

C'ERA UNA VOLTA LA FUNICOLARE DEL VESUVIO (parte seconda)

## UNA ASSURDA VICENDA

di Alfredo Falcone

Come il paziente lettore ricorderà, nel numero scorso de "Il Crallino" abbiamo raccontato come nel 1944 l'eruzione del Vesuvio abbia distrutto per la seconda volta la romantica funicolare che conduceva i turisti fin sull'orlo del cratere del vulcano fino ad allora ancora in attività.

Quando alla fine dell'aprile 1944 l'ira del Vesuvio si fu calmata, ai tecnici della tranvia vesuviana i quali, avanzando a fatica tra le rocce laviche appena raffreddatesi, si portarono sui luoghi attraversati dal binario, si presentò il miserando spettacolo dell'opera dell'uomo travolta dall'inarrestabile forza della natura. I danni riportati dalla linea tranviaria infatti apparvero subito molto gravi, la funicolare, invece, era stata completamente cancellata dall'eruzione.

Poco dopo, nel 1945, la Società Strade Ferrate Secondarie Meridionali (SFSM), gerente la Ferrovia Circumvesuviana, acquistò per lire 3.100.000 quanto rimaneva della tranvia vesuviana e della funicolare: la Società Cook, infatti, avendo perso nel corso del secondo conflitto mondiale il controllo dell'impresa, non avendo più interesse per essa, fu ben lieta di disfarsene.

L'idea delle SFSM era quella di adeguare lo scartamento metrico della tranvia allo scartamento ridotto\* di mm 0,95 della Ferrovia Circumvesuviana con l'impiego di nuove automotrici ad aderenza mista capaci ciascuna di 60 posti a sedere. Il progetto sarebbe dovuto essere realizzato entro il 1949 così che i turisti che sarebbero venuti a Napoli in occasione dell'Anno Santo del 1950 potessero agevolmente portarsi sul Vesuvio. Le cose andarono però diversamente.

La distruzione della funicolare fu un duro colpo per il turismo napoletano. Gli anni di guerra erano ormai alle



La stazione inferiore della funicolare ricoperta dalle ceneri e dai lapilli dell'eruzione del 1944 (foto collez. A. Falcone).

spalle ed era ripresa la vita normale. Dopo tanti sacrifici, sofferenze e lutti gli italiani avevano voglia di dimenticare il passato e di ricostruire quanto era stato distrutto ma, anche, di tornare a godersi la vita e di divertirsi: tornarono allora in auge i divertimenti tradizionali quali il cinema, il ballo, le feste di piazza e, perché no, le gite ma il Vesuvio non... tirava più.

Il tram, il "trenino azzurro" cosiddetto per la sua livrea crema e azzurra, era tornato a sferragliare tra vecchie lave e pietraie ma il numero dei viaggiatori era inesorabilmente scemato. Il Vesuvio da quando si era conclusa l'eruzione aveva perso la sua caratteristica peculiare, vale a dire il pennacchio di fumo e questo fatto ne aveva smunito irrimediabilmente il fascino: la semplice promessa di uno splendido panorama godibile da lassù non attirava più di tanto e poi gli sparuti turisti, scesi dal tram al capolinea, si ritrovavano dinanzi la triste visione della stazione inferiore della funicolare in gran parte ricoperta di cenere e lapilli. Non c'era più, dunque, ad attenderli la romantica carrozza che li avrebbe portati sull'orlo del cratere e non rimane-

va loro che proseguire a piedi, scortati dalle guide, lungo uno stretto e scomodo sentiero che aveva inizio proprio accanto al vecchio edificio sommerso dalle scorie vulcaniche.

Non era però concepibile che Napoli perdesse quella che era sempre stata la sua maggiore attrattiva turistica. Si pensò allora che una seggiovia che raggiungesse il cratere del Vesuvio avrebbe potuto costituire una valida alternativa alla scomparsa funicolare così l'Amministrazione provinciale studiò al riguardo un dettagliato progetto di seggiovia affidandone la costruzione alla svizzera Von Roll, ditta specializzata in questo tipo di realizzazioni. L'impianto, dato in gestione alla Società Ferrovia e Funicolare Vesuviane, fu aperto all'esercizio l'8 luglio 1953 e ad inaugurarla fu il gen. Umberto Nobile, il protagonista della sfortunata impresa polare del dirigibile "Italia".

