

Bradisismo, Cumana dal doppio binario

di **Roberto Calise**

È il 1984: Ronald Reagan è rieletto Presidente degli Stati Uniti, Enrico Berlinguer scompare improvvisamente lasciando orfana la sinistra italiana, Al Bano vince Sanremo in coppia con Romina Power e il Napoli acquista un giovane talento, tale Diego Armando Maradona. Sembra un'altra epoca, eppure è più vicina di quanto si pensi. Infatti, in quell'anno viene istituito il Commissariato di Governo per «adeguare il sistema di trasporto nelle zone interessate dal fenomeno bradisismico». A quarant'anni da quel provvedimento, giovedì 20 febbraio è stato inaugurato il nuovo tracciato della ferrovia Cumana. Un'opera parte di un pacchetto definito all'epoca che va dalla risistemazione del lungomare di Pozzuoli, il raddoppio di alcuni tratti della Circumflegrea, la nuova stazione di Baia, il collegamento tangenziale-porto di Pozzuoli, ecc. Alcuni di questi punti sono stati portati a termine; di altri si attende ancora, incredibilmente, il completamento. Ironia della sorte, finire quanto immaginato quattro decenni fa è diventato urgente davanti alla recrudescenza del bradisismo, che – per quanto attenzionato dalle istituzioni competenti – sta causando non pochi problemi.

continua a pagina 8

SEGUE DALLA PRIMA

Come testimoniano la marcia di qualche giorno fa da parte di una popolazione esasperata, nonché la stessa interruzione della Cumana avvenuta il 24 dicembre poiché i controlli dell'Eav avevano riscontrato una cavità potenzialmente pericolosa sotto la vecchia fermata di Pozzuoli, oggi definitivamente chiusa. Cavità allargatasi a causa delle continue scosse, secondo quanto dichiarato.

Bene quindi la decisione, per quanto dolorosa per i pendolari dell'area flegrea, di sospendere le corse e, invece di imbarcarsi in un complicato ripristino di una linea destinata comunque alla dismissione, accelerare il cantiere del nuovo tracciato da 85 milioni di euro che cambierà per sempre una delle ferrovie più importanti della provincia di Napoli.

Infatti, con una Cumana interamente a doppio binario e con la soppressione di alcuni passaggi a livello, si potranno avere treni ogni dieci minuti fra Montesanto e Torregaveta. Un sogno atteso da troppo tempo per i cittadini dei Campi Flegrei, funestato da lunghi stop-and-go dei cantieri. Solo il cruciale passaggio dal regime commissariale a quello ordinario della Regione Campania ha permesso all'Eav un cambio di passo sui lavori.

Vi è però necessità di tempistiche più chiare, e possibilmente più brevi. Resta l'interrogativo sul perché non accelerare già da prima le lavorazioni su una linea che nelle sue parti cruciali era sostanzialmente pronta da tempo, e che non a caso in appena due mesi è stata attivata seppur a binario unico. Infatti, per almeno un anno si avranno solo due treni l'ora fra Bagnoli e Torregaveta lungo un tragitto che, secondo quanto indicato sui progetti, doveva essere già

raddoppiato da tempo. La preoccupazione di tanti cittadini è l'ulteriore protrarsi dei cantieri come sta avvenendo ad esempio sulla ferrovia per Benevento, la cui riapertura si allontana nel malcontento dei Sindaci della Valle Caudina. Con la dismissione del vecchio tracciato della Cumana che attraversa Pozzuoli si pone poi un'altra questione: riqualificare aree ora libere di tornare alla vivibilità dei cittadini. Tema su cui si sa poco o nulla, ma tutt'altro che secondario se si considerano gli altri tratti abbandonati della ferrovia: a Bacoli il vecchio sedime è ancora oggi una striscia di verde incolta, mentre buona parte dell'antica linea lungo la costa verso il capoluogo, gallerie comprese, è diventato un parcheggio a pagamento (non si sa se autorizzato e soprattutto da chi) per alcuni lidi balneari, secondo il vecchio quanto triste detto che «Napoli è di chi se la prende». Sommando il tutto all'ancora atteso raddoppio della Circumflegrea, rientrando anch'esso nel pacchetto anti-bradisismo del 1984, torna prepotente la necessità di immaginare un futuro per le cruciali linee flegree. Che non può essere un mero elenco di lavori bensì una nuova prospettiva, un ridisegno complessivo di quelle che più che ferrovie dovrebbero tendere ad essere vere e proprie metropolitane. Solo così si potrà aggredire almeno in parte il principale problema della Campania: la mobilità da e verso Napoli per alleggerire il traffico dalla provincia, allargando una città che ad oggi presenta una mobilità profondamente classista dove i servizi funzionano più o meno bene solo nelle aree centrali. In attesa, ovviamente, di ricollocare i cittadini sull'asse verso Bari, come suggerito dallo Svimez. Vasto programma, direbbe qualcuno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA