

## I numeri che ANM non dà

di **Roberto Calise**

«Un milione, o anima del purgatorio». Era l'espressione del Cavaliere di Così parlò Bellavista, indimenticabile breviario di vizi e virtù dei partenopei per la regia di Luciano De Crescenzo. Appena sentiva questa cifra, l'anziano padre della co-protagonista si destava dal suo sonno, rimembrando di quando era un'audace ma sfortunato imprenditore. Un'esclamazione ormai patrimonio comune, pronunciata a corredo di un numero degno di nota. Chissà quante anime del purgatorio sono state evocate in questi giorni nel leggere che l'Azienda Napoletana Mobilità (Anm) ha raggiunto l'iconico traguardo dei 100 milioni di passeggeri trasportati in un anno, il da poco conclusosi 2025. Ogni giorno, Anm accoglie sulla metropolitana Linea 1 ben 124.000 utenti, poco meno di 120.000 sui bus, 15.000 nella funicolare centrale, e così via. Una cifra tonda di cui l'amministrazione comunale deve andare orgogliosa, e che indica la strada da continuare a seguire: più corse, con orari d'esercizio prolungati (soprattutto nei weekend).

Il tutto nonostante una Linea 6 – costata quasi un miliardo di Euro – che continua a chiudere alle 15 ad un anno e mezzo dalla sua inaugurazione, ed i fermi improvvisi delle funicolari come denunciato da Cittadinanza Attiva, a cui si sommano le carenze storiche (segnaletica, tornelleria, rivendita biglietti, integrazione con mezzi di altre società). Si immagini se tutto questo fosse a pieno regime che numeri si potrebbero toccare.

continua a pagina 2

SEGUE DALLA PRIMA

Del resto, è sempre bene guardare attraverso i numeri. Fa riflettere come la crescita della mobilità collettiva a Napoli faccia il pari con l'aumento della presenza di turisti, che per muoversi devono per forza di cose affidarsi a bus e metrò. Sarebbe dunque importante capire rispetto a questi 100 milioni quante auto in meno vi siano per le strade, che è poi l'obiettivo ultimo del trasporto pubblico: essere un'affidabile e frequente alternativa al mezzo privato.

In questo senso si inserisce la richiesta da parte del Comune di avere più disponibilità finanziaria da parte della Regione. Battaglia sacrosanta, sperando che la giunta Fico allarghi una coperta storicamente corta senza definanziare altre aziende, in particolare quelle che operano dall'hinterland verso Napoli. La madre di tutte le battaglie resta infatti il miglioramento dei servizi verso il capoluogo, sia a livello di EAV che di Trenitalia – su quest'ultima si potrebbe fare molto di più ad infrastruttura praticamente invariata, immaginando un sistema ferroviario suburbano (le cosiddette Linee S) così come presente a Milano, Torino e Bologna su ispirazione delle tedesche S-Bahn.

È in provincia che si gioca il futuro della mobilità partenopea. In attesa dei cantieri della metropolitana Linea 10 (che collegherà piazza Garibaldi con la stazione di Afragola, passando per

popolose realtà come Casoria e Casavatore), avanzano i lavori dell'alta capacità Napoli-Bari con relative ripercussioni sulle ferrovie già esistenti. La progressiva attivazione della nuova linea porterà ad abbandonare alcune vecchie tratte, come quella che oggi taglia trasversalmente Casalnuovo ed Acerra servendo più di 100.000 abitanti.

In vista della dismissione, si sta aprendo un dibattito con un'inedita convergenza bipartisan. Alla Camera dei Deputati l'onorevole Carmela Auriemma (Cinque Stelle) ha sollevato il tema a Tullio Ferrante, Sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti (Forza Italia), il quale ha proposto un tavolo di confronto con gli enti locali partendo dal progetto di Massimo Pelliccia, ex Sindaco di Casalnuovo e attuale capogruppo di Forza Italia in Consiglio Regionale: riconvertire il sedime ferroviario in un tram che possa collegarsi alla rete napoletana attualmente in espansione.

Infatti, nei prossimi mesi il tram partenopeo raggiungerà via Nazionale delle Puglie, a neanche 3 km da Casalnuovo.

Sarebbe un cambio di prospettiva epocale per quel quadrante della provincia: un'operazione di buonsenso trasportistico a costi assolutamente contenuti. Resta da chiarire cosa voglia fare la città di Acerra, che invece si sta muovendo su altri tipi di progetti: indirizzarla verso un percorso congiunto per un nuovo tram provinciale sarebbe un'ottima cosa per favorire la mobilità verso il capoluogo. Il tutto ovviamente se vi sarà il benessere del Comune di Napoli e della Regione Campania nella persona dell'Assessore ai Trasporti Mario Casillo. I presupposti di un'intesa bipartisan però vi sono tutte, segno di un'atmosfera più dialogante creata dopo le elezioni dello scorso novembre. O anima del purgatorio, verrebbe da esclamare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA