

La velocità dei nostri trasporti

di **Roberto Calise**

SEGUE DALLA PRIMA

In questi tempi così rapidi, dove se non si consulta *Corriere.it* per mezza giornata si può scoprire che magari è scoppiata una (altra) guerra, è molto difficile ricostruire con pazienza la storia di fenomeni lunghi, come ad esempio la realizzazione di un'infrastruttura. Ci aiuta però internet, ormai custode di tutta l'informazione globale: basta digitare qualche parola ed una data. Ad esempio, «metropolitana di Napoli, 25 marzo 2024». Esattamente due anni fa. Quel giorno, la quasi totalità delle testate locali titolava: «Abbattuto l'ultimo diaframma della galleria verso Capodichino», «metro verso l'aeroporto: 30 mesi per la conclusione dei lavori», e simili. Titoli sovrapponibili a quelli dello scorso lunedì 9 marzo, con una cerimonia alla presenza del Sindaco di Napoli, del Presidente e Vicepresidente della Regione Campania, e altri. Per la verità il *Corriere* avvertiva: l'entusiasmo è prematuro, c'è ancora tanto da fare. Dunque, cosa è successo di preciso un paio di giorni fa? Facciamo un po' di ordine, partendo da un dato politico: finalmente si sono viste tutte le istituzioni insieme. Infatti, nei cantieri di competenza regionale su suolo napoletano i rappresentanti comunali non erano presenti da anni. Vederli assieme sullo stesso palco è prova tangibile di una ritrovata unità, che archivia dieci anni di lotte fra Santa Lucia e Palazzo San Giacomo. Una buona notizia per tutti i cittadini, verso i quali ogni sforzo dei politici dovrebbe rivolgersi al netto di simpatie ed antipatie personali.

continua a pagina 8

Venendo al lato tecnico. La Linea 1 della metropolitana, i cui cantieri sono iniziati ormai cinquant'anni fa, a regime sarà un anello lungo 25 km per 27 stazioni. Oggi sono in esercizio 19 km con 19 fermate, gestiti da ANM e realizzati da un consorzio d'impresе concessionario per il Comune di Napoli. I rimanenti 6 km sono invece più o meno divisi a metà fra quest'ultimo e la Regione Campania. Lo scorso lunedì si è completato lo scavo della galleria di competenza regionale che attraversa la periferia nord di Napoli con quattro stazioni: Miano, Secondigliano e Regina Margherita, aperte entro il 2027, e Capodichino Di Vittorio, prevista per il 2028. Lato sud invece continuano i lavori in capo al Comune, con l'inaugurazione entro Pasqua della fermata Tribunale. Resteranno così da completare solo gli stop di Poggioreale e Capodichino Aeroporto. Tutto bene? Non proprio. C'è un maledetto ultimo tunnel, per parafrasare un celebre film: quello per collegare Capodichino Aeroporto con Capodichino Di Vittorio, la parte della linea regionale con quella comunale. Una specie di incontro diplomatico nelle viscere della città. Poco meno di un km i cui lavori sono stati *democristianamente* divisi a metà: a Palazzo San Giacomo le opere civili (scavare la galleria), a Santa Lucia quelle tecnologiche (attrezzarla coi binari, ecc.). La gara lato Comune è stata indetta lo scorso 23 febbraio. Tempi previsti dal bando: almeno 5 anni. Oggi dunque la Linea 1 non è un anello, ma un'enorme «C» le cui estremità sono lontane ben 24 km. Per congiungerle serve quest'ultimo tunnel. Una volta

completato, si aprirà la sfida della gestione. Sulla tratta realizzata dalla Regione si innesta infatti la linea Eav che arriva da Aversa, toccando popolose realtà come Giugliano, Mugnano, e in futuro Melito: in futuro sarà possibile per i cittadini della provincia arrivare direttamente in aeroporto senza cambiare treno. Qualcosa di unico in Italia. Eppure, se in Europa vi sono tante esperienze di anelli metropolitani dove si innestano altre linee condividendone alcuni tratti (Copenaghen, Londra, Newcastle), non vi sono mai treni di due aziende diverse (in questo caso, Anm ed Eav). Un'inutile complessità di cui sarebbe il caso che Napoli facesse a meno, prevedendo dunque un unico gestore attraverso un riordino delle infrastrutture in capo ad Eav, che di gatte da pelare – Circumvesuviana in primis – ne ha fin troppe. Siamo sicuri che anche su questo, grazie alla ritrovata armonia istituzionale, si troverà la giusta quadra per una necessaria razionalizzazione del trasporto. Nonché della comunicazione. Già, perché cosa si inaugurava a marzo 2024, se l'ultimo diaframma è stato abbattuto lunedì? In realtà all'epoca mancavano ancora 300 metri, ma pochi giorni prima si erano completati gli scavi lato sud delle gallerie di competenza comunale. Due conferenze stampa distinte, partecipanti diversi, per realizzare però un'unica linea. Storture che ci si augura siano del passato, per portare finalmente i trasporti napoletani nel presente.

© RIPRODUZIONE RISERVATA