

Così parte il tram del futuro

di **Roberto Calise**

C'è un vecchio andazzo napoletano universalmente comprensibile anche se espresso in dialetto, omaggio senza tempo alla figura centrale di ogni famiglia del mondo. Recita: «Chi ha una madre è ricco e non lo sa». In realtà non si tratta di un detto, bensì di una poesia di Pia Improta Tarallo, erroneamente attribuita a firme più famose (Totò, Salvatore Di Giacomo) e composta nel 1952. In quel periodo i napoletani, così come gli abitanti di tante altre parti d'Italia, erano fortunati e non lo sapevano. Ricchi della possibilità di vivere le loro città quasi senza la necessità di un mezzo di locomozione privato. Questo grazie ad un'impressionante copertura della rete tramviaria, che in poco più di cinquant'anni (dalla fine dell'Ottocento al secondo dopoguerra) si era diffusa a macchia d'olio. Nell'anno in cui Tarallo componeva i suoi versi Napoli aveva 200 km di binari: oggi, poco più di 10. Ad una ricchezza molto più consapevole (per via dei cantieri che impattano sulla quotidianità) stanno tornando gli abitanti di Firenze, Palermo, Bologna, Cagliari, Bergamo. La Capitale sta lanciando un imponente piano di potenziamento che porterà al raddoppio della rete.

continua a pagina 3

SEGUE DALLA PRIMA

È una tendenza europea: da inizio degli anni Duemila, il tram vive una seconda giovinezza in molte città del continente, utilizzato soprattutto nelle periferie per fare da adduzione/integrazione alle reti metropolitane che poi proseguono verso i centri storici.

Anche Napoli sta provando a iscriversi a questo club europeo: sono infatti partiti i lavori per il potenziamento della rete tramviaria con fondi Pnrr – quindi con cantieri da chiudere entro il 2026. L'obiettivo è ripristinare il tratto che va dai capolinea di via Stadera e San Giovanni fino a piazza Sannazaro, con due brevi estensioni ad est verso via Nazionale delle Puglie e ad ovest verso la funicolare di Mergellina: un interscambio che darebbe nuovo senso trasportistico a questo storico impianto, da sempre sottoutilizzato.

La linea sarà anche velocizzata, con probabili asservimenti semaforici e quindi priorità di passaggio ai mezzi pubblici rispetto a quelli privati. Misura necessaria tanto più che i tram correranno per gran parte in corsie promiscue e non riservate, con tutto quel che ne consegue. È cosa nota che le preferenziali a Napoli siano tali perché gli automobilisti le «preferiscono» alle corsie normali: una battuta per dire che non essendo telecontrollate come avviene in tante altre città, sostanzialmente non esistono. Ad oggi le novità sul tram partenopeo si fermano qui. Meglio sicuramente dell'attuale situazione, ma poco rispetto a quanto si potrebbe esprimere soprattutto nell'area est dove l'amministrazione comunale ha la volontà di realizzare un bus *rapid transit* (Brt), ossia autobus elettrici che viaggiano in carreggiate riservate. Invece, i larghi viali della VI Municipalità (Barra, Ponticelli, San Giovanni) ben si presterebbero ad un vero, completo rilancio del tram: affacciarsi a Firenze per credere, dove strade in preda alle auto sono state completamente ripensate per il passaggio di questo storico quanto moderno mezzo.

Inoltre, dotare la VI Municipalità di una maglia tranviaria consentirebbe un salto quantico all'intera rete cittadina: si potrebbero connettere direttamente i due capolinea di San Giovanni e di via Nazionale delle Puglie (di prossima realizzazione), con ripercussioni positive sulla frequenza e qualità del servizio. Davvero strano che questa scelta non sia stata perseguita da Palazzo San Giacomo, né richiesta con forza dal consiglio comunale e/o dai quartieri interessati dai prossimi lavori del BRT. A proposito di Municipalità: la IX (Pianura, Soccavo) ha approvato un ordine del giorno con cui chiede all'amministrazione comunale uno studio di fattibilità per il prolungamento da Bagnoli della metropolitana linea 6. Una richiesta di prospettiva per rompere lo storico isolamento di una zona non toccata da alcuna ferrovia, eccezion fatta per la malmessa Circumflegrea di competenza regionale. Ci si augura che la giunta accolga questo appello, e che venga supportato in un consiglio comunale che dovrebbe guardare anche ad un più alto compito di programmazione del futuro e non solo di segnalazione delle attuali inefficienze cittadine. Come quelle che toccano proprio la Linea 6, ormai chiusa a giorni alterni senza grandi spiegazioni ai cittadini. Infrastruttura dalla genesi travagliata, attesa decenni, e già bisognosa di tagliandi. Si dice che il percorso del tram ne sia un inutile doppione: a quanto pare, non è così. Ricchezze trasportistiche inconsapevoli.

© RIPRODUZIONE RISERVATA