

La sfiducia nel trasporto pubblico

di **Roberto Calise**

Qualche giorno fa ha avuto luogo *Open House* Napoli, manifestazione che promuove la cultura architettonica attraverso tour guidati in diversi luoghi: dall'acquedotto del Serino all'Archivio di Stato, dall'ex Ospedale Militare a diversi siti di trasporti, inclusi i cantieri delle nuove linee metropolitane. Già, perché nelle viscere della città si scava ancora. La cosiddetta «cura del ferro», ossia la realizzazione di ferrovie per rafforzare il trasporto pubblico locale, non si è conclusa con l'apertura della Linea 6 avvenuta lo scorso luglio. Sono numerosi i lavori, perlopiù di responsabilità regionale. Napoli è infatti l'unica grande città d'Italia dove interi quartieri sono serviti da infrastrutture non del Comune: basti pensare a Pianura, Soccavo, Bagnoli, o l'intera area est. Tutte zone dove arrivano metrò e ferrovie o di proprietà della Regione Campania tramite la controllata EAV, o delle Ferrovie dello Stato con contratti di servizio regionali. Mettere a sistema questo complesso incrocio di competenze è stato l'obiettivo del Piano Comunale dei Trasporti del 1997 e di successivi sviluppi: i nastri che oggi si tagliano sono il prodotto di stagioni progettuali di venti, trent'anni fa.

continua a pagina 3

SEGUE DALLA PRIMA

In questo infinito lasso di tempo, i risultati più notevoli si sono registrati sui lavori direttamente seguiti dal Comune, ossia le linee metropolitane 1 e 6. Restano gli ultimi chilometri dell'anello della Linea 1 lato sud, da Garibaldi a Capodichino Aeroporto tramite Centro Direzionale, Tribunale, Poggioreale. È realistico ipotizzare un paio d'anni per tutte le fermate.

Tempi invece ben più incerti sui cantieri della rete regionale, la maggior parte di quelli attualmente aperti. *Open House* è stata un'utile occasione per rendere edotta la cittadinanza di quanto è in corso: uno sforzo di apertura al pubblico da riconoscere all'Eav, che ha ereditato molte opere bloccate da contenziosi. Come ad esempio il lato nord della Linea 1. Alcune delle lavorazioni sono state riavviate già nel 2017, ma una data di apertura ancora non c'è per le fermate di Miano, Secondigliano, Regina Margherita e Di Vittorio.

Non si sa bene poi chi dovrà realizzare il tunnel che collegherà Capodichino Di Vittorio con Capodichino Aeroporto, se la Regione o il Comune: senza di esso la Linea 1, iniziata 48 anni fa, non potrà dirsi completata.

Lato linee flegree: il raddoppio della Circumflegrea Pisani-Quarto, utile a far passare un treno ogni dieci minuti, è ripreso nel 2017. Se ne sono perse le tracce, ma doveva completarsi nel 2020 così come il rinnovo della Cumana fra Dazio e Cantieri con la nuova fermata di Pozzuoli. A collegare Circumflegrea e Cumana sarà una bretella, denominata Linea 7: in pochi ne conoscono l'esistenza se non per la stazione di Monte Sant'Angelo, progettata dall'artista anglo-indiano Anish Kapoor. L'inaugurazione, con le iconiche strutture in acciaio, era prevista per il 2021. Un anno dopo si sarebbe dovuta aprire la stazione di Parco San Paolo: non si conosce la data di fine lavori, che non sono neanche

iniziati sul resto della linea che dovrebbe toccare via Terracina e viale Giochi del Mediterraneo.

Vi è poi la ferrovia per Benevento, la cui chiusura sta esasperando i Sindaci della Valle Caudina. I lavori dovevano essere conclusi da tempo. Se ne parlerà invece a giugno 2025 con un tocco di surrealismo: solo a linea riaperta si sostituirà tutto l'armamento, con disagi facilmente immaginabili. È sulla Circumvesuviana che però si registra la situazione più critica: il raddoppio Pompei-Castellammare è osteggiato dalla popolazione, ma è anche vero che procede molto lentamente. Così come i lavori verso Sorrento, o quelli della bretella verso l'alta velocità di Afragola. Stazione che dovrebbe essere raggiunta anche dalla futura metropolitana Linea 10: il bando di gara, gestito dalla Regione, è andato deserto. Non sarebbe il caso di affidarlo a chi ha portato a termine opere di grande complessità, come Linea 1 e linea 6, ossia gli unici chilometri sotterranei conclusi a Napoli negli ultimi trent'anni?

Cantieri infiniti, oltre a disservizi quotidiani (assurda la storia degli estintori scaduti che ha bloccato la Circum all'inizio del lungo weekend dei morti, con migliaia di passeggeri lasciati a terra), fiaccano la fiducia della popolazione e non rendono i mezzi pubblici un'alternativa credibile di mobilità. Le elezioni regionali sono ormai prossime, e saranno combattute: peserà il giudizio di cittadini esasperati sui trasporti. Oltre ai cantieri, urge inaugurare linee e stazioni per recuperare consenso.

© RIPRODUZIONE RISERVATA