Il **passante ferroviario di Napoli** attraversa tutta la città di [Napoli](http://it.wikipedia.org/wiki/Napoli) (da [est](http://it.wikipedia.org/wiki/Est) ad [ovest](http://it.wikipedia.org/wiki/Ovest)) fino a giungere alla stazione di [Villa Literno](http://it.wikipedia.org/wiki/Villa_Literno). Il servizio ferroviario lungo tale infrastruttura è noto come [linea 2 della metropolitana di Napoli](http://it.wikipedia.org/wiki/Linea_2_%28metropolitana_di_Napoli%29).

**STORIA**

Con la costruzione della [direttissima Roma-Napoli](http://it.wikipedia.org/wiki/Direttissima_Roma-Napoli), fu creato un percorso che collegasse direttamente la [linea per Salerno](http://it.wikipedia.org/wiki/Ferrovia_Napoli-Salerno) con [quella per Roma](http://it.wikipedia.org/wiki/Ferrovia_Roma-Formia-Napoli), senza bisogno di invertire la marcia dei treni nella [stazione di Napoli Centrale](http://it.wikipedia.org/wiki/Stazione_di_Napoli_Centrale), inoltre si decise di realizzare un passante ferroviario di penetrazione urbana (il primo in [Italia](http://it.wikipedia.org/wiki/Italia)) con numerose stazioni urbane sia in superficie che sotterranee, in modo da offrire alla città di Napoli un autentico servizio metropolitano.

Nonostante i lavori fossero cominciati nel [1906](http://it.wikipedia.org/wiki/1906), l'inizio del servizio metropolitano tra [Pozzuoli](http://it.wikipedia.org/wiki/Stazione_di_Pozzuoli_Solfatara) e la nuova [stazione di Piazza Garibaldi](http://it.wikipedia.org/wiki/Stazione_di_Napoli_Piazza_Garibaldi) avvenne il 20 settembre [1925](http://it.wikipedia.org/wiki/1925), a causa della [prima guerra mondiale](http://it.wikipedia.org/wiki/Prima_guerra_mondiale), che bloccò i lavori per diversi anni, ma anche e soprattutto delle caratteristiche morfologiche dei luoghi.

Il 12 maggio [1927](http://it.wikipedia.org/wiki/1927) venne attivata la tratta orientale, dalla [Piazza Garibaldi](http://it.wikipedia.org/wiki/Stazione_di_Napoli_Piazza_Garibaldi), realizzata in posizione sotterranea nella medesima area della preesistente [Stazione di Napoli Centrale](http://it.wikipedia.org/wiki/Stazione_di_Napoli_Centrale), al nuovo capolinea di [Via Gianturco](http://it.wikipedia.org/wiki/Stazione_di_Napoli_Gianturco). Alcuni mesi dopo le stazioni di Chiaia e Fuorigrotta cambiarono nome rispettivamente in [Napoli Mergellina](http://it.wikipedia.org/wiki/Stazione_di_Napoli_Mergellina) e [Napoli Campi Flegrei](http://it.wikipedia.org/wiki/Stazione_di_Napoli_Campi_Flegrei), e venne attivata la fermata di [Piazza Leopardi](http://it.wikipedia.org/wiki/Stazione_di_Napoli_Piazza_Leopardi).

Nel [1935](http://it.wikipedia.org/wiki/1935) il passante, originariamente attrezzato con alimentazione a terza rotaia, venne elettrificato mediante la linea aerea a c.c. e vennero inaugurate nuove stazioni come quella di [Cavalleggeri d'Aosta](http://it.wikipedia.org/wiki/Stazione_di_Napoli_Cavalleggeri_d%27Aosta) e ristrutturate tutte le altre, in primis la [Piazza Garibaldi](http://it.wikipedia.org/wiki/Stazione_di_Napoli_Piazza_Garibaldi).

Oggi la linea è utilizzata dai treni metropolitani della [linea 2](http://it.wikipedia.org/wiki/Linea_2_%28Metropolitana_di_Napoli%29) della metropolitana di Napoli. Inoltre in tutte le stazioni fermano treni metropolitani per [Caserta](http://it.wikipedia.org/wiki/Stazione_di_Caserta), per [Formia](http://it.wikipedia.org/wiki/Stazione_di_Formia) e [Salerno](http://it.wikipedia.org/wiki/Stazione_di_Salerno).