La stazione superiore era posta a quota m 1.159,13 s.l.m., quella inferiore, costruita sulle fondamentazioni della stazione della funicolare, era sita a quota m 762,44, la linea misurava m 826,50

\* Per scartamento ferroviario si intende la distanza tra le facce interne delle rotaie che compongono il binario.

sull'inclinata e m 716,89 sull'orizzontale e superava un dislivello di m 396,69 con una pendenza del 74%. Ancora qualche dato tecnico: il diametro della fune traente era di mm 23, le rulliere che sostenevano le funi erano affidate a nove tralicci in ferro, l'ultimo dei quali quadruplo, alti tra i 7 ed i 12 m.; le seggiole, in numero di 23, e distanziate l'una dall'altra di m 72, erano biposto pertanto gli escursionisti viaggiavano in coppie con il vantaggio di non sentirsi isolati nel vuoto pur trovandosi ad un'altezza, rispetto al pendio del Gran Cono, compresa tra i 2 ed i 4 m soltanto. La seggiovia poteva trasportare 250 persone l'ora alla velocità di m 2,5/sec.

Proprio in quel periodo nuove fumarole si erano sviluppate intorno al cratere e da esse si levavano sottili fili di fumo che sembravano indizi di una fase di risveglio del vulcano e quindi di una nuova attrattiva per i visitatori; si sperava dunque che la combinazione tranvia+seggiovia avrebbe richiamato il grande turismo ma questa non apportò i benefici sperati. I tempi erano cambiati l'Italia, uscita distrutta dalla guerra si stava risollestando, le ricostruite industrie lavoravano a pieno ritmo, ci si avvisava verso il cosiddetto "boom economico" degli anni sessanta e si cominciavano ad avvertire le prime avvisaglie dell'enorme sviluppo che, in breve, avrebbe avuto la motorizzazione privata grazie anche all'allora contenuto costo del

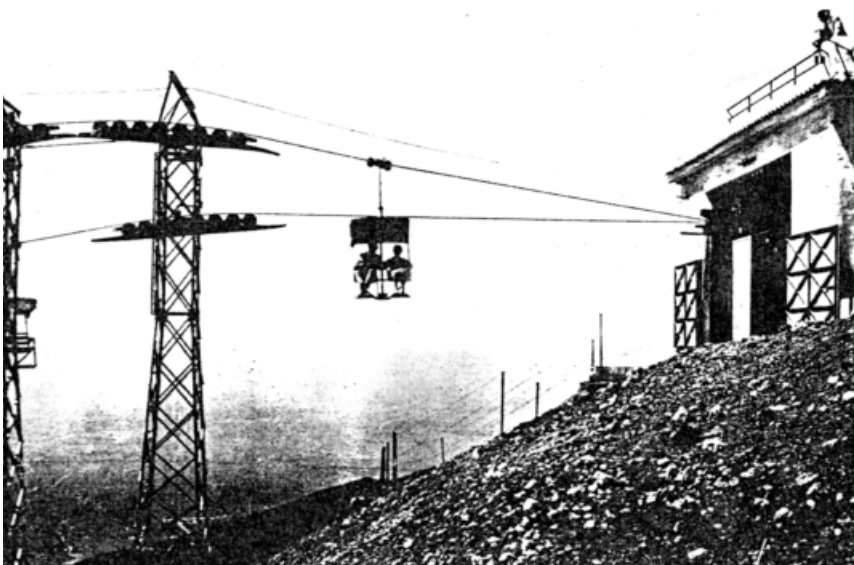
carburante. Miglioravano le strade, nascevano le autostrade, si diffondevano le auto e gli scooters e la disponibilità di questi mezzi cambiò in breve la mentalità della gente: si poteva ormai raggiungere qualsiasi meta senza dover ricorrere al meno comodo mezzo pubblico. Il completamento della rete autostradale fece il resto: le merci ormai non venivano più trasportate su ferro ma tramite il più flessibile mezzo gommatto ed il totale calo dell'utenza risultò fatale a tante piccole ferrovie che in quegli anni furono costrette a chiudere. A questo triste destino non poteva sfuggire la tranvia vesuviana.

Poco dopo l'inaugurazione della seggiovia venne asfaltata la strada collegante Pugliano con l'Osservatorio e con la stazione inferiore dell'impianto e questo fu il colpo di grazia per la romantica tranvia; nell'area alla base del Gran Cono, destinata a parcheggio, potevano ora irrompere oltre alle innumerevoli auto e moto, anche i grossi pullman turistici e gli autobus del servizio urbano: era l'avvento del turismo di massa, quello disordinato che porta inevitabilmente al degrado ambientale. La tranvia del Vesuvio non aveva più motivo di esistere pertanto, divenuta "ramo secco", venne soppressa nel 1955 e smantellata due anni più tardi. L'avvento della seggiovia dunque non apportò all'area vesuviana i benefici sperati e l'entusiasmo suscitato inizialmente andò affievolendosi con il

tempo e a nulla valse anche il concorso "Una canzone per la seggiovia" bandito dalla Circumvesuviana allo scopo di pubblicizzare il nuovo impianto con una canzone che potesse succedere alla famosissima "funiculi funiculà" che celebrava la scomparsa funicolare del Vesuvio.

La possibilità di raggiungere il cratere comodamente seduti, sulle prime sembrò attirare i turisti ma la seggiovia evidenziò ben presto i propri limiti: l'orario di servizio dalle 10 alle 17,30 era troppo breve; quando tirava vento le sedie dondolavano paurosamente pertanto, in condizioni metereologiche non ottimali, il servizio veniva sospeso; molto spesso poi i turisti era obbligati a lunghe file per acquistare i biglietti per cui, a coloro i quali, essendo in gita organizzata, il programma stilato concedeva limiti di tempo molto ristretti, poteva capitare di dover, con grande delusione, rinunciare all'ascensione; infine le spese di manutenzione dell'impianto erano eccessivamente onerose in relazione ai tempi in cui esso poteva essere in esercizio. Per questi motivi la "Società Seggiovia ed Autolinee del Vesuvio (SAV)" subentrata alla "Società Ferrovia e Funicolare Vesuviane" già nel 1976 aveva avviato lo studio di una nuova funicolare certamente più vantaggiosa sul piano economico rispetto alla seggiovia per la sua maggiore capacità di trasporto potendo essa trasportare in un'ora ben novecento passeggeri contro le duecento della seggiovia.

La chiusura della seggiovia era stabilita per il 14 febbraio 1983, data di scadenza dell'agibilità dell'impianto: la "vita tecnica" di un impianto a fune non può infatti superare i trent'anni di esercizio, dopo di che bisogna rinnovare l'intero complesso dagli organi di trazione ai tralicci e dalle carrucole alle seggiole adeguando il tutto alle nuove, aggiornate normative di sicurezza. La Società esercente riuscì tuttavia ad ottenere uno slittamento di due anni da questa data per cui la seggiovia sarebbe stata disattivata improporzionalmente il 14 febbraio 1985: la chiusura definitiva avvenne invece nel settembre del 1984 allorché, durante un violento temporale un fulmine danneggiò seriamente il cavo di trazione.

