

Premessa

Il progetto di Sistema di Metropolitana Regionale della Campania intende contribuire, in modo incisivo e duraturo, allo sviluppo di una mobilità sostenibile, capace di coniugare minore inquinamento, maggior qualità dei servizi, maggiore accessibilità al territorio, sviluppo e rafforzamento delle aziende che operano nel settore, occasioni di crescita per il sistema produttivo della regione.

Si tratta di un progetto strategico per la “**politica dei trasporti sostenibili**” di questa Amministrazione, in quanto persegue il riequilibrio della ripartizione modale, privilegiando sistemi e infrastrutture di trasporto collettivo su ferro che minimizzano la loro incidenza sul consumo di risorse naturali (energia, ecosistemi, paesaggi), sulla salute e sulla sicurezza dei cittadini. Ma privilegiare la strategia del ferro in Campania ha anche la valenza di *reinventare la tradizione*; ossia di riproporre, anche sul piano culturale, quello spirito di iniziativa e di innovazione che a partire dalla prima linea ferroviaria realizzata in Italia, la Napoli-Portici del 1839, ha guidato un vivace periodo di progettualità ferroviaria tesa a modernizzare Napoli e la Campania.

Il progetto di Sistema di Metropolitana Regionale parte dai bisogni di mobilità delle persone e delle merci per definire un piano di servizi integrati di trasporto idoneo a soddisfare la domanda di mobilità, con un adeguato livello prestazionale, fino ad individuare le nuove infrastrutture necessarie per l’attuazione del piano dei servizi. Complessivamente, l’obiettivo è promuovere un’efficiente offerta di servizi, migliorando la qualità generale e riducendo i costi, puntando sulla capacità delle infrastrutture di creare valore, ossia di contribuire ad assicurare servizi di trasporto adeguati per sostenere lo sviluppo economico.

Il risultato del lavoro, che si è svolto con il coinvolgimento e la partecipazione attiva degli Enti Locali, delle aziende ferroviarie e delle forze sociali, è da considerarsi, per la Campania, come il primo *progetto di sistema* nel campo dei trasporti, il primo documento di *pianificazione di settore* che scaturisce dalla Legge Regionale 28/3/2002 n.3 sulla riforma del trasporto pubblico locale e sistemi di mobilità della regione Campania, il primo atto di *programmazione integrata trasporti-territorio*.

È un **progetto di sistema**, ossia un progetto che costruisce e verifica uno scenario di assetto e di funzionamento delle infrastrutture di trasporto e, contemporaneamente, dei servizi che da queste possono essere supportati. Nel *progetto di sistema* le diverse modalità di trasporto (ferrovia, autobus, automobile), i nodi di scambio, le tecnologie dei materiali e i livelli di *performance* dei servizi (linee, orari, tariffe) sono inseriti in un unico disegno di rete complessiva che privilegia la ferrovia integrata con tutti gli altri modi di trasporto. Il progetto definisce la rete del sistema stabilendo ruoli, interconnessioni e prestazioni di tutte le sue componenti strutturali e funzionali secondo una strategia di messa in valore dei singoli elementi, a partire dal recupero e rifunzionalizzazione di quel patrimonio infrastrutturale “ac-

cumulato” nei decenni passati e mai in grado di produrre un vero servizio di trasporto integrato per i cittadini e per le imprese. A tali interventi se ne affiancano di nuovi, prevalentemente di raccordo e di integrazione fra il trasporto ferroviario e tra questo e le altre modalità: stazioni condivise da più linee, parcheggi per il trasbordo su autobus e automobile privata, stazioni in corrispondenza degli aeroporti e dei principali porti passeggeri, stazioni in comune con l’Alta Velocità.

Il progetto di Metropolitana Regionale è anche il primo risultato di una nuova *metodologia di pianificazione*, proposta e adottata dalla Regione Campania con la Legge 28/3/2002, che concepisce il piano come il risultato di un processo decisionale; ovvero come una costruzione continua nel tempo del disegno di riassetto dei sistemi di trasporto regionale (considerando tutti i modi, collettivi e individuali, pubblici e privati), attraverso azioni che superano la tradizionale separazione tra programmazioni di settore e che, viceversa, tendono all’integrazione della componente trasportistica con le politiche territoriali di sviluppo. Il progetto di Metropolitana Regionale può anche essere visto come un “piano di settore” che pur essendo, idealmente, parte di un piano generale (Piano Regionale dei Trasporti) può, tuttavia, precederlo temporalmente, come in questo caso accade, contribuendo, quindi, alla sua costruzione; allo stesso tempo è il quadro di riferimento entro cui collocare le analisi di fattibilità delle singole infrastrutture, per verificarne la compatibilità con le strategie generali, prima di decidere definitivamente sulla loro convenienza e procedere alla realizzazione.

