

Consigli per il prossimo Assessore ai Trasporti del Comune di Napoli

A cura di Claudio Cicatiello e Roberto Calise, con la partecipazione di Augusto Formato

Le politiche di mobilità del **Comune di Napoli**, fin dal giorno dopo dell'elezione del nuovo Sindaco nel giugno 2021, potranno contare su **tre importanti documenti programmatori**:

- Il **Piano Comunale dei Trasporti** redatto nel 1997 durante la prima sindacatura Bassolino. Sono passati 23 anni dalla sua approvazione, ma il documento conserva ancora una sua freschezza ed una sua fondatezza: basti pensare che lo sviluppo infrastrutturale in esso immaginato è ancora lungi dall'essere completato;
- Il cosiddetto **Piano delle Cento Stazioni**, redatto nel 2003 durante la prima sindacatura Iervolino. Rappresenta la naturale evoluzione del Piano del '97, e si prefigge un obiettivo ambizioso: far sì che circa 970.000 napoletani possano raggiungere a piedi in un tempo ragionevole (10-15 minuti) una fermata della rete su ferro. Un concetto che può sembrare banale, ma che oggi viene ripreso, con le dovute proporzioni, dal Ministro De Micheli quando parla dello sviluppo della rete ferroviaria ad alta velocità, affermando che l'obiettivo del suo Ministero è che l'80% degli italiani possa vivere a meno di un'ora da una stazione dell'alta velocità;
- Il **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)**, approvato in linea generale dalla giunta De Magistris, che va ulteriormente a integrare la programmazione degli anni precedenti ma in un orizzonte più ampio, che include anche interventi stradali e l'innesto di forme di mobilità *sharing*, modalità di trasporto sconosciute fino a qualche anno prima.

La presenza di una cornice programmatoria già delineata rappresenta un potenziale **vantaggio** per chi assumerà il ruolo di Assessore ai Trasporti della giunta post-De Magistris: per dirla in altri termini, ciò che si può fare a Napoli per migliorare la mobilità è già su carta, con tanto di analisi dei flussi, stime numeriche, etc.

Ciò consentirà di concentrarsi sui **tre principali problemi** che attendono la nuova amministrazione per ciò che riguarda i trasporti, ossia:

1. **Il rapporto con la Regione Campania.** In un quadro in cui la mobilità, ed i relativi fondi, sono generalmente competenza delle regioni, il Comune di Napoli continua a integrare con notevoli risorse proprie il corrispettivo per il funzionamento di ANM. Inoltre, in una logica in cui il Primo Cittadino è anche Sindaco della Città Metropolitana, la quale è attraversata nel suo territorio da linee ferroviarie fondamentali (Cumana, Circumflegrea, Circumvesuviana) ma che sono di diretta competenza regionale, è necessario instaurare un rapporto non subalterno con l'ente regionale. In caso contrario, ogni reale tentativo di potenziamento dei servizi di trasporto rischia di esser vano. **L'ottica da adottare dovrà essere sempre e solo di sistema**: il cittadino, una volta che oblitera un biglietto, entra in un unico ambiente di aziende che si devono parlare, non importa se sia salito a bordo di un mezzo ANM, EAV o CTP;
2. **ANM, le gare, l'azienda unica.** In un recente sondaggio del Corriere della Sera, su circa 400 aziende italiane dove sarebbe desiderabile lavorare, ANM risulta essere in posizione 382, ma rientra al 21° posto (su 22) nella categoria "Trasporti & Logistica". E' importante notare come EAV non sia neanche in classifica. Ovviamente, i dati in questione sono puramente indicativi, ma svelano una verità di fondo: **ANM ha un'impostazione aziendale solida**. Del resto, ANM si è salvata, nei fatti, da sola, attraverso un duro concordato preventivo. Questo è un buon punto da cui ripartire, ma tenendo sempre d'occhio il quadro generale – che è alquanto confuso. Infatti, l'iter per le gare finalizzate a individuare i nuovi gestori dei servizi di mobilità su base regionale è ancora in corso. Quest'ultimo è però incompatibile con l'idea,

non ben precisata, di “azienda unica”, sempre da immaginare su base regionale. Infine, va chiarito il destino di CTP, in quanto azienda della Città Metropolitana, che però condivide alcuni tratti di infrastruttura filoviaria con ANM;

