

**Intervista a Carlo Piacenza, AD Thales
Marciani (FLC): la logistica ed economia circolare
Logistica: Freight e Intesa a Innovation Center
PNRR e gare: svolta per il TPL di Roma?
Eugenio Patané e la scelta dell'in house
Liberalizzazione del TPL
Rigenerazione degli scali ferroviari
Napoli: un sistema complesso di trasporti
AI e trasporti: Club Italia a Bari
Amazon e Bocconi studiano i trasporti marittimi**



Napoli

A Napoli un sistema complesso, metro e bus, tram, treni e funicolari. La città non solo quella delle più belle stazioni metro del mondo



È iniziato all'insegna dei trasporti il 2024 di Napoli. Metropolitane e funicolari della rete comunale dell'Azienda Napoletana Mobilità (ANM) aperte fino a tarda notte a San Silvestro e il 1° gennaio, coadiuvate dalla Linea 2 di competenza Trenitalia. Una misura che idealmente segue ai prolungamenti d'esercizio nel weekend già attivi in città da settembre 2023, e che probabilmente verrà replicata nel periodo pasquale riparando così alle carenze degli anni passati che avevano sollevato polemiche per i tanti turisti lasciati a piedi.

Non è stato purtroppo lo stesso per le linee di competenza regionale dell'Ente Autonomo Volturno (EAV) come Cumana e Circumvesuviana, dalle quali dipende la mobilità di interi quartieri di Napoli nonché della provincia. Tuttavia, il positivo segnale di una maggiore attenzione al trasporto è arrivato alla cittadinanza e ai turisti, contribuendo non poco ad alleggerire il consueto quanto infernale traffico di Capodanno.

Un plauso dunque al Comune, che ha tante sfide per la mobilità nell'anno appena

iniziato. Entro giugno va aperta l'eterna incompiuta metropolitana Linea 6: otto stazioni lungo 5,5 km dal quartiere di Fuorigrotta fino al centro di Napoli (piazza Municipio dove avverrà lo scambio con la Linea 1). La frequenza delle corse risentirà dei pochi quanto piccoli treni, e ci vorrà tempo prima che la situazione cambi. Tuttavia, è fondamentale partire anche perché l'opera, sovvenzionata in parte da fondi europei, ne prevede la restituzione a Bruxelles se non venisse varata per tempo. In questi giorni, è stato annunciato un accordo con Hitachi, che fornirà per 200 milioni di Euro 22 nuovi treni da 39 metri per la Linea 6 uguali a quelli già in uso sulla metropolitana di Genova, considerata gemella di quella partenopea.

Secondo previsioni di Palazzo San Giacomo, seguirà poi nella seconda metà dell'anno l'inaugurazione delle stazioni Centro Direzionale e Tribunale della Linea 1, che cambieranno il volto di una parte di città molto vissuta durante il giorno da migliaia di lavoratori, ma pressoché deserta la sera. Il

servizio sarà effettuato dai nuovi treni del metrò che ormai i partenopei hanno imparato a conoscere, il cui numero aumenterà nell'arco dell'anno fino ad abbattere notevolmente i tempi di attesa. Qualcosa di impensabile fino a pochi mesi fa.

Allargando lo sguardo alle linee di competenza regionale, il 2024 vedrà con tutta probabilità l'apertura della stazione di Monte Sant'Angelo adiacente all'omonimo polo universitario, quella di Melito sulla metropolitana Piscinola-Aversa, e a fine anno la riattivazione della ferrovia per Benevento: tutte misure che dovrebbero alleggerire il flusso veicolare dalla provincia verso il capoluogo, che è la questione cruciale di tutti i trasporti in Campania. Caso a parte è il raddoppio della Circumvesuviana sulla linea Napoli-Sorrento nel tratto che da Pompei arriva a Castellammare: i primi chilometri dovrebbero aprire entro l'anno, ma resta il nodo della soppressione del passaggio a livello di via Cosenza. Il recente caso del rider investito da un treno Circum tra Boscoreale e Scafati ricorda tragicamente quanto sia urgente la soppressione di questi impianti, così come richiesto dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSFISA). Serve dunque mettere da parte le polemiche, in uno sforzo di responsabilità di tutte le forze politiche per procedere coi lavori e separare i flussi stradali da quelli ferroviari con un sottopasso che garantirà sicurezza e vivibilità.

In centro città si attendono poi l'inizio dei lavori di rinnovo della Linea 2 di competenza FS, la fine dei lavori di ristrutturazione della Funicolare di Chiaia e l'attivazione dell'ascensore di Monte Echia, altra decennale incompiuta, nonché la gara per i monopattini in condivisione di cui Napoli è rimasta sprovvista poiché le aziende che vi operavano si sono ritirate dal mercato. Una modalità di spostamento che ancora deve prendere ben piede, ma dal potenziale inte-

ressante su un segmento (quello dello sharing) che va globalmente rafforzato.

Sul finire del 2023 vi è stato spazio anche per la mobilità elettrica, con l'assegnazione della gara per venti nuovi tram (vinta dalla turca Bozankaya) e per ripristinare la linea tramviaria fino a piazza Sannazaro. Si spera sia un antipasto per ampliare una rete che ha ampi margini di crescita a Napoli come in provincia così come certificato dal Piano Urbano della Mobilità (PUMS) approvato il 27 dicembre 2023 dalla Città Metropolitana, e che lascia aperta la possibilità di realizzare più tram che BRT (bus rapid transit), che mal si inserirebbero in un sistema cittadino già affollato di tante quanto difformi modalità di spostamento.

Si incastra invece perfettamente nel delicato contesto di San Martino la quarta fermata della funicolare di Montesanto, su cui il Comune sembra voler procedere con decisione. Un'opera dall'alta valenza sia trasportistica che artistica a supporto del nascente Polo dei Musei Nazionali del Vomero voluto dal Ministro della Cultura, Gennaro Sangiuliano. La stazione servirà anche viale Raffaello, popolarissima strada cieca del Vomero, garantendo a migliaia di cittadini l'interscambio a Montesanto con Cumana, Circumflegrea, Linea 2 del metrò. Una rivoluzione della mobilità per un costo irrisorio se parametrato ad altre opere. Destano quindi stupore le critiche di alcuni comitati di quartiere, e che paragonano l'opera al Ponte sullo Stretto additato anch'esso come potenziale spreco. Segno che c'è tanto da fare per recuperare la fiducia dei napoletani nel trasporto pubblico e per far comprendere l'importanza delle infrastrutture, strumenti essenziali di servizio alla collettività.

Roberto Calise