Infine, nel progetto di Metropolitana Regionale, il territorio e le collettività insediate sono collocati al centro del sistema in un’ottica di **programmazione integrata trasporti-territorio**: rispetto agli obiettivi generali di equità spaziale e di efficienza del territorio, la pianificazione dei trasporti ricopre un ruolo di primo piano attraverso la ricerca di soluzioni in grado di garantire l’equilibrio territoriale sempre più messo in crisi dalla diffusione di nuovi modelli insediativi. L’indirizzo è, quindi, incentivare lo sviluppo territoriale integrato con le strategie della mobilità e finalizzare queste ultime all’aumento dell’accessibilità, sia delle aree densamente urbanizzate che di quelle periferiche e/o connotate da dispersione territoriale, recependo la domanda di mobilità proveniente dai contesti territoriali locali per i quali le dinamiche della crescita economica sono strettamente legate ad una efficace integrazione tra reti e servizi di trasporto.

Attraverso la realizzazione della Metropolitana Regionale, nel 2010 in Campania si avranno:

- 170 km di nuove linee ferroviarie che, aggiungendosi alle attuali, porteranno la regione ad una dotazione complessiva di 1400 km di ferrovia; non è tanto l’aumento della dotazione infrastrutturale pro capite che è importante, quanto piuttosto che la dotazione quantitativa trovi “corrispondenza” nella qualità e nell’efficienza della rete di sistema, facendo cambiare la qualità della vita dei cittadini e i fattori di competitività dei settori produttivi.
- 83 nuove stazioni ferroviarie concepite come parti vitali del territorio, anche come luoghi da visitare o dove trascorrere in parte il tempo libero: la stazione come “mall”, come luogo espositivo (le “stazioni museo” di Napoli e Lisbona). Ma si può anche pensare alle stazioni come luoghi di attività: la scuola nella stazione o le ASL nella stazione.
- 28 nuovi parcheggi e 21 nuovi nodi di interscambio attraverso cui “alimentare” il trasporto pubblico, soprattutto quello extraurbano: non tutte le abitazioni o i luoghi di lavoro si trovano a breve distanza da una stazione ferroviaria e per incoraggiare l’uso del trasporto pubblico in alternativa all’auto è necessario, in questi casi, creare situazioni attrattive, sia dal punto di vista della gradevolezza e del comfort dei luoghi, sia dal punto di vista dei servizi (connessioni frequenti, informazioni in tempo reale, orari cadenzati e

- mnemonici). Ma anche nelle città l'offerta di interscambio viene affiancata da un'offerta di servizi collaterali (ristoranti, negozi) che non solo rendono più gradevole l'attesa o il passaggio da un mezzo all'altro, ma diventano essi stessi luoghi dinamici della città.
- La popolazione servita dalla Metropolitana Regionale crescerà del 36% per effetto di un minore "isolamento" territoriale dai nodi e dalle reti di accesso al trasporto pubblico.
 - I passeggeri che usufruiranno del trasporto pubblico extraurbano aumenteranno del 38% non solo per effetto dell'incentivazione all'uso del mezzo pubblico, in alternativa all'auto privata, ma anche perché l'offerta di nuovi servizi riuscirà a raggiungere ed a soddisfare la domanda di mobilità di coloro che, per età (troppo giovani o troppo anziani) o per status economico, non possiedono e/o non dispongono di un mezzo privato di trasporto.
 - L'indotto occupazionale è stimato in circa 10mila posti di lavoro l'anno.
 - Sul piano dell'inquinamento atmosferico è noto che, a prescindere dalla tecnologia dei nuovi motori, le automobili consumano il triplo dell'energia e producono il triplo di monossido di carbonio per passeggero rispetto al treno; quindi, seguendo le indicazioni dei protocolli di Rio e di Kyoto, per ridurre le emissioni di CO₂ è necessario ridurre il consumo energetico. Le valutazioni effettuate in sede di progetto della Metropolitana Regionale stimano una riduzione di oltre 6mila tonnellate solo di monossido di carbonio per effetto della riduzione del traffico automobilistico.
 - Sul piano della sicurezza, si prevede una significativa riduzione dell'incidentalità stradale dovuta alla contrazione del traffico automobilistico: studi internazionali indicano, infatti, che nelle città servite da un efficiente sistema di trasporto pubblico, il numero degli incidenti stradali mortali è, in proporzione, circa la metà degli incidenti registrati nelle città dove prevale la mobilità su auto privata.