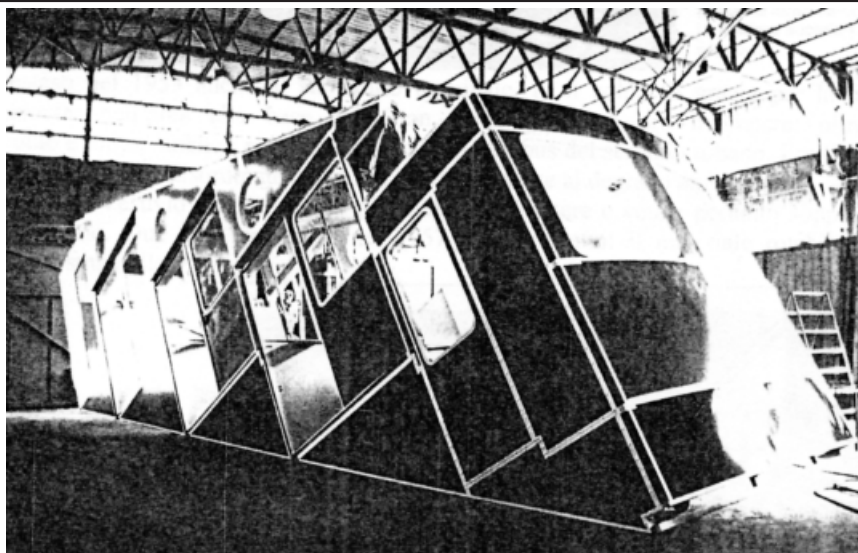


Termine di corsa: la seggiola biposto, con a bordo una coppia di turisti ha raggiunto la stazione superiore della seggiovia (foto collez. A. Falcone).

Un incidente che, per la verità, non suscitò...eccessivi rimpianti.

Visto l'insoddisfacente servizio offerto dalla seggiovia, il Consiglio Regionale della Campania deliberò nel 1980 la costruzione della nuova funicolare ed il relativo progetto venne inserito nel piano triennale di sviluppo approvato dallo stesso Consiglio nel novembre 1994. La deliberazione del Consiglio Regionale suscitò grande entusiasmo: nella ricostruzione della funicolare, che avrebbe valorizzato una risorsa naturale come il Vesuvio, si intravedeva infatti non soltanto il rifiorire delle attività economiche legate al flusso turistico che aveva come meta tradizionale appunto il Vesuvio ma anche l'uscita dallo stato di degrado in cui versava l'intera zona. Il mancato decollo dell'area vesuviana pur ricca di attrattive naturali, storiche e culturali, era facilmente individuato nella difficoltà di trasporto in assenza di un sistema viario in grado di smaltire l'intenso traffico locale e di consentire un rapido accesso alle zone di maggior interesse turistico. La mobilità è infatti la caratteristica peculiare del turismo e la realizzazione della funicolare avrebbe comportato anche interventi mirati al miglioramento stradale rendendo l'intero comprensorio meno congestionato dal traffico e quindi più vivibile.

La gestione Diretta Trasporti Pubblici della Regione Campania "Linee del Vesuvio" istituita nei primi mesi del 1987 dispose una gara internazionale di appalto per la costruzione della nuova funicolare che venne aggiudicata all'ANSALDO Trasporti mentre la progettazione delle stazioni e delle carrozze venne affidata all'architetto prof. Nicola Pagliara, un esperto del settore. Il progetto esecutivo dell'impianto fu approvato dalla Regione Campania e successivamente dal Ministero per i Beni Culturali ed Ambientali e dagli altri Ministeri competenti. Pareva che tutto andasse per il meglio: i giornali napoletani dedicarono molto spazio all'argomento pubblicando articoli dai toni entusiastici, ricchi di notizie non solo storiche su questo particolare mezzo di trasporto; si accennò finanche ad un eventuale ritorno della tranvia.



Una delle due carrozze, inutilmente costruite, parcheggiate da anni a Pollena Trocchia nel capannone delle locali autolinee CPL (foto A. Falcone).

La nuova funicolare avrebbe richiamato folle di turisti sul Vesuvio in occasione del Campionato Mondiale di Calcio in programma allo stadio San Paolo nel 1990 e si era stabilito che nel corso della cerimonia dell'inaugurazione sarebbero echeggiate le note della canzone "Funiculì funiculà" cantata dal grande tenore Luciano Pavarotti. Una dose di ottimismo generale senz'altro eccessiva...