3. **Il decadimento delle infrastrutture su ferro.** Nel mentre che proseguono i lavori per l’ampliamento della rete metropolitana, si pone il problema della manutenzione delle stazioni già aperte, alcune in servizio dal 1993. I tagli feroci degli ultimi anni hanno impattato sulla manutenzione ordinaria, nonché sul numero di personale che dovrebbe tenere aperte sia le stazioni minori delle funicolari (che, sempre più spesso, “saltano” alcune fermate, chiuse perché impresidiate), sia le seconde uscite delle stazioni della Linea 1 (presenti a Rione Alto, Montedonzelli, Salvator Rosa, Toledo), che spesso rappresentano vere e proprie stazioni bis, permettendo di ampliare notevolmente il bacino delle fermate e raggiungere più cittadini. E’ necessario mettere in campo delle azioni straordinarie di recupero delle linee su ferro esistenti, tram compreso: in questo senso, i fondi UE in arrivo possono rappresentare una chance.

Per la conformazione della città, fin dal 1997 si è scelto di puntare a **potenziare la dotazione su ferro**. A quasi trent’anni di distanza da quella visione, questa rappresenta ancora **l’opzione migliore** sul piatto del futuro Comune di Napoli. Tuttavia, è difficile ipotizzare la creazione di nuove linee *ad hoc* – anzi, rappresenterebbe già un grande successo cercare di arrivare a conclusione dei cantieri attualmente aperti. Riprendendo lo spirito del Piano delle Cento Stazioni del 2003, è possibile ipotizzare interventi mirati, economicamente più sostenibili e afferenti **a diverse enti e diverse voci di bilancio**, per rafforzare la rete su ferro già presente nella città di Napoli. Solo infatti potenziandola sarà possibile **rimodulare le linee su gomma**, che spesso affogano nel traffico cittadino, e sulle quali non è possibile più di tanto spingere, se non attraverso un doveroso, ma già in atto, rinnovo del parco bus.

Di seguito, qualche spunto, raggruppato per linee:

- **Linea 1:** completamento dei cantieri in corso, sia di competenza comunale (tratta Garibaldi-Capodichino Aeroporto) che di quella regionale (tratta Piscinola-Capodichino Di Vittorio). Su quest’ultima, è necessario instaurare un rapporto più serrato con EAV, che ha la competenza di realizzare le stazioni. Senza infatti la tratta Piscinola-Capodichino Di Vittorio non è possibile chiudere l’anello della Linea 1, **depotenziando** il suo effetto benefico di cardine della mobilità cittadina. E’ bene poi evidenziare che le stazioni in oggetto ricadono in un territorio da anni dimenticato, come i quartieri di Secondigliano e Miano, che hanno nella realizzazione di questa infrastruttura il loro **unico veicolo di riscatto**. Assume dunque grande importanza anche la sistemazione esterna delle stazioni, che può essere veicolo di progetti di riqualificazione urbana. Vanno inoltre riaperte le **secondo uscite** delle fermate Rione Alto, Montedonzelli, Salvator Rosa, Toledo, e recuperato il progetto della seconda uscita della stazione Materdei, che consente un collegamento diretto con il Rione Sanità. Poi, va avviata una necessaria **revisione** delle infrastrutture di linea, essendo state aperte in differenti momenti storici (1993, 1995, 2001, 2012, 2013). Infine, per quanto riguarda il servizio, i nuovi treni in arrivo rappresentano una boccata d’aria fresca. Tuttavia, i treni attualmente in servizio sono stati forniti fra il 1993 e il 2008: un orizzonte temporale più che buono per treni di questo tipo. E’ ipotizzabile un piano straordinario di **revampizzazione** per recuperarli;
- **Linea 2:** di competenza di Ferrovie dello Stato, attraversa zone nevralgiche della città. In particolare, va ripresa la realizzazione della stazione di **Porta Capuana**, il cui iter si bloccò per non precisate ragioni. Sarebbe una valvola di sfogo importante per fermate storicamente affollate come Cavour e piazza Garibaldi, rappresentando al contempo un’occasione di connettività per una zona lasciata spesso ai margini dei discorsi sulla mobilità. Il vicino parcheggio di piazza Leone (il Quick Parking San Francesco) potrebbe rappresentare un già pronto interscambio ferro-gomma. Si devono prendere decisioni in merito ai **tunnel** di

