

I trasporti

Elogio del tram ma resta un desiderio

di **Francesco Domenico Moccia**

La transizione ecologica su cui si dovranno investire i finanziamenti europei punta sul trasporto sostenibile: ridurre l'emissione dei gas climalteranti in atmosfera, l'energia spesa per viaggiatore/kilometro, l'occupazione di spazio e di suolo. A tutti questi requisiti risponde il tram, un mezzo di trasporto che sta vivendo una seconda giovinezza in Europa e nel mondo. Stoccolma ha iniziato il ripristino della rete tramviaria circa trent'anni fa. A Firenze, quando si è previsto il passaggio sul fianco di Santa Maria del Fiore, qualche protesta si è sollevata, ma la linea realizza un eccellente collegamento per l'altra tratta tra la stazione ferroviaria e Scandicci. Ancora di più è da apprezzare come questo intervento non si è limitato al solo miglioramento del trasporto, ma ha ottenuto la riqualificazione di un comune periferico con la creazione di una nuova piazza su cui affacciano gli uffici comunali, una libreria, bar ed altri locali commerciali. È un luogo di ritrovo anche di pregevoli qualità grazie al progetto dell'architetto italo-inglese Richard Rogers.

Il tram, poiché viaggia in corsia riservata o con dispositivi di traffico privilegiati, è relativamente rapido, non soffre dei blocchi da congestione. L'attuale materiale rotabile è spazioso, comodo, in grado di assicurare un viaggio confortevole.

Città come Milano non hanno mai dismesso il servizio tramviario e lasciano ancora correre sui binari le vecchie carrozze insieme ai nuovi Sirio. A Napoli all'abolizione delle linee tramviarie si giunge nel 1961 non tanto per seguire le preferenze dei viaggiatori o per un razionale piano dei trasporti, ma per la scelta burocratico-governativa sulla liquidazione dei danni di guerra, durante la quale, gran parte del parco dei mezzi di trasporti dell'area metropolitana era stato distrutto dai bombardamenti. Così, invece di ripristinare i tram che erano andati perduti, si sostituirono con 148 autobus. Gli effetti di questo spostamento su gomma del trasporto pubblico, congiunto all'aumento della diffusione dell'auto si son potuti vedere nel parallelo aumento del traffico fino alle gravissime congestioni degli anni '80 e '90. Una svolta si profilò con il Piano dei trasporti del Comune di Napoli del 1997, autore Ennio

Cascetta, poi assessore regionale e riferimento per il cambiamento del trasporto pubblico locale tuttora in atto. Quel piano prevedeva due linee tramviarie, quella per Poggioreale e quella per Secondigliano. Quest'ultima non è mai andata in vigore, l'altra ha subito numerosi periodi d'interruzione per i lavori alla Marina. La linea per Fuorigrotta sarebbe sostituita da una metropolitana iniziata per il torneo di calcio Italia '90 e il cui completamento non c'è ancora. Ad un concorso d'idee per il collegamento - ancora difficile per i turisti - tra i due Musei Archeologico e di Capodimonte avanzai la proposta di ripristinare il tram che avrebbe potuto raggiungere anche la Stazione Marittima. Nel Ptcp della Provincia di Napoli del 2007, l'architetto Vincenzo Russo ricostruì tutta la rete tramviaria ripristinabile e la collegò con scambi intermodali alla metropolitana regionale. È un sistema per rendere tutta la rete di trasporto più efficiente e capillare. Anche questo piano è rimasto del tutto inattuato. Al contrario si sono dismesse numerose linee ferroviarie. In Germania si diffonde il tram-treno, un tram che viaggia sui binari dei treni (hanno uno scartamento maggiore). Con questo sistema si possono ripristinare i collegamenti pubblici di massa ed a basso impatto ambientale sulla Torre Annunziata-Gragnano, Torre Annunziata-Cancello, sui tratti che si dismetteranno a breva tra Acerra e Napoli. Altre tratte dismesse sono quelle della vecchia Alifana. Tante sono le possibilità di investimento rapide e proficue. Ma il tram continuerà a rimanere un desiderio?

© RIPRODUZIONE RISERVATA