Fino all'inizio del [2009](http://it.wikipedia.org/wiki/2009) la linea era percorsa anche da treni IC, ES e notturni che effettuavano fermate a Napoli Piazza Garibaldi, Napoli Mergellina e Napoli Campi Flegrei, ma poiché ciò comportava pesanti interferenze con il traffico metropolitano la linea è stata dedicata esclusivamente a questo servizio.

**LA SIMULAZIONE**

L’orario della simulazione è quello attualmente in vigore ed è stato redatto partendo dall’apposito programma gentt.

Il tracciato proposto comprende il tratto da Pozzuoli Solfatara a Napoli Gianturco. Ho escluso le fermate Giugliano-Qualiano e Quarto di Marano in quanto interessate da pochi treni che collegano Napoli Campi Flegrei a Villa Literno e Formia (in totale diciotto coppie).

Per semplificare la gestione della simulazione ho eliminato tutti i binari di deposito di Campi Flegrei lasciando solo i punti di ingresso/uscita DL1 e DL2; inoltre ho ipotizzato che alcuni materiali arrivino a Napoli Campi Flegrei come invii a vuoto da Napoli Fascio Gianturco (punto di ingresso NA-FG) o da Villa Literno e vi ritornino a fine simulazione

Alcuni treni utilizzano i punti di manovra MAN00 (identificato da M0), MAN02 (identificato da M2) e MAN03 (identificato da M3) come punto di sosta durante la simulazione. I punti di manovra MAN e MAN01 (identificati rispettivamente da M e da M1) sono invece utilizzati per l’inversione di marcia dei treni diretti o provenienti ai punti di sosta CF08dx e CF08sx situati al bin. 8; inoltre una coppia di materiali vuoti sosta durante la simulazione a MAN per circa mezz’ora per rendere disponibile il bin. 5.

Tutte le manovre sono automatizzate, ad eccezione di quelle di ingresso da DL2 per le quali occorre aprire manualmente l’ingresso ai binari dalla marmotta del punto di sosta M1.

Gli itinerari di ingresso e uscita dalle stazioni sono tutti automatizzati, con l’eccezione di Napoli Campi Flegrei (che va gestita manualmente) e degli ingressi a Pozzuoli per i treni provenienti da Napoli Campi Flegrei. Ovviamente nulla vieta la gestione manuale delle stazioni. Gli itinerari di uscita verso SA1 e TR2 sono automatizzati e non vanno aperti manualmente se non si vuole che vengano chiusi dall’attivazione del relativo pedale.

A Napoli Piazza Garibaldi i treni viaggiatori effettuano servizio esclusivamente ai binari 1 (treni dispari) e 4 (treni pari), come sembra effettivamente avvenire in realtà. Per questo motivo alcuni treni dispari hanno una sosta al segnale di protezione lato Piazza Cavour.

Poiché ho utilizzato le mie icone di treni lunghi senza la clausola “Length” ho fatto in modo che ciascun segnale di blocco automatico impegnato dai treni che viaggiano da destra a sinistra si ridisponga a via libera solo quando il treno ha superato con la coda il segnale successivo liberando anche visivamente la sezione di blocco.

Ho inserito in orario alcuni merci di fantasia ad orario cadenzato che viaggiano in totale automazione. Vi è inoltre l’invio di un locomotore da manovra da NA-FG a DL1 che poi rientra da DL2 trainando un’Ale724 guasta.

Per ricordare la storia della linea ho inserito alcuni treni statici che rappresentano:

1. il TEE “VESUVIO”
2. l’ICN “SCILLA”
3. un ETR460
4. un EXPR notturno anni ’70
5. un’Ale803
6. due carrozze “Corbellini”
7. un locale anni ’60 con E626 e carrozze castano-isabella e grigio ardesia

Termina la rievocazione storica un’immagine delle originarie elettromotrici E20 a terza rotaia.

Buon divertimento a tutti

Marco Castagna