

3 agosto 2023

## Superare la sindrome di Penelope

di **Roberto Calise**

**I**n questi giorni ricorrono i vent'anni di un avvenimento importante, seppur dimenticato, per la città. Nel luglio 2003 Napoli infatti ospitò il Consiglio dei Ministri dei Trasporti dell'Unione Europea, allargato per la prima volta nella storia anche ai Paesi dell'ex blocco sovietico che, dopo poco, sarebbero entrati nell'Europa unita.

Con Romano Prodi all'epoca Presidente della Commissione Ue, la scelta di Napoli come location ne riconosceva il ruolo di città-ponte fra diverse realtà proiettate sul Mar Mediterraneo e oltre. Per l'occasione si inaugurò la fermata Materdei del metrò Linea 1. Progettata da Alessandro Mendini e impreziosita da diverse opere fra cui alcune dell'artista statunitense Sol LeWitt, rappresenta uno dei migliori esempi di stazioni dell'arte nate per contrastare i «non-luoghi» teorizzati dal sociologo francese Marc Augé, recentemente scomparso e ricordato su queste pagine da Mariella Pandolfi.

Al termine del summit i Ministri firmarono la «Carta di Napoli», che rappresentò la base programmatica per estendere la politica europea dei trasporti ai Paesi nuovi entranti.

continua a pagina 2

SEGUE DALLA PRIMA

Finanziamenti miliardari per superare le barriere che avevano caratterizzato mezzo secolo di storia continentale, collegando nazioni un tempo nemiche.

Oggi, con una guerra ai confini dell'Europa, è un messaggio quantomai attuale: sarebbe bello, in una città che abbonda in commemorazioni spesso troppo localistiche, ricordare le parole della Carta magari nella stessa fermata Materdei. Anche perché Napoli ha largamente goduto di quei fondi per realizzare le proprie infrastrutture, in particolare la Linea 1 come si ricorda ne *La metropolitana europea* (Editoriale Scientifica, 2021): su un costo stimato di 3,8 miliardi di euro, l'Ue ha contribuito con 1,1 miliardi solo nel tratto Piscinola-Garibaldi.

La conferenza fu forse il momento più alto della recente storia trasportistica cittadina, apice della visione che in quegli anni si stava costruendo di un sistema integrato sia a livello tariffario che infrastrutturale. Non a caso, un paio d'anni prima (2001) Napoli fu indicata come buona pratica nel *Libro Bianco* dei trasporti in Europa, il documento cardine di decennale programmazione dell'Ue in questo campo.

Poi, cos'è successo? Lo racconta Ennio Cascetta, protagonista di quella stagione come assessore regionale, nel suo recente libro *Diario di un viaggio nei trasporti e non solo* (Rubbettino, 2023). Dopo un ciclo eccezionale di rilancio della mobilità, la cui bontà come detto è stata certificata dall'Unione Europea, Napoli e la Campania si «ammalano» di una sindrome molto diffusa in Italia, quella di Penelope. Ossia del fare e disfare continuamente progetti, cambiare strategie al mutare delle maggioranze politiche. Ciò

comporta tanto tempo, e tanti soldi, persi in contenziosi con le aziende vincitrici di appalti, nonché cantieri infiniti che influiscono sulla vivibilità dei cittadini. È la maledizione di Machiavelli – argomenta Cascetta – che colpisce il riformista, ossia chi prova a cambiare la realtà in cui si vive.

Qualche giorno fa si è inaugurato il tunnel di collegamento fra la stazione del metrò di piazza Municipio e il porto. Un'opera utilissima, ma concepita più di vent'anni fa. Al pari delle stazioni di Centro Direzionale o di Monte Sant'Angelo, che (forse) apriranno l'anno prossimo. Si deve ammettere: la visione dei trasporti partenopei è sostanzialmente ferma al periodo Bassolino-Iervolino-Cascetta. Neanche un solo chilometro di linee diverso da quelli già immaginati all'epoca è stato pensato, per non dire realizzato. Se ciò certifica la validità di quell'impianto progettuale, è anche vero che la città ha cambiato le proprie esigenze, come diverse sono le disponibilità finanziarie degli enti locali.

È dunque necessario ritornare ad avere un'idea chiara su come dev'essere la mobilità per i napoletani nei prossimi venti/trent'anni. Aggiornare i piani, pensare a nuovi sviluppi (come ad esempio una Linea 6 che prosegua oltre Bagnoli verso Agnano e Pianura). Per farlo la strada è obbligata, ed è nuovamente indicata da Cascetta in chiusura del testo: cooperazione istituzionale, con competenze prestate alla politica che ne capiscano però le dinamiche guidando i processi. Serve infine la condivisione più ampia possibile su scelte che incidono nella vita dei cittadini, perché nel mito di Penelope alla fine Ulisse torna a casa. Cosa di cui avrebbero diritto ogni giorno anche i napoletani, usando dei trasporti efficienti dopo decenni di cantieri.