

Giovedì 2 novembre 2023

Se la metro è un'utopia, meglio il tram

di **Roberto Calise**

SEGUE DALLA PRIMA

È primavera in Europa. Non nel senso climatico, con l'autunno ormai arrivato. È la primavera dei tram: così è stata definita la riscoperta urbanistica/trasportistica/politica di una modalità di trasporto considerata un simbolo del passato, soppiantata dal largo utilizzo dei mezzi su gomma. Tuttavia, è ironico pensare che, nel pieno della vulgata sulla sostenibilità ambientale, i sistemi di mobilità fossero molto più green decenni fa con linee che oggi si definirebbero *full electric*, ossia tram e filobus. In Europa negli ultimi anni ci si è accorti che realizzare tram costa molto meno delle metropolitane e aiuta a riqualificare viali e quartieri, rendendo più vivibili la città. La Commissione Europea incentiva questi impianti: sono davvero numerose le realtà che si sono dotate di linee tranviarie o hanno potenziato quelle già esistenti. Secondo l'ottimo sito di divulgazione trasportistica Cityrailways.com, il leader europeo è la Germania con 54 impianti per complessivi 3.800 km di lunghezza. Segue la Francia con 29 reti e 841 km, la Polonia con 15 sistemi per 931 km, e l'Italia con 13 città per 439 km.

continua a pagina 2

Il nostro Paese sta risalendo una classifica che lo vedeva molto più in basso: si pensi come Firenze stia cambiando volto grazie al tram. Così Padova e Venezia/Mestre con la tecnologia Translohr. O Palermo che sta lavorando, pur fra tante difficoltà, alla propria rete. Poi Cagliari, Bergamo, Sassari e Messina, seppur con singole linee. A Bologna sono partiti i cantieri, mentre Roma ha appena chiuso la gara più grande d'Europa: 457 milioni di Euro per 121 nuovi mezzi, necessari per una rete che in vista del Giubileo si espanderà. Ovviamente, la parte del leone la fanno Milano e Torino, con quest'ultima che ha appena fatto entrare in servizio le nuove vetture (saranno 70 in totale) prodotte nelle officine partenopee Hitachi di via Argine.

E Napoli? La città, è cosa nota, ha puntato sulle metropolitane. Con la beffa che se per lungo tempo scarseggiavano i treni del metrò, vi era abbondanza di ben 60 filobus e 33 tram. I quali avrebbero avuto difficoltà a circolare sui pochi chilometri disponibili di rete: il tram si ferma da anni a via Colombo con i lavori della Linea 6 lungo la Riviera di Chiaia che ne hanno impedito il ritorno fino a piazza Sannazaro, dove pare tornerà entro il 2026 grazie ai fondi Pnrr. Sarebbe opportuno spingersi fino alla vicina e sottoutilizzata funicolare di Mergellina, che acquisterebbe così nuovo senso trasportistico. Nonché sapere i tempi di ripristino anche lato Poggioreale, dove un altro cantiere metropolitano (quello della Linea 1) impedisce il ritorno del tram su via Stadera.

Una grande possibilità di sviluppo potrebbe essere l'area orientale, che con i suoi grandi viali aspetta di recuperare vivibilità per i cittadini, in una zona dove il trasporto è affidato alla sola Circumvesuviana che non brilla certo per efficienza. Le risorse non mancano: sono quelle del Patto per Napoli del 2016. Si è scelto però di puntare su un'altra modalità di trasporto, il Bus Rapid

Transit (Brt): lunghi autosnodati elettrici che corrono in corsie riservate, una specie di tram low-cost su gomma. Un interessante studio di Andrea Spinosa, presentato all'ultimo seminario sul sistema tram del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha però evidenziato che realizzare un Brt è sicuramente più economico, ma nel lungo periodo rende meno del tram nel rapporto fra costi dei lavori e passeggeri trasportati.

Come le grandi capitali europee (Londra, Madrid, Parigi) stanno ultimamente facendo, Napoli potrebbe seguire lo stesso modello: linee tranviarie che partono dai terminali delle metropolitane e si diramano verso la periferia. Un futuro possibile per l'area est, evitando di aggiungere un'ennesima modalità di trasporto (Brt) in una città che ne ha già tante (metrò pesanti, metrò leggero, funicolari, tram, filobus, ferrovie), fungendo da collegamento tra la rete tranviaria costiera di San Giovanni con quella di via Stadera. Nonché a nord della città, nei Comuni dell'hinterland fra la stazione metrò di Chiaiano e Licola: ottima idea lanciata nel marzo 2022 di cui non si hanno notizie. Infine: il Pnrr aveva assegnato alla defunta Ctp la realizzazione di una nuova filovia. Ora che l'azienda è stata fatta fallire, chi gestirà una volta realizzato il progetto da 14,6 milioni di Euro? Tram e filobus sono un'opportunità per una Napoli dove realizzare metropolitane è ormai un calvario: si spera che il vento primaverile europeo arrivi a battere anche il Golfo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA