

La Metropolitana Regionale della Campania. Mobilità sostenibile, architetture e trasformazione urbana

Prof. Ennio Cascetta

Ordinario di pianificazione dei sistemi di trasporto

Università Federico II di Napoli

Assessore ai trasporti della Regione Campania dal 2000 al 2010

L'area metropolitana di Napoli, da Caserta a Salerno, ha 3,5 milioni di abitanti, con una densità tra le più alte in Europa e nel mondo (1.900 abitanti per kmq). Un'area che ha storicamente notevoli problemi di mobilità, congestione e inquinamento. Ma, al tempo stesso, un territorio con straordinarie opportunità. La storia, che fino alla metà del novecento ha lasciato una eredità di circa 1200 km di ferrovia, e la elevata densità consentono di puntare su un massiccio intervento di miglioramento della mobilità (una vera e propria "cure of steel" come ha titolato il prestigioso Financial Times) per ridurre l'inquinamento ambientale e il traffico dei grandi centri urbani. Per questo motivo nel 2001 è stata avviata la più grande opera pubblica in Italia dopo l'Alta Velocità-Capacità ferroviaria. Grazie a questo grande progetto, nel 2015 il sistema ferroviario della Campania avrà 170 km di linee e 83 stazioni in più (raggiungendo, rispettivamente, 1.400 km di binari e 423 stazioni), collegando in un'unica grande rete tutto il territorio delle cinque province, grazie anche a 28 parcheggi e 21 nodi di interscambio treno-bus. A beneficiarne in primo luogo ambiente e cittadini: a regime si prevedono oltre 6 mila tonnellate in meno all'anno solo di monossido di carbonio, mentre il 60% dei napoletani, ad esempio, sarà a non più di 500 metri da una stazione del sistema. Senza contare gli effetti sulla sicurezza (i feriti da incidenti stradali diminuiranno di ben duemila unità l'anno) e sull'economia e l'occupazione (10mila lavoratori all'anno per il periodo di attuazione degli investimenti e a regime 40.000 occupati in più per effetto della metro).

Dal 2001 ad oggi sono state realizzate opere ed investimenti per quasi 3 miliardi di euro tra fondi europei, statali, regionali e di altri enti locali. Un miliardo di soli fondi europei destinati ai trasporti. In questi primi 10 anni sono stati completati 54 km di linee e 39 stazioni (tra nuove e riqualificate) su tutto il territorio regionale. Nessuna grande città italiana ha investito come Napoli nello sviluppo della ferrovia, nello stesso periodo a Milano sono stati completati 14 km di nuove linee e a Roma soltanto due. Oltre 40 cantieri sono attualmente aperti in tutta la regione per continuare i lavori. Fino al 2015, se si continua con il passo tenuto sin qui, si realizzeranno altri 100 km di linee e 60 stazioni.

Il progetto di metropolitana regionale è stato pensato insieme al completamento della linea di Alta Velocità ferroviaria Roma Napoli Salerno, entrata in esercizio nel 2009 che collega il centro delle due più grandi città del centro-sud a circa un'ora di treno e, attraverso la metropolitana regionale, estende collegamenti ed opportunità a tutta la città e al territorio della intera regione .

Molta attenzione è stata dedicata alla partecipazione ed al coinvolgimento delle istituzioni e agli altri *stakeholders* nel processo decisionale. Tutte le istituzioni europee, nazionali e regionali sono state coinvolte nelle diverse fasi del processo di decisione e attuazione. Ma molta attenzione è stata rivolta ai cittadini, ai lavoratori, alle imprese che sono stati consultati in tanti modi diversi e fatti partecipare, come è giusto, ad un grande progetto che segnerà il futuro di questo territorio per tanti decenni. Sta di fatto che i napoletani hanno sopportato con pazienza i cantieri della metropolitana che per anni hanno letteralmente "invaso" strade e piazze.

Il progetto di metropolitana regionale è stato anche l'occasione per rilanciare l'intero sistema di trasporto pubblico in Campania. Sono stati definiti nuovi orari ferroviari, organizzati per linee e orari mnemonici, sono stati acquistati nuovi treni e nuovi bus, è stato realizzato uno dei più estesi sistemi di integrazione tariffaria di Europa, Unico Campania, che consente di utilizzare tutta la rete del trasporto campana con un unico biglietto ed un unico abbonamento.

I risultati sono stati importanti. Il numero di viaggi effettuati ogni anno sulla rete metropolitana regionale sono cresciuti del 40% (quelli sulla rete metropolitana di Napoli del 75%); la quota modale del trasporto collettivo per la città di Napoli è cresciuta dell'11% attestandosi al 43% in totale (la media delle grandi città italiane è del 29%). I consumi energetici dei veicoli circolanti in Campania sono diminuiti di 110 mila tonnellate equivalenti di petrolio mentre le emissioni di CO2 equivalente sono diminuite di 250 mila tonnellate/anno.

Ma alla metropolitana regionale della Campania si è affidato anche il compito di contribuire alla trasformazione e alla riqualificazione di intere aree urbane. Gli interventi progettati e realizzati sulle stazioni, in particolare, sono stati molto più che semplici terminali di trasporto. I progetti sono stati affidati a decine di architetti con storie e stili diversi, provenienti da tutto il mondo e, ovviamente, anche da Napoli. Ognuno di loro ha dato una sua lettura del territorio e ha proposto interventi che andavano al di là del singolo terminale, aprendosi alla riqualificazione di piazze, spazi pubblici, parti di città. Un vero e proprio catalogo di stili, scuole, interpretazioni. In molte stazioni sono state installate opere di arte contemporanea, anche in questo caso di artisti già noti e affermati e di giovani artisti napoletani e campani. La combinazione architettura-arte è veramente unica e le stazioni più importanti del "metrò dell'arte" fanno parte delle attrazioni turistiche che hanno arricchito la Campania di qualità urbana facendo della metropolitana un simbolo di un diverso rapporto fra infrastrutture e territorio, mobilità e sostenibilità.

Il progetto della stazione di Montesanto e della riqualificazione dell'area circostante è un esempio concreto dell'idea di Metropolitana Regionale. Si è valorizzato il patrimonio storico della nostra città e della storia del suo "ferro" riqualificando una delle prime stazioni ferroviarie della città della fine del XIX secolo. Si è anche colta l'occasione di riqualificazione urbana del contesto adiacente (cfr. progetto dell'ex ospedale militare) oltre che di dialogo con l'arte attraverso la presenza nell'area banchina delle splendide foto di Mimmo Jodice, racconto poetico delle tappe archeologiche e paesaggistiche dello storico percorso della Cumana nei campi Flegrei, i "campi di fuoco" della storia e della mitologia.