

25 ottobre 2022

## *Come sviluppare il sistema delle funicolari*

di **Roberto Calise**

**L**a luce in fondo al tunnel dei trasporti napoletani ha i fanali del nuovo treno della Linea 1, dopo quasi dieci anni di attesa. Tanto infatti ci è voluto fra fondi stanziati, capitolati tecnici, gare e ricorsi, oltre alla pausa obbligata del Covid e vicende burocratiche degne del collaudo di una space shuttle. Molto resta da fare per garantire al metrò partenopeo tempi europei, ma almeno la strada sembra tracciata. Per una linea che intravede la normalità, un'altra chiude: la funicolare di Chiaia, la più antica delle quattro presenti in città. Per legge, ogni vent'anni questi impianti devono essere ricostruiti per sostituire le parti più soggette all'usura che la forte pendenza comporta. Il fermo della tratta era dunque in calendario fin dal 2017: ultimo frutto avvelenato dell'amministrazione De Magistris, che memore delle polemiche per simili lavori sulla funicolare Centrale (nonostante la meritevole ristrutturazione), ha ben pensato di consegnare il problema alla successiva sindacatura sfruttando tutte le proroghe che la legge consente. Da più di cent'anni, dici funicolari e pensi a Napoli. Ben prima delle metropolitane, il modo per collegare le alture cittadine col centro storico erano questi strani vagoni obliqui, che destano ancora oggi la curiosità dei turisti. I napoletani sono invece abituati all'unico mezzo che, nonostante crisi aziendali e tagli di budget, continua a rispettare (più o meno) il dogma delle corse a 10 minuti. Secondo stime pre-covid, circa 60.000 utenti se ne servono ogni giorno: dati che fotografano l'importanza di questo mezzo per la mobilità partenopea, nonostante il secolo di storia. Il modo migliore per celebrare il passato è però immaginarne il futuro. La chiusura della funicolare di Chiaia può quindi essere l'occasione per discutere lo sviluppo futuro degli impianti.

Ad esempio, aumentandone la connessione con altre linee: i capolinea di Montesanto e quello di Chiaia dovevano essere collegati con percorsi sotterranei alla metropolitana Linea 2, abbattendo così i tempi di interscambio. A piazza Amedeo c'è addirittura una predisposizione di discenderie, abbandonate: si sono perse le tracce dei lavori. Serve poi incrementare l'utilizzo del corridoio meccanizzato fra Centrale, Chiaia e metro Linea 1, largamente sottoutilizzato. Vi sono poi i collegamenti verticali, ossia le scale mobili vomeresi e quelle mai aperte fra Montesanto e l'ex Ospedale Militare: ripensare gli impianti è un tema non più rinviabile, al pari dell'isolamento della funicolare di Mergellina, che potrebbe trovare un nuovo senso trasportistico con il prolungamento e l'interscambio col tram. Infine, le stazioni intermedie: se la quarta fermata di Montesanto a servizio di viale Raffaello e dei musei di San Martino sarebbe una rivoluzione della mobilità raggiungendo migliaia di cittadini oggi isolati, serve attenzione per le fermate sul corso Vittorio Emanuele in particolare sulla linea per Chiaia, dotata di una banchina mai entrata in funzione. Le polemiche relative alla chiusura della funicolare di piazza Amedeo certificano quanto tali mezzi siano amati dalla cittadinanza, che li percepisce come affidabili nello sconcertante panorama dei trasporti partenopei nonostante i recenti casi di fermate e corse saltate a causa di personale ridotto. Serve dunque massimizzarne l'utilizzo, potenziando gli impianti con interventi ricadenti in spese per investimenti e che non gravino sul costo del servizio. Un tagliando a più di un secolo da "funicoli funicolà", nell'ambito di un sistema trasportistico partenopeo che attende una nuova idea di futuro, senza sterili nostalgie sul passato.