

Un metrò che sia regionale

di **Roberto Calise**

Ogni anno, puntuali, arrivano le classifiche. La più dibattuta è quella sulla vivibilità del *Sole 24 Ore*, che vede Napoli costantemente sul fondo delle province (104° su 107 nel 2025). Altrettanto puntualmente, si apre la discussione: la qualità della vita è anche il mare, i tramonti, la pizza, etc. Poi però arrivano altre rilevazioni, che vanno ad esplorare più nel dettaglio alcuni aspetti della quotidianità dei cittadini come i trasporti. Da tempo Legambiente individua le ferrovie regionali campane come le peggiori d'Italia. Se i trasporti sono deficitari, come si muovono gli abitanti? La risposta, che tutti già conosciamo, è: in auto. È quanto emerge da «Mal'Aria», il report annuale (sempre di Legambiente) che analizza la qualità dell'aria nei centri urbani italiani. Peggio di Napoli solo Milano e Palermo: a dimostrazione che non basta essere una città di mare spazzata dal vento per poter recuperare posizioni.

continua a pagina 10

SEGUE DALLA PRIMA

Il dato più interessante è sulla conurbazione verso Caserta, che ormai con il capoluogo regionale costituisce quasi un'unica, grande metropoli: Acerra, Aversa, Casoria, Teverola, ecc. Neanche in questi centri minori si respira bene. Si conferma quanto da più parti si sta iniziando a ribadire: il tema è l'accessibilità verso Napoli. Assi viari troppo carichi, una provincia ingolfata di auto – spesso con un parco veicolare più vecchio del resto del Paese, considerato anche il reddito pro capite che è la metà di quello italiano. L'unica soluzione è investire nel trasporto pubblico, in particolare nella ferrovia. Se sono note le condizioni difficili della rete in capo all'Eav (Circumvesuviana, linee flegree), si sa di meno di quella gestita dal gruppo Ferrovie dello Stato, il cui potenziamento rappresenta ad oggi la soluzione più pratica per trarre benefici in un lasso di tempo ragionevole. Fino a qualche anno fa, c'era il progetto di una cosiddetta «metropolitana regionale»: treni più frequenti, orari cadenzati, costruzione di nuove linee e altre storiche sgravate dal traffico di lunga percorrenza grazie all'apertura dell'alta velocità. Poi l'idea si è arenata. Nel mentre altre città l'hanno copiata, ispirandosi alle tedesche S-Bahn: Milano, Torino, Bologna. Sistemi ferroviari suburbani pensati per rendere più agevole spostarsi dai sobborghi verso i capoluoghi. A Napoli sono iniziati i lavori per rifare la «Linea 2», ossia il passante ferroviario che taglia longitudinalmente la città da Pozzuoli a Gianturco. Una ferrovia che ha compiuto cent'anni e le cui stazioni vanno rimodernate: per i prossimi mesi saranno chiuse quelle di piazza Amedeo e Montesanto, ed altre seguiranno. Lavori che potrebbero essere l'occasione di pensare più in grande. Disegnando un sistema di linee S che superi la semplice Linea 2 (denominazione impropria e confusionaria) e che si dipani come una ragnatela per tutta la regione.

Tanto ci sarebbe da fare, a partire dal ritorno dei treni in Irpinia, in primis completando i lavori di elettrificazione fra Salerno, Benevento e Avellino, come evidenziato di recente in un convegno dall'Ance locale. Oppure, potenziando le stazioni di centri come Giugliano, più di 100 mila abitanti senza neanche un parcheggio d'interscambio ferro-gomma. Sarebbe stato poi auspicabile non smantellare la strada ferrata verso Gragnano, per connettere la città della pasta al resto della regione. Un rischio che corre anche Castellammare, che batteggia da anni per avere più corse verso Napoli.

Così come già lotta per il rilancio, a poco meno di due anni dall'inaugurazione, l'aeroporto di Salerno. Sul tema c'è stata nella giornata di ieri una riunione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Mit), unico dicastero che conta ben due Sottosegretari campani: il salernitano Antonio Iannone e il napoletano Tullio Ferrante. Secondo il Mit, lo scalo sconta una scarsa accessibilità che lo rende meno attrattivo. Eppure, basterebbe poco: è posto al fianco di una ferrovia d'importanza nazionale. In circa un'ora si potrebbe arrivare dalle piste di Pontecagnano al cuore di Napoli. Tempi assolutamente paragonabili a quelli che tutti quanti noi, quando andiamo all'estero, siamo disposti ad impegnare dal centro di Londra, Parigi, Berlino o Madrid per arrivare in aeroporto. Consiglio dunque non richiesto a chi di dovere: più che di scalo di Salerno, forse servirebbe parlare di secondo aeroporto di Napoli, e puntare su un'ottima connessione ferroviaria verso il capoluogo di regione, nonché Calabria e Basilicata. Ancora una volta, è il treno la soluzione: un mezzo antico come rimedio moderno contro l'aria (e la pianificazione) cattiva.

© RIPRODUZIONE RISERVATA