I "Mondiali" passarono infatti alla storia sportiva senza che un solo turista straniero accorso ad assistere alle partite a Fuorigrotta potesse salire sul Vesuvio: la funicolare era rimasta impigliata nelle pastorie burocratiche. Le date previste presero a slittare sempre più nel tempo cosicché solo il 1° novembre 1991 poterono aver inizio i lavori. L'avvio fu quanto mai spedito, in breve tempo vennero abbattuti i tralicci e le due stazioni della seggiovia. La demolizione di quella inferiore riservò una emozionante sorpresa: durante lo sbancamento della coltre di ceneri e di lapilli, divenuta nel tempo compatta come una roccia, che nel 1944 aveva ricoperto quasi del tutto la vecchia stazione, proprio lì dove aveva inizio il binario di corsa, dal materiale rappreso spuntarono i resti di una vettura della vecchia funicolare: della cassa, in quanto lignea, nessuna traccia, il telaio metallico invece era praticamente intatto.

Era stato inoltre avviata la realizzazione delle due nuove stazioni progettate

dal prof. Pagliara; di quella a valle, in particolare, era stata costruita, a livello stradale, una grande piattaforma in cemento armato al di sopra della quale sarebbe sorto il fabbricato viaggiatori mentre al di sotto avrebbero trovato posto i motori e le varie apparecchiature indispensabili per il funzionamento dell'impianto, era stata poi anche realizzata, per lungo tratto, la trincea con la piattaforma in acciaio e cemento sulla quale si sarebbe dovuto posare l'armamento.

Erano però trascorsi sei mesi dall'apertura dei cantieri che il Comune di Torre del Greco, ritenendo che parte del tracciato nonché la stazione inferiore della costruenda funicolare ricadessero sul suo territorio, con ordinanza del 28 maggio 1992 sospese i lavori intrapresi sul territorio di sua pertinenza richiedendo la demolizione delle opere abusivamente realizzate ed il ripristino dello stato dei luoghi. In effetti sul foglio catastale n. 36 del Comune di Torre del Greco risultava che il tracciato della funicolare distrutto dall'eruzione del 1944, ad esclusione della stazione superiore, insisteva tutto sul territorio di questo Comune. Com'era possibile?

Ecco cosa era accaduto. L'antica funicolare, quella di "Funiculì funiculà" per intenderci, la quale ricadeva interamente sul territorio del Comune di Ercolano venne demolita nel 1904 e ricostruita dalla società Cook, secondo criteri tecnici più al passo con i tempi,

esattamente sul vecchio tracciato. Questa nuova funicolare riprese ad andare allegramente su e giù lungo il fianco del vulcano soltanto per breve tempo perché la furia della natura avrebbe spazzato in un amen l'opera dell'uomo. Nell'aprile del 1906 infatti, come accennato nella precedente puntata, ebbe inizio una tremenda eruzione che incenerì letteralmente la funicolare appena ricostruita.

La Cook, lungi dall'arrendersi, ricostruì ancora una volta l'impianto che venne inaugurato nel 1909: stavolta però, il tracciato, che prima era rettilineo, fu modificato. Per diminuirne la pendenza, infatti, invece di seguire la generatrice del Gran Cono, fermo restando il punto in cui sorgeva la stazione superiore, il tracciato venne ricostruito in due tratte uguali raccodate in corrispondenza dei binari di incrocio da una curva: il binario, facendo perno idealmente sul suo capolinea a monte ruotò verso sud di una settantina di metri e fu proprio in seguito a questo spostamento che quasi tutto il tracciato finì per ritrovarsi sul territorio del Comune di Torre del Greco.

Per ben 83 anni non si dette alcun peso

alla cosa fin quando cioè, non cominciarono i lavori per la nuova funicolare.

Ebbe allora inizio allora una estenuante battaglia a colpi di carta bollata, una serie di ricorsi e controricorsi poi, finalmente il Commissario Prefettizio di Comune di Torre del Greco, in data 16 febbraio 1995 rilasciò al dott. Vincenzo De Rensis, nella sua qualità di Commissario della Gestione Diretta Trasporti Pubblici della Regione Campania "Linee del Vesuvio", la concessione in sanatoria per i lavori già eseguiti e per quelli da eseguire, previo versamento a titolo di oblazione per il contributo di concessione ed a condizione che prima della ripresa dei lavori venissero indicate le zone di parcheggio e di sosta come richiesto dalla Sovrintendenza. I lavori sarebbero dovuti ricominciare il 16 febbraio 1996 e concludersi il 16 febbraio 1998.

