degrado che ha fortemente condizionato lo sviluppo dell'intera area. Grazie all'interramento della ferrovia Cumana a Bagnoli, sarà possibile procedere alla riqualificazione dell'intero quartiere, che non sarà più diviso in due dai binari.

La linea 8 affidata alla SEPSA

Il secondo punto stabilito da questo protocollo è che la Regione affiderà alla società SEPSA (che già gestisce Cumana e Circumflegrea) la progettazione e realizzazione dell'interramento della tratta Dazio-Campi Flegrei della linea 8 (ferrovia Cumana).

Nei primi mesi del 2009 il progetto preliminare per ottenere subito i fondi della Legge Obiettivo

Anche in questo caso, per ottenere rapidamente i fondi stabiliti con l'accordo Governo-Regione del 1° agosto scorso (440 milioni di euro), nei primi mesi del

2009 la SEPSA invierà alla Struttura Tecnica della Legge Obiettivo il progetto preliminare.

3. IL CRONOPROGRAMMA DELLE OPERE DA APRIRE

Il cronoprogramma delle opere da aprire nei prossimi mesi e anni, è anch'esso frutto della riunione Regione-Comune di Napoli del 10 settembre scorso, che ha stabilito di verificare lo stato di tutti i cantieri in corso in città.

Per quanto riguarda metropolitana e parcheggi di interscambio ferro-gomma il cronoprogramma appena verificato prevede:

- **Dicembre 2008**: riqualificazione stazioni Madonnelle e Bartolo Longo e tratta Ponticelli-Cercola della Circumvesuviana, e attivazione tratta Piazza Nazionale-Emiciclo di Poggioreale della linea tranviaria;
- **Marzo 2009**: apertura tratta Mugnano-Aversa linea Metrocampania NordEst, seconda fase lavori di riqualificazione area stazione Piscinola/Scampia, e tratta Portosalvo-Garibaldi della linea tranviaria;
- **Settembre 2009**: tratta Emiciclo Poggioreale-via Botteghe della linea tranviaria;
- **Dicembre 2009**: stazione San Giovanni a Teduccio della Circumvesuviana;
- **Febbraio 2010**: tratta Soccavo-Monte Sant'Angelo della linea 7 (bretella Cumana-Circumflegrea);
- **Aprile 2010**: tratta Piscinola-Miano di Metrocampania NordEst/linea 1;
- **Maggio 2010**: tratta Dante-Università con la stazione Università della linea 1;
- **Maggio 2011**: tratta Dante-Garibaldi della linea 1 con le stazioni di Municipio e Toledo;
- **Maggio 2012**: stazione Duomo della linea 1;
- **Ottobre 2012**: tratta Miano-Secondigliano di Metrocampania NordEst/linea 1;
- **Dicembre 2012**: tratta Secondigliano-Capodichino Di Vittorio di Metrocampania NordEst/linea 1, e tratta Monte Sant'Angelo-Parco San Paolo della linea 7 (bretella Cumana-Circumflegrea);
- **Marzo 2013**: tratta Municipio-Mergellina della linea 6;
- **Dicembre 2013**: nodo di interscambio di Cilea (Circumflegrea-linea 1);

Nel 2009 cominceranno anche i lavori della tratta Garibaldi-Capodichino della linea 1.

I parcheggi d'interscambio gomma-ferro: entro l'anno altri 900 posti auto

Nel cronoprogramma, infine, sempre in base a quanto stabilito nella riunione Regione-Comune di settembre, sono stati inseriti anche i parcheggi di interscambio ferro-gomma vicini alle stazioni della metropolitana.

Complessivamente, entro la fine dell'anno (dicembre 2008), ai 1.194 posti auto già esistenti nelle aree adiacenti le diverse stazioni del sistema, se ne aggiungeranno altri 900, grazie alle aree di Chiaiano (linea 1), Bartolo Longo e Madonnelle (linea 3, Circumvesuviana) e Pianura (linea 5, Circumflegrea).

Nei prossimi anni altri 9mila posti auto

In corso di realizzazione, progettazione o pianificazione, infine, altri parcheggi di interscambio ferro-gomma per circa 9mila posti auto nei pressi delle altre stazioni metropolitane cittadine del sistema.