Il raggiungimento di tali risultati non è una promessa né un miraggio: il Sistema di Metropolitana Regionale è già in corso di realizzazione. Infatti:

- *sul piano infrastrutturale*, negli ultimi due anni sono già stati realizzati e inaugurati 15 km di rete ferroviaria e 12 stazioni: sono state aperte all'esercizio le tratte Vanvitelli-Museo e Museo-Dante della Linea 1 Metropolitana di Napoli, nonché la San Giorgio-Madonnelle della Circumvesuviana; sono stati aperti numerosi cantieri, dalla tratta Piscinola-Garibaldi dell'Alifana, alla bretella di Monte S. Angelo, senza contare i lavori che proseguono in tutta la regione come quelli della Metropolitana di Salerno;
- *sul piano finanziario*, la delibera della Giunta Regionale del 5 aprile 2002 conferisce immediata attuazione al progetto destinandovi circa 3,800 mld di euro, di cui 3,300 mld provengono dall'Intesa Istituzionale Quadro con il Governo (sottoscritta nel dicembre 2001) e 435 mln sono a carico del POR Campania che, in tal modo, destina il 5% dell'ammontare complessivo dei fondi europei su questo progetto ritenuto fondamentale per lo sviluppo complessivo della regione;
- *sul piano dei tempi*, è già stato predisposto e verificato il calendario delle prossime "aperture" delle Linee 1 e 2 della Metropolitana di Napoli entro il 2002 (corridoio di collegamento della stazione Museo Linea 1 Metro Napoli con la stazione Cavour della linea 2; doppio binario per la tratta Vanvitelli-Dante della Linea 1 fino a Piscinola); della Metropolitana di Salerno, di altre tratte della Metropolitana di Napoli e della Circumvesuviana entro il 2003 (tratta Salerno-Arechi della Metropolitana di Salerno, stazione di Materdei della Linea 1 Metro di Napoli, tratta Soccavo-Monte S. Angelo della bretella Soccavo-Mostra, tratta Acerra-Pomigliano-Napoli della Circumvesuviana); delle nuove stazioni di Traiano, Trecia e Pianura della Circumflegrea e della bretella Madonnelle-Botteghelle della Circumvesuviana entro il 2004;

- *sul piano dei servizi*, a partire dal mese di giugno 2002 sono stati attivati i primi collegamenti di linea su ferro, a cadenza oraria tra Napoli e Salerno e tra Napoli e Caserta. La prima (Salerno-Napoli), attraverso il passante ferroviario, giungerà fino ai Campi Flegrei, consentendo a quasi un milione di persone di entrare a Napoli e di attraversarla fino a Pozzuoli in poco più di un'ora. Questa linea viene poi rinforzata da un nuovo servizio Torre Annunziata-Pozzuoli, che rappresenta in pratica un'estensione del vecchio passante ferroviario Gianturco-Pozzuoli, Linea 2 della Metropolitana di Napoli.

La seconda (Caserta-Napoli) viene estesa fino a Capua collegando i più popolosi Comuni del Casertano, come Santa Maria Capua Vetere e Maddaloni, sia tra di loro sia direttamente con Napoli con un treno ogni mezz'ora.

Una volta completata, la Metropolitana Regionale avrà un notevole impatto positivo sul territorio: già da oggi, infatti, si rendono accessibili al sistema ferroviario importanti poli attrattivi della regione, come le sedi universitarie di S.M. Capua Vetere e Aversa, i comprensori archeologici di Pompei e dei Campi Flegrei, la Reggia di Caserta; e, ben presto, saranno compresi nel sistema anche gli altri poli, come l'Università di Fisciano e l'area ex Italsider di Bagnoli.

Per la Campania, dunque, il Sistema di Metropolitana Regionale può cominciare, sin da ora, ad essere pensato e vissuto non più come servizio per la collettività, ma come una tra le nuove risorse competitive messe in campo dalla collettività.

Ennio Cascetta

Assessore Regionale ai Trasporti