

Le idee

Ecco il piano per i trasporti

di Ennio Cascetta e Stefano de Luca L'invito della associazione dei Ricostituenti a discutere del tema del futuro della mobilità a Napoli e degli impegni da richiedere alla prossima amministrazione comunale ci ha spinto ad alcune riflessioni che qui riassumiamo. Una premessa. La crisi di Napoli e della sua area metropolitana è anche dovuta alla crisi del suo sistema di mobilità e una loro ripresa non può che passare per la sua vigorosa ricostruzione.

Parafrasando Tolstoj, tutte le città che funzionano nel mondo sono simili, hanno tutte un eccellente sistema di trasporto integrato. Napoli è la terza città di Italia per popolazione ma occupa il 103° posto per qualità della vita, e 57° posto per mobilità sostenibile. Ancora, una popolazione sotto il milione di residenti, costantemente in decrescita ma con la densità residenziale più alta d'Europa. Una città con quasi 60 veicoli ogni 100 abitanti, un tasso di motorizzazione in crescita, un parco veicolare altamente inquinante (60% pre- Euro3) e una domanda di spostamento interna alla città fortemente polarizzata sull'auto (53%).

Questo quadro è certamente dovuto al declino del trasporto pubblico che nell'ultimo decennio si è letteralmente dimezzato. Le cause sono molteplici. Sicuramente c'è stata una riduzione dei finanziamenti nazionali (-22% nel decennio) e al taglio pesantissimo dei finanziamenti aggiuntivi della Regione dal 2010 al 2015 (-72%), ma è anche dovuta alla scarsa manutenzione e alle inefficienze aziendali. Ancora oggi il costo di produzione di un chilometro su gomma a Napoli è quasi il doppio del costo standard.

Parallelamente, non si sono mai sviluppate alternative efficaci all'automobile e al trasporto pubblico. Il sistema di parcheggi di interscambio non è mai decollato, mentre ogni esperimento di mobilità condivisa (bike-sharing e car-sharing) si è arenato.

L'indice di congestione medio della città fornito da Tom Tom è il terzo peggiore in Italia dopo Roma e Palermo, mentre ogni anno oltre 3000 persone sono ferite in incidenti stradali e circa l'85% di questi feriti sono pedoni, ciclisti o motociclisti.

Allo stesso modo la qualità dell'aria ci vede in fondo alle classifiche. Napoli oggi è una città che non garantisce un equo diritto alla mobilità, non garantisce competitività alle sue imprese, non protegge gli utenti deboli del suo sistema di trasporto e non garantisce una completa fruibilità e vivibilità dei suoi spazi pubblici.

Ribaltare questa situazione non può essere il risultato di aggiustamenti marginali. Occorre una forte politica dei trasporti di medio/ lungo termine con due strategie fortemente correlate tra loro: il riequilibrio modale e il riequilibrio delle funzioni urbane.

Il riequilibrio della mobilità supporterà il riequilibrio delle funzioni urbane, mentre il riequilibrio delle funzioni urbane sarà presupposto per un sistema di trasporto più efficiente e sostenibile.

Insomma ci immaginiamo una città che alle attuali "centralità" urbane aggiunga Bagnoli, con i grandi interventi ormai decisi, Scampia, a partire dalla sede della facoltà di Medicina, San Giovanni, a partire dalla facoltà di Ingegneria e dalle altre attività che vi si stanno localizzando, Capodimonte, intorno allo splendido museo e al suo parco e così via.

Centralità vecchie e nuove tutte collegate da una unica rete di mobilità integrata!

Bisogna garantire accessibilità diffusa su ferro con il completamento della rete di metropolitana. È più che mai necessario trovare le risorse che ancora mancano all'appello, circa 200 milioni di euro, per completare la Linea 1 che è divenuta anche un elemento di valorizzazione di fama mondiale. La chiusura dell'anello (stazioni di Centro Direzionale, Tribunale, Poggioreale e Capodichino) consentirà una completa integrazione del sistema metropolitano con le 3 porte di ingresso alla città: aeroporto, porto e stazione centrale. Allo stesso modo dovrebbe essere strategico concludere e rendere operativa la Linea 6 con il completamento delle stazioni in fase di costruzione (Chiaja, San Pasquale e Mirelli) ma, soprattutto, con la realizzazione del deposito a Campegna, la estensione a Bagnoli e la possibile deviazione a servizio della collina di Posillipo.

Il Deposito a Campegna consentirà di assicurare un servizio da metropolitana alla Linea 6; connettere Bagnoli significherà dare forza al riequilibrio urbano della città; connettere Posillipo consentirà di risolvere uno dei più annosi problemi di scarsa accessibilità della città.

Anche qui mancano risorse importanti, circa 400 milioni di euro per completare il finanziamento di quest'opera. La linea 7, di cui manca ancora la progettazione di una parte mentre sono in corso da decenni i lavori della stazione di Monte Sant'Angelo e da molti anni quelli di Parco San Paolo, una volta completata, consentirà di chiudere un altro anello della rete di metropolitane esistente.

Accessibilità diffusa su ferro significa, anche, favorire la connessione di grandi attrattori. Alcuni studi hanno dimostrato la possibilità di collegare, a costi accettabili, la stazione Museo della Linea 1 con Capodimonte mediante una funivia; la stazione Chiaja della Linea 6 con via Chiatamone e il lungomare di via Partenope attraverso un People Mover. Il tutto andrebbe supportato da un sistema di circuiti ciclabili e pedonali, integrati tra loro e con il trasporto pubblico, fruibili dalla micro-mobilità elettrica e ariapista a servizi di sharing privati.

È evidente, tuttavia, che costruire nuove metropolitane non ha senso senza un rilancio dei servizi mediante l'acquisto di bus e treni ma, soprattutto, il finanziamento di servizi aggiuntivi. Rilancio che, a sua volta, deve coniugarsi con profondo risanamento delle aziende di trasporto. Appare più che mai necessaria una visione aziendale/

industriale nella gestione delle aziende di trasporto e, soprattutto, che sia libera da ingerenze politiche a tutto beneficio della città e degli utenti. Basterebbe attuare la riforma del trasporto pubblico locale che, da circa 20 anni, obbliga di mettere a gara i servizi, lasciando all'ente pubblico il potere di regolamentazione e controllo. Una scelta non più rinviabile.

Certo, per realizzare trasformazioni così profonde servono importanti risorse economiche ma l'esperienza ha dimostrato ampiamente che le risorse arrivano se si hanno buone idee e progetti credibili e questo richiede commitment politico, coraggio e autorevolezza . Per questo è importante parlarne ora.

© RIPRODUZIONE RISERVATA