collegamento fra le stazioni Montesanto e Amedeo con le vicine **funicolari**: in certe stazioni vi sono già predisposizioni infrastrutturali, ma le opere sono ferme. Va richiesto a FS di potenziare i sistemi di **filtraggio** dei passeggeri attraverso appositi **tornelli**: ad oggi, le fermate della Linea 2 sono pressoché un porto franco, pericolose durante le ore notturne. Va poi finalmente aperta la stazione **Traccia**, realizzata ma mai inaugurata, ubicata nella periferia est della città, che con il suo tunnel pedonale romperebbe lo storico isolamento del **Rione Luzzatti**, divenuto di recente famoso per via dei libri di Elena Ferrante (operazione dunque da poter pubblicizzare anche sfruttando la celebrità della zona).

- **Linea 6**: completamento dei cantieri in corso, **recupero** delle stazioni già inaugurate (tratta Mostra-Mergellina). E' **urgente** decidere sul proseguimento della linea, al fine di realizzare il necessario deposito dei treni, nonché sull'acquisto di nuovi treni. Senza queste due azioni, la linea, ben prima di essere aperta, si avvia ad essere **insostenibile** dal punto di vista sia trasportistico che economico. Vi è un'interessante ipotesi di attestazione della linea a **Posillipo**, in piazza San Luigi: se realizzata, rappresenterebbe la prima (nonché unica) linea su ferro che arriva in quella zona. Ciò consentirebbe di **rompere** un altro storico **isolamento** di quartiere, e di "spezzare" linee bus troppo lunghe, come la 140 resa ormai celebre dai post su Facebook di Antonio Bassolino: linee bus più corte consentirebbero un servizio più efficiente. Infine, un tema da discutere con Invitalia: il prolungamento della Linea 6 a **Bagnoli**, di cui esiste un progetto definitivo approvato dal Comune di Napoli nel 2009, ma che è dall'epoca in stand by.
- **Linee EAV** (Cumana, Circumflegrea, Circumvesuviana). Anche in questo caso, il rapporto con la **Regione** appare dirimente, in quanto queste linee sono cruciali per garantire la mobilità nella Città Metropolitana. Fra i vari progetti attualmente in essere, sicuramente il più impattante per il Comune di Napoli è rappresentato dalla **bretella** di collegamento Cumana-Circumflegrea che passa per il complesso universitario di **Monte Sant'Angelo**, il **Rione Traiano**, Parco San Paolo, Viale dei Giochi del Mediterraneo: tutti quartieri non dotati di linee su ferro, e con servizi su gomma estremamente carenti. Su tale bretella è necessario che Palazzo San Giacomo batta un colpo, in quanto rappresenta una grande opportunità di riqualificazione urbanistica. Un progetto nel quale il Comune, invece, potrebbe avere diretta voce in capitolo è il collegamento Linea 1 – Circumflegrea presso la stazione di **Cilea**: un'ipotesi abbandonata una dozzina di anni fa per difficoltà infrastrutturali, ma che potrebbe essere recuperata alla luce delle evoluzioni tecnologiche nel campo dell'ingegneria. Ciò renderebbe la Circumflegrea direttamente accessibile dal Vomero, cambiando completamente lo **scenario di utilizzo** per questa linea, e accrescendo ancora di più il suo bacino di passeggeri, al pari di ciò che avverrebbe per la Linea 1;
- **Funicolari**: per i quattro impianti cittadini è necessario procedere al recupero delle **fermate intermedie**, sempre più spesso a corto di personale e bisognose di manutenzione straordinaria al fine di non pregiudicarne il funzionamento. Particolare importanza potrebbe avere l'aggiunta della **IV fermata** sulla funicolare di **Montesanto**, in prossimità di via Tito Angelini, prospiciente il Castel Sant'Elmo. La fermata avrebbe il duplice scopo di servire direttamente una delle zone più turistiche della città, e, con un collegamento pedonale, servire anche il sottostante **viale Raffaello**, una strada molto popolosa ma cieca ubicata nel Vomero basso. Un simile collegamento verticale rapido romperebbe l'**isolamento** di questa zona, rappresentando un cambio di paradigma per gli abitanti di una zona non servita, anche in questo caso, da servizi su gomma. A tal proposito esisteva già un progetto approvato dal Comune di Napoli, di cui si sono perse le tracce con il cambio di giunta Iervolino-De Magistris. Per ciò che concerne invece le altre funicolari, assume importanza il pensare lo scambio **tram-funicolare di Mergellina**, di cui si parlerà più avanti. Come invece detto in precedenza, si devono prendere decisioni in merito ai **tunnel di collegamento** fra le stazioni Montesanto

e Amedeo con la vicina Linea 2: in certe stazioni vi sono già predisposizioni infrastrutturali, ma le opere sono ferme.

