

TODOS LOS MEDIOS DE TRANSPORTE INTEGRADOS TARIFARIAMENTE

Nápoles crea una red de metro a partir de los ferrocarriles existentes

Nápoles, la tercera ciudad de Italia y capital de Campania, apuesta por el transporte público como medio de descongestión del centro urbano y crea una red de metro a partir de los ferrocarriles existentes. Desde 1997, con la creación del Consorzio Napolipass, se integra tarifariamente los trenes de cercanías (Circumvesuviana, Metronapoli y SEPSA), el metro, los tranvías, autobuses urbanos (ANM - Azienda Napoletana Mobilità) y autobuses interurbanos (Consorzio Transporti Pubblici).



La inversión alcanza los 2.000 millones de euros.

El metro es el eje de la nueva red de transporte. El nuevo metro de Nápoles integrará la línea ya existente (Metro Collinare) con los trazados de ferrocarril de cercanías de varias compañías (FS, SEPSA y Cir-

cumvesuviana), además de dos líneas de nueva construcción, según se recoge en el Piano Comunale dei Transporti di Napoli (Plan Municipal de

Transportes de Nápoles), aprobado en enero de 2001.

Este plan prevé la creación de una red de metropolitano de 9 líneas para 2011, con una

inversión de 2.000 millones de euros que permitirá al 70 por ciento de los napolitanos contar con una estación a menos de 500 metros de su lugar de residencia o trabajo. La primera etapa de este proyecto, que concluirá a finales de 2002, consiste en 5 líneas que totalizan 53 kilómetros (45 ya existentes y 8 de nueva construcción) con 68 estaciones (23 nuevas) de las que 12 serán de conexión.

Napolimetro. En enero de 2001, se creó Napolimetro que gestiona todas las líneas férreas y funiculares de la ciudad (Centrale, Montesanto, di Chiaia y Mergellina). Este organismo está participado por la Comuna di Napoli (Ayuntamiento de Nápoles), FS (Ferrocarriles Italianos) y ANM. Se avanza así en la integración de los transportes de la bahía.

Se intenta superar la histórica descordinación y la falta de conexión entre las líneas de las distintas compañías de ferrocarril. Además, con esta reordenación se extenderá la red hacia barrios de la ciudad mal atendidos por el transporte público. Los principales trazados se tendieron en paralelo a la

LÍNEA	TRAZADO	BASE	OBRAS A REALIZAR	LONGITUD FINAL (En km)
L1	Circular	Metro en funcionamiento	Prolongaciones	27,1
L2	Puzzoli - San Giovanni	FS	Prolongaciones y nuevas estaciones	17,5
L3	Terminale - Bartolo Longo	Circumvesuviana	Duplicación de vías y conexión de trazados existentes	n.d.
L4	Terminale - Vesuvio/ De Meis	Circumvesuviana	Duplicación de vías y mejoras en la línea existente	n.d.
L5	Montesanto - Pissani	SEPSA	Duplicación de vías y nuevas estaciones	10,3
L6	Mostra - Municipio	Nueva línea de Metro	Aprovechamiento LRT	5,5
L7	Montesanto - Monte Sant' Angelo - Montesanto	SEPSA	Duplicación de vías y conexión de trazados existentes	10,5
L8	Campi Flegrei - Bagnoli	SEPSA	Mejoras en línea y variante subterránea	5
L9	Museo - Colli Aminei	Nueva línea de Metro		3,8

costa tanto hacia el este como hacia el oeste, quedando los suburbios de la zona norte de la ciudad pobremente conectados por tren. Tan sólo los servicios de FS atraviesan la ciudad mediante un túnel urbano, aunque los servicios no se prolongan más allá de los límites de la ciudad.

La red del metro va a integrar la actual malla de líneas de ferrocarril de la bahía. Los actuales trenes de cercanías de SEPSA y Circumvesuviana van a sufrir una importante transformación: mejora de trazados, variantes y soterramientos para prestar un verdadero servicio de metro. Al finalizar en 2011 la segunda fase, el área metropolitana de Nápoles dispondrá de una red de metro de 9 líneas con 90 Km de longitud y 100 estaciones.

Línea 1. La línea 1 del metro, conocida como Metropolitana Collinare, será junto con la Línea 2 uno de los ejes vertebradores de la red de transportes de Nápoles. En la actualidad enlaza el norte (Piscinola / Scampia) con el centro de Nápoles (Dante), con una longitud de 13,5 Km y 13 estaciones. Con la apertura el 27 de marzo de 2002 del tramo Museo - Dante, los pasajeros que transporta a diario se incrementa desde 48.000 hasta los 80.000.

El trazado subterráneo entre Dante y Colli Aminei describe una espiral que le permite ir ganando altitud de forma paulatina hasta alcanzar los 268 metros sobre el nivel del mar en la estación Policlinico,

TRAMO	INAUGURACIÓN	LONGITUD	TRAZADO
Colli Aminei - Vanvitelli	1993	4 Km	Subterráneo
Colli Aminei - Piscinola / Scampia	1995	5 Km	En viaducto
Vanvitelli - Museo	2001	3,5 Km	Subterráneo
Museo - Dante	2002	1 Km	Subterráneo
Piscinola - Capodichino Aeropuerto	2004	4,3 Km	Subterráneo
Dante - Garibaldi	2006	5,3 Km	Subterráneo
Capodichino Aeropuerto - Garibaldi	2010	4 Km	Subterráneo
TOTAL		27,1 Km	

con pendientes máximas del 5,5%.

Una vez concluida, esta línea circular de 27 kilómetros de longitud enlazará el centro de la ciudad con los barrios del norte y nordeste, así como el aeropuerto napolitano. La prolongación desde Dante hasta Garibaldi, donde conecta con la estación Central de FS, además de la L2, L3 y L4, está prevista para 2006 y atravesará el centro histórico de Nápoles

Para explotación de la línea, Napolimetro cuenta con un parque de 30 unidades construidas a comienzos de los 90 por Ansaldo Breda. Los fuertes desniveles de esta línea obligan a que todos los trenes cuenten con motores en todos los vagones y con frenos regenerativos y reostáticos.

Línea 2. La línea 2 es un servicio de cercanías de los ferrocarriles italianos (FS) que atraviesa la ciudad mediante un túnel entre Gianturco y Puzzoli. Inaugurada en 1925, cuenta con 14,5 Kilómetros de longitud y 11 estaciones, de las que 4 son subterráneas (Garibaldi, Piazza Cavour / Museo, Montesanto y Piazza Amadeo). Por esta línea discurren trenes

LÍNEA 1	
Unidades	30
Longitud de vagón	35,5 metros
Composición	4 vagones
Capacidad	600 pasajeros
Velocidad	Máxima 77 Km/h Media 36 Km/h
Frecuencia mínima	90 segundos
Nº trenes en hora punta	7
Freno	Regenerativo y reostático
Alimentación	1.500 V catenaria
Ancho de vía	1.435 mm
Motor	En todos los bogies
Pasajeros/año	16 millones
Fabricante	Ansaldo Breda

LÍNEA 2	
Unidades	19
Longitud unidad	105 metros
Composición	4 vagones
Capacidad	600 pasajeros
Velocidad	Máxima 120 Km/h Media 35 Km/h
Frecuencia mínima	6 minutos
Nº trenes en hora punta	12
Alimentación	3.000 V catenaria
Ancho de vía	1.435 mm
Pasajeros/año	26 millones

cada 7 minutos en hora punta, además de trenes de largo recorrido, regionales y Eurostar.

Entre las actuaciones previstas se incluye la mejora de los enlaces con otras líneas, la construcción de una nueva es-

tación en Agnano y la prolongación desde Gianturco a San Giovanni aprovechando la infraestructura ya existente.

Nuevas líneas. La línea 6 enlazará Mostra / Campi Flegrei y Municipio, con un recorrido totalmente subterráneo de 5,5 Km y 10 estaciones. Para 2005 está prevista la apertura del primer tramo (San Pasquale - Mostra de casi 4 Km) después de que comenzaran en enero de 2002 las obras, con un presupuesto de 127 millones de euros.

Esta línea aprovecha parte del trazado del metro ligero construido en los años 80 con motivo de la celebración del Mundial de fútbol Italia 90. Se trataba de una línea tranviaria rápida que atravesaría la ciudad de este a oeste con un trazado cercano a la costa. Se finalizó completamente el tramo entre Politecnico y Mergellina, de 1,6 Km, con vías, catenaria y señalización instaladas. Además, se construyó y entregó parte del material: 6 LRT 90, unidades de tipo tranviario, construidas por Ansaldo Breda, muy similares en su concepción a las del metro de Génova.

En diciembre de 2000 se acordó la creación de la línea 9, prevista para finales de 2005, con 6 estaciones (Museo, Miracoli, Capodimonte, Lieti, Nicolardi y Colli Aminei) y una longitud de 3,8 km. Su principal característica será su fuerte pendiente (superior al 8%), ya que en principio se había planeado como un funicular con un recorrido más corto. El coste del proyecto asciende a 186 millones de euros. **Enrique Collantes** □

Otros proyectos

Cinco de las líneas de metro proyectadas se basan en los trazados de ferrocarriles de cercanías de dos compañías: Circumvesuviana y SEPSA (Cumana y Circumflegrea). En concreto, las líneas 3 y 4 aprovechan parte de la infraestructura existente de la red de ancho 950 mm de Ferrovia Circumvesuviana.

Por otro lado, en la actualidad se trabaja en importantes mejoras de las líneas de ferrocarril de SEPSA, para su conversión en las líneas 5, 7 y 8. Entre las obras destacan el ramal subterráneo entre Soccavo y Monte Sant' Angelo, con una longitud de 1,5 Km y parte de la línea 7, y la variante subterránea de 5 Km entre Campi Flegrei y Bagnoli, la futura línea 8. El coste de estas actuaciones es de 300 millones de euros. □