

## Mobilità a prova di bradisismo

di **Roberto Calise**

**I**l tratto iniziale di quella che i napoletani cominceranno a conoscere come Linea 7 ha finalmente visto la luce. Prima fermata inaugurata sulla rete regionale negli ultimi 15 anni (al netto di ristrutturazioni e rifacimenti vari), è infinita la storia della stazione dell'arte «Monte Sant'Angelo», unica nel suo genere. Infatti, le opere di Anish Kapoor sono concepite come parte integrante dell'infrastruttura, non solo di abbellimento. Chi parla di discesa agli inferi, chi di anatomia femminile: in ogni caso, l'archistar anglo-indiano ha lasciato un marchio indelebile nel *landscape* napoletano. Lo fece già nel 2000 con «Tarantara», monumentale struttura temporanea a piazza del Plebiscito. Due torri alte 35 metri unite da un immenso telone rosso.

continua a pagina 3

SEGUE DALLA PRIMA

Poi, un'intera stanza con un'opera *site specific* al Museo Madre: un fondo nero che sembra inghiottire qualunque cosa. Anche la fermata simbolicamente aperta pochi giorni fa (i passeggeri dovranno attendere un altro mese) sembrava essere sparita in un buco nero. Cantiere iniziato nel 2008 su un progetto dei primi anni 2000, interrotto nel 2011. Lunghi contenziosi sbloccati nel 2016, con i pezzi dei monumentali ingressi in acciaio prigionieri in un porto olandese. Tanti sopralluoghi a favore di telecamere, l'impressione di un'imminente apertura, alla fine quasi vent'anni per il taglio del nastro. Primo tassello di un progetto più ampio ideato addirittura sotto la Presidenza regionale di Antonio Bassolino: una bretella di collegamento fra la Circumflegrea di Soccavo e la Cumana nella zona di Fuorigrotta, passando per l'appunto per Monte Sant'Angelo, Parco San Paolo, Terracina, viale dei Giochi del Mediterraneo. Quasi 5 km di linea il cui avanzamento è fermo alla stazione di Parco San Paolo, che si scava già da 8 anni. Sembrano imminenti i lavori a Terracina, sul

resto aleggia il mistero. Tracciato rimaneggiato più volte, già 390 milioni di Euro impegnati e altri 500 da reperire per un'infrastruttura che cambierebbe un intero pezzo di città. Nel mentre le due linee che la numero 7 dovrebbe congiungere, Cumana e Circumflegrea, non se la passano bene. Sulla prima insiste una situazione che la politica non sembra trasmettere alla popolazione con la dovuta gravità. Le continue scosse bradisismiche hanno infatti lesionato la galleria fra Napoli e Pozzuoli, con tempi incerti di ripristino. Ironia della sorte, il tunnel era stato realizzato nel 2000 dal Commissariato di Governo per il bradisismo del 1984 come potenziamento delle vie di fuga: messo ko proprio dal fenomeno che dovrebbe mitigare. Forse qualche domanda andrebbe posta. Nel mentre, si attende il raddoppio della Cumana: il sedime ferroviario già c'è, ma non i binari. Così come si aspettano le nuove stazioni di Pozzuoli e Baia con relative opere accessorie, nonché decisioni su quella di Gerolomini danneggiata sempre dal bradisismo. Tocca attendere anche sulla

Circumflegrea: se il raddoppio integrale è ancora un sogno (manca il cruciale segmento Pianura-Pisani), gran parte della ferrovia potrebbe essere rapidamente attrezzata con due binari per treni più frequenti rispetto agli attuali ogni 20/25 minuti. Vi è poi la riattivazione della tratta fra Licola e Torregaveta, solo di recente prevista: ferma da anni senza un vero perché, avrebbe potuto essere un prezioso sfogo per rendere accessibile il mare d'estate ed evitare che i Comuni del litorale fossero strangolati dal traffico

veicolare dei bagnanti. Una nuova visione complessiva delle linee flegree, tecnicamente ferrovie ma metropolitane nei fatti, è un punto da cui dovrà ripartire il prossimo Presidente della Regione poiché la partita è tutta in mano a Santa Lucia. All'attuale gestione va dato il merito di aver posto le condizioni per il rilancio, in uno scenario in cui, dall'altro lato, Palazzo San Giacomo sembra quasi ignorare la questione. Eppure i trasporti su ferro di interi quartieri di Napoli (Soccavo, Pianura, in buona parte Fuorigrotta, Barra, Ponticelli) sono gestiti all'azienda regionale Eav. Riprova che la mobilità partenopea non può prescindere da maggiore coordinamento, anche nelle denominazioni: per tornare alla nuova arrivata, Linea 7 è una numerazione figlia di un disegno mai applicato (Piano Comunale del 1997) e incomprensibile per gli utenti. Quante cose dei trasporti campani sono sparite in un buco più nero di quello immaginato da Kapoor: non resta che sperare nelle prossime elezioni per provare a farvi luce.

© RIPRODUZIONE RISERVATA