Pareva dunque che non vi fossero più ostacoli per la ricostruzione della Funicolare, e ad assicurare anche i più scettici in materia, contribuiva anche la consegna da parte della ditta Ceretti & Tanfani delle due vetture che avrebbero dovuto trasportare i turisti sul cratere del Vesuvio. Le carrozze, in vivace livrea (una era verniciata in giallo, l'altra in colore rosso amarena, entrambe con il telaio in nero) e capaci ciascuna di 30 posti a sedere, furono trasportate a Pollena Trocchia e "temporaneamente" ricoverate presso deposito delle locali autolinee CPL. Dunque la nuova funicolare del Vesuvio poteva considerarsi una realtà!

Ma ecco ad appena tre mesi di distanza dalla concessione, in data 25 maggio 1995, al Commissario De Rensis veniva recapitata da parte della II Sezione del TAR l'ordinanza di sospensione dei lavori a seguito di ricorso proposto da WWF Associazione Italiana interessata al mantenimento dell'assetto del territorio. A tanto si aggiungeva il divieto assoluto di costruzione sui fianchi del vulcano. Era l'assurda fine di un sogno e di tante illusioni ma era anche la dimostrazione di come, tra risarcimenti alle industrie impegnate, elaborazioni di progetti vari, costruzione e poi parcheggio delle vetture ed altro si possa sprecare pubblico denaro sacrificando tra l'altro una risorsa turistica che in altri Paesi europei sarebbe stata certamente valorizzata!

Per ben 83 anni non si dette alcun peso

IL PROGETTO

Proposto per la prima volta in una struttura pubblica il ricorso alla "medicina alternativa"

# Omeopatia e agopuntura ambulatorio al Monaldi

COMBATTERE il mal di gola, alleviare i sintomi della rinite, lenire il mal d'orecchio. Col "remedium" omeopatico o con gli aghi, ma a patto che si tratti di patologie su base allergica. Con questi presupposti oggi i pazienti che si rivolgono al Monaldi possono rivolgersi indifferentemente sia ai seguaci di Ippocrate che agli specialisti delle medicine alternative.

L'ambulatorio, istituito per volontà del direttore generale Tullio Cusano nella divisione di Otorinolaringoiatria diretta da Carlo Antonio Leone, è inserito in un progetto finanziato dalla Regione Campania che recentemente ha destinato fondi per la realizzazione di schemi terapeutici afferenti alla medicina non convenzionale.

Ed è la prima volta che il settore sanitario pubblico, recependo le esigenze di una vasta fascia di utenti, promuove una collaborazione con specialisti che hanno seguito una formazione diversa da quella classica dell'ortopedico.



re ad un ampliamento delle indicazioni». D'altronde, come sottolinea il primario, sia a causa dello stress che per l'inquinamento atmosferico e ambientale, le manifestazioni allergiche sono in netto aumento. L'ambulatorio per chi intende curarsi con l'omeopatia o con l'infissione degli aghi in quei particolari distretti cutanei che sono i meridiani corporei, è attivo ogni venerdì dalle 15 alle 18, previa prenotazione telefonando allo 081 7064107 (caposala Pasquale Libertino). I medici coinvolti, oltre al primario e al suo collaboratore Francesco Mosca, sono gli specialisti in omeopatia e agopuntura Giovanni Leone e Carlo Di Nuccio che esercitano in convenzione. «Abbiamo aperto solo da una settimana — osserva Giovanni Leone — ma abbiamo già ricevuto molte telefonate, in genere da pazienti che chiedono spiegazioni sui protocolli e sulle modalità di accesso. Noi puntiamo ad una

Siamo lieti di apprendere da "La Repubblica" del 1 dicembre 2005 che, **finalmente, anche** presso l'Ospedale Monaldi i pazienti potranno ricorrere alla "medicina alternativa" ed in particolare all'agopuntura...

**...MA PRESSO IL S. MARIA DELLE GRAZIE DA BEN OLTRE UN DECENNIO FUNZIONA, OTTIMAMENTE, L'AMBULATORIO DI AGOPUNTURA DIRETTO DALLA DOTT.SSA PAOLA ZULATI E DAL DOTT. ANTONIO ROSSI.**