- **Tram e filobus:** il potenziamento del sistema tranviario potrebbe rappresentare l'opzione migliore in termini **costi/benefici** di medio periodo per la città di Napoli. Parimenti vale per la rete filoviaria, sebbene con una marginalità positiva minore. E' bene sottolineare che Napoli vive un paradosso: mentre ha una linea metropolitana in via di sviluppo con carenza di treni, presenta invece **abbondanza** di **tram** e **filobus** (circa 50 unità di ambedue le tipologie) in gran parte inutilizzati poiché le linee tramviarie e filoviarie sono troppo poco sviluppate, con grande spreco di risorse in termini di **mezzi immediatamente disponibili**. Dunque, anche per contrastare l'immarcescimento di questi mezzi, va ripensata la rete filoviaria e tramviaria, innanzitutto **portando a compimento i lavori** già in essere, come la filovia Museo-Colli Aminei, e ripristinando la rete tramviaria da via Stadera a piazza Sannazaro nella sua interezza. Successivamente, è possibile immaginare un allungamento della linea tramviaria da piazza Sannazaro alla **funicolare di Mergellina**, potenziando così l'accesso via ferro alla zona di Posillipo e inserendo in un "sistema" l'isolato impianto che sale fino a via Manzoni. Lato periferia est, invece, è da rivedere l'analisi costo-benefici effettuata da Invitalia per la realizzazione del **BRT (Bus Rapid Transit)**, pensato per collegare la zona di Ponticelli e via Argine. Infatti, piuttosto che realizzare il BRT, potrebbe essere più conveniente nel lungo periodo, per quanto più dispendioso sul breve, prevedere il potenziamento in queste zone della **rete tramviaria**, mirando a creare una specie di cerchio che, da via Marina, si ricongiunga con la linea a via Stadera. Ciò aumenterebbe in modo esponenziale l'utilizzo del tram, restituendo alla zona Est una vera occasione di rigenerazione urbana, in una zona scarsamente servita da linee su gomma e servita dalla sola Circumvesuviana (che, come detto, è di gestione regionale, con tutto ciò che ne consegue).

Da questa breve panoramica appare chiaro che gli assi di intervento sono molteplici e rispondono a **differenti fonti di finanziamento**, nonché a diversi enti: al fianco di opere di competenza comunale, se ne affiancano altre di competenza regionale e statale. In questo senso, il Comune deve tornare ad essere un **ente propositivo** e capace di mettere intorno a più tavoli i vari attori coinvolti nella mobilità cittadina, che è essenziale venga percepita come un sistema unico. Un aiuto può venire dall'**aumentare** la **qualità percepita** del servizio, con maggiori **informazioni** all'utenza (ad oggi assenti), nonché recuperando un rapporto con il Consorzio UnicoCampania, che si occupa della **bigliettazione**, più volte segnalato in questi anni come il tallone d'Achille del trasporto partenopeo, comportando altissimi tassi d'evasione tariffaria, e conseguente ammanco economico per le aziende.

Al contempo, il Comune, con l'**autorevolezza** della terza città d'Italia, deve porsi come attore dialogante con le tante realtà della **sharing mobility**, ormai per la maggior parte in mano a operatori privati. In questo senso, qualcosa è stato fatto dall'uscente Assessore Clemente: è necessario continuare su questa strada, cercando di portare anche sistemi di bike e car sharing in città.

Il nuovo Assessore ai Trasporti dovrà dunque essere un conoscitore delle **dinamiche trasportistiche** del Paese, ma al contempo **non ne dovrà essere vittima** in quanto accademico: serve un approccio **ragionato** ma **concreto**, una persona con un background solido ma una **visione fresca** sulle cose. I recenti anni hanno mostrato che, al netto delle buone intenzioni, figure troppo accademiche si scontrano con una difficilissima quotidianità, rimanendone **schiacciate**, e perdendo così l'afflato programmatico e di visione di futuro dal quale una città europea come Napoli **non può prescindere**.

Napoli, 7 Novembre 2020