

Un arbitro per la mobilità

di **Roberto Calise**

Sono novità importanti quelle per i trasporti di Napoli e provincia tracciate ieri dal sindaco Gaetano Manfredi, dall'assessore alla Mobilità Edoardo Cosenza e dal consigliere delegato ai Trasporti della Città Metropolitana Luciano Borrelli. Al suo insediamento, Manfredi aveva trovato un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (Pums) praticamente completo. Se lo spazio per incidere sulla programmazione è quindi stato limitato, la continuità amministrativa produce le richieste presentate al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per circa 2,5 miliardi di euro di investimenti. Del resto, il disegno dei trasporti era sostanzialmente fermo a quello dei primi anni Duemila condiviso fra la Regione a guida Bassolino, con Ennio Cascetta assessore ai Trasporti, e il sindaco Iervolino. Con soluzioni che però risentono del tempo, costi di gestione lievitati, finanze pubbliche meno floride. Dunque, rispetto al passato meno metropolitane e più alternative quali monorotaie e Brt (*bus rapid transit*, bus elettrici in corsie riservate).

continua a pagina 3

SEGUE DALLA PRIMA

Strumenti per riequilibrare il rapporto fra il capoluogo e i Comuni limitrofi, che vede ogni giorno entrare a Napoli cinque auto contro solo una che ne esce. Qualcosa che i cittadini ben conoscono, passando ore incolonnati nel traffico di assi interurbani che non reggono più – e sui quali servirebbe maggiore manutenzione, sperando vi siano presto novità in tal senso.

In tempi di mobilità elettrica c'è spazio anche per il tram. Si rispolvera l'idea di buon senso di prolungamento a Mergellina con un interscambio che darà fiato alla sottoutilizzata omonima funicolare. Poi, corsie in buona parte riservate e un segnalamento per corse più numerose e frequenti. Resta l'occasione sprecata di non connettere fra loro i due rami della rete, lato mare a San Giovanni e lato nord a via Stadera, cambiando il volto dell'area est dove è invece previsto un Brt.

In questo senso, le scelte prospettate più che avvicinare Napoli all'Europa sembrano trarre ispirazione da alcune metropoli del Sud America, dove Brt e metropolitane/monorotaie sopraelevate sono più diffuse. Proprio Napoli, e di recente Roma, hanno smantellato infrastrutture di trasporto sopraelevate, come la superstrada di corso Novara o la tangenziale di Tiburtina. Da anni a Genova si discute di come ridurre l'impatto della sopraelevata in zona portuale, e il recente progetto di *Sky Metro* (prolungamento in viadotto dell'attuale rete su ferro) sta incontrando non poche difficoltà. Non esistono invece esempi significativi di Brt in uso in Italia (Rimini a parte), con molti centri che puntano sul rilancio del tram (Roma, Firenze, Palermo, Cagliari, Bergamo,

Bologna, e altri).

In una città che sconta la troppa diversificazione di trasporti in uso (funicolari, metropolitana leggera, pesante, tram, bus, filobus, ferrovie metropolitane, suburbane, regionali) l'ulteriore inserimento di altre modalità rappresenta un'occasione per coprire in modo meno dispendioso alcuni buchi dell'attuale programmazione, ma è anche una sfida in termini di costo di esercizio. Ogni novità richiede infatti mezzi non già disponibili nei depositi, nuove linee di manutenzione, formazione di operatori non in forza alle attuali società.

Su tutto il piano aleggia infine un invitato di pietra: la Regione Campania e la sua controllata Eav, su cui si fonda la mobilità di interi quartieri come Soccavo, Pianura, l'area est. L'efficacia del contrasto all'auto privata per entrare in città dipende ad oggi in buona parte sulla salute di Circumvesuviana, Cumana, Circumflegrea e dalla metropolitana che si innesterà da Aversa sulla Linea 1. Una matassa politico-burocratica non facile da sbrogliare che si risolve solo in due modi: o con la cessione di infrastrutture (che senso hanno due gestori diversi sul futuro anello della Linea 1?) o con un arbitro, quale potrebbe essere un'agenzia per la mobilità della Provincia di Napoli di cui molti enti simili in Italia si sono dotati. L'impressione è che il prossimo *step* per il sistema trasporti non sarà tanto infrastrutturale/economico, ma su una verticale molto più delicata: quella politica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA