

5 febbraio 2022

## Il dibattito sui trasporti

# TRENI IN CAMPANIA C'È NUOVA VITA PER LE PICCOLE RETI

Roberto Calise

**I**l dibattito sulla riapertura della ferrovia Castellammare-Gragnano, appena 10 km chiusi nel 2010, ha evidenziato come i prossimi anni possano essere forieri di importanti novità per le ferrovie della Campania. Infatti, alle risorse del Pnrr si sommano fondi integrativi nazionali, oltre a nuovi approcci su piani già esistenti come i Contratti Istituzionali di Sviluppo (Cis) del ministero per il Sud, che ora godono delle stesse norme di accelerazione e semplificazione previste per il Pnrr.

Trovata la disponibilità di cassa, resta il tema di decidere quali idee portare avanti. Sulla già citata ferrovia, ad esempio, fioccano progetti a più livelli istituzionali, con i Comuni che spingono per la riconversione della linea in tram, e il Parlamento che vuole riaprirla almeno per treni turistici. In mezzo, l'attivismo dell'Eav, holding regionale dei trasporti, che su progetto dell'ingegnere Mario D'Avino in "Riciclo dei trasporti scartati" (Clean Edizioni, 2021) propone una nuova vita per i tratti ferroviari abbandonati della Campania.

I quali sono tanti: per citarne un paio, si pensi al delitto della Cancellone-Torre Annunziata (31 km attraverso i popolosi comuni di Terzigno, San Giuseppe Vesuviano, Ottaviano), o all'incerto futuro dell'ex Alifana verso Santa Maria Capua Vetere, in teoria prolungamento dell'attuale metropolitana Piscinola-Aversa.

La triste lista delle ferrovie dismesse in Italia è figlia di un periodo in cui si era concentrati sull'Alta velocità a discapito dei servizi regionali.

La sensibilità su questi temi è oggi cambiata. La Commissione europea ha fissato nel Green Deal del 2019 un ambizioso target: entro il 2050 le emissioni di gas serra legate ai trasporti dovranno diminuire del 90%. In quest'ottica, recuperare e potenziare quanto esistente è cruciale, educando l'utenza all'utilizzo dei trasporti pubblici.

Il tema di fondo è quindi che visione ha la politica della mobilità e che pianificazione si intende adottare. Il rischio sono iniziative frammentate, coinvolgendo singoli Comuni

ma senza andare a incidere sul problema dei problemi: i flussi verso Napoli. Secondo i documenti preparatori del Piano urbano della mobilità sostenibile (Pums) della Città metropolitana approvato nell'ottobre 2020, ogni giorno per un utente che esce dal capoluogo ne entrano 5. La maggior parte degli spostamenti verso Napoli avviene dalla sua provincia, seguita da quelle di Caserta e Salerno.

La pianificazione dei trasporti, dunque, dev'essere interprovinciale. Già nel 2016, Dominique Perrault, autore della riqualificazione di piazza Garibaldi, invitava nello studio comparativo "Grand Paris Grand Naples" a guardare alle province di Napoli e Caserta come ad una sola conurbazione urbana. Vi è poi Salerno, sempre più legata a Napoli dal punto di vista trasportistico: basti pensare all'integrazione fra i rispettivi porti e aeroporti che è già realtà.

In questo quadro, manca un respiro diverso sulla ferrovia.

Un'idea potrebbe essere replicare la rete di linee suburbane ("linee S") già in uso in Nord Italia, massimizzando l'utilizzo del passante ferroviario partenopeo. Torino e Milano hanno atteso anni per avere un'opera che Napoli ha già dal 1925, e che è la sola a garantire penetrazione diretta dalle province fino al cuore della città, senza bisogno di roture di carico fra vari mezzi di trasporto. Immaginate un sistema cadenzato e graficamente identificabile, che consenta ad esempio l'arrivare da Gragnano direttamente nel cuore di Napoli (Montesanto, piazza Amedeo, piazza Cavour) in poco meno di un'ora. Oppure, sull'altro versante, andare da Castellammare all'aeroporto di Pontecagnano, in futuro servito da una stazione ferroviaria.

Si obietterà che le Ferrovie dello Stato non hanno interesse a riaprire tratte dismesse o potenziare i servizi. Il rapporto con Fs è però regolato da contratti di servizio con la Regione, ente che in ultimo decide. Le risorse per le infrastrutture, si è detto, ci sono. C'è da immaginare un nuovo approccio sul servizio, destinandogli ulteriori risorse: un passaggio duro ma necessario per raggiungere gli obiettivi fissati dall'Europa.

Serve infine armonia fra i livelli istituzionali, con il coinvolgimento di Napoli e della Città metropolitana su ogni scelta che vada a impattare la mobilità da e per il capoluogo, senza sovrapposizioni e iniziative isolate. È importante che le dismissioni, così come le frammentazioni decisionali, appartengano al passato, per poter dare ai cittadini campani i trasporti che meritano.