

La Linea 10, rivoluzione nei trasporti

di **Roberto Calise**

Uno. Due. Sei. Dieci. Stavolta il panaro della tombola del metrò napoletano ha pescato una cifra cara ai partenopei, quel 10 che riecheggia nelle memorie calcistiche. Numerazione confusionaria a parte – su cui un riordino non è più rinviabile – quanto presentato lunedì 30 marzo è un progetto importante: la prima metropolitana senza conducente (che quindi si spera funzionerà con orari più generosi di quelli attuali) che collegherà Napoli con la stazione dell'alta velocità di Afragola passando per popolosi centri come Casoria e Casavatore. Una prima risposta alla necessità di nuove linee su ferro che vadano dal capoluogo verso la provincia (in attesa di una messa a regime delle ferrovie Eav), per alleggerire strutturalmente la pressione di centinaia di migliaia di persone che ogni giorno affollano gli assi viari. Obiettivo ben chiaro alla giunta Manfredi che trova finalmente una sponda anche in Regione, ora governata dal ben più dialogante Roberto Fico. Se il progetto per collegare la zona ovest (Marano, Calvizzano, Qualiano, Giugliano fino a Villaricca) ancora deve essere definito a quattro anni dalle prime interlocuzioni, è ben più chiaro lo schema per la periferia est; la Linea 10 da Napoli e la Circumvesuviana da Volla, entrambe a convergere sulla stazione alta velocità di Afragola che diventa così quella porta di accesso alla Campania immaginata ormai vent'anni fa. Della Circum da Volla, più facile e veloce da realizzare, se ne sono perse le tracce.

continua a pagina 5

SEGUE DALLA PRIMA

La Linea 10 invece da lunedì è un po' più vicina a diventare realtà: 13 km per 12 stop e 3 miliardi di Euro. Attenzione però: ad oggi sono disponibili 1,2 miliardi per un tratto centrale di 6,5 km con 7 fermate, delle quali solo 3 saranno aperte in una prima fase (le altre saranno «predisposte»). Il tutto senza paradossalmente raggiungere la stazione di Afragola per collegare la quale il progetto è stato concepito. Vi si arriverà successivamente, e lo stesso vale per il centro di Napoli.

Su quest'ultimo tratto vi sono maggiori criticità. Fin dai tempi del piano trasporti della giunta Iervolino (tanto è vecchia l'idea della Linea 10) si era immaginato di arrivare a piazza Cavour passando per Carlo III e via Foria, due zone popolate non connesse alla rete dei trasporti. Nell'ultimo periodo si sta facendo strada l'idea di arrivare a piazza Principe Umberto, vicino Garibaldi. Un'ipotesi che rende perplessi alcuni tecnici di settore poiché comporterebbe l'ulteriore affollamento di un nodo dove convergono Circum, Linea 1, Linea 2, appesantendo queste ultime di passeggeri diretti verso la nuova metro 10. Un interscambio a Cavour invece, oltre a servire la scoperta via Foria, permetterebbe di intercettare questi utenti qualche fermata prima. Inoltre, si eviterebbe un nuovo decennale stop del tram per i cantieri (i binari passano proprio per Principe Umberto), e sfugge il senso di collegare con una metropolitana due stazioni ferroviarie già servite dall'alta velocità come Napoli Centrale ed Afragola. Non è chiaro poi se il nodo d'interscambio a Principe Umberto/Garibaldi sarà unico, o si tratterà di due fermate non comunicanti. Quel che sembra un dettaglio è invece un particolare da ben

definire per non ritrovarsi in futuro con qualcosa di non più correggibile: un caso simile è il recente mancato interscambio diretto fra linea 3 e la nuova linea 4 del metrò di Milano che ha generato non poche polemiche. Di questo come di tanti altri progetti si dovrà occupare la nuova società per investimenti che la Regione ha in mente. Una novità emersa venerdì 27 marzo durante il convegno «Il sistema della mobilità» organizzato dall'associazione Vivo a Napoli alla presenza del Vicepresidente della Regione Campania con delega ai Trasporti, Mario Casillo, e dell'Assessore alla Mobilità del Comune di Napoli, Edoardo Cosenza.

Il vicepresidente ha accennato all'ipotesi di dividere Eav in due realtà: una per gli investimenti di nuove linee e fermate, e una per operare i servizi su ferro/gomma. Sarebbe una rivoluzione, forse quella novità accennata dal Governatore a margine della conferenza stampa di lunedì, ma non ancora appieno disvelata. Nota a margine: al convegno del 27 marzo si è affacciato anche il Presidente della Commissione Trasporti della Camera, Salvatore Deidda, esponente di punta di Fratelli d'Italia. Una visita di cortesia nel segno della collaborazione istituzionale, come quella offerta su molti dossier campani da Tullio Ferrante, Sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti in quota Forza Italia, in primis sul tram che un domani potrebbe toccare i Comuni di Casalnuovo ed Acerra (entrambi a guida centro-destra) riqualificando una ferrovia abbandonata. Qualcosa che ci si augura verrà perseguito poiché di relativa facile realizzazione e di poco esborso, ma dal grande impatto per alleggerire gli assi stradali d'ingresso a Napoli. Potenziale simbolo tangibile di una concordia che va ritrovata fra la Campania e Roma al di là degli schieramenti, dopo anni di scontri. Anche perché senza la Capitale non si cantano messe. Neanche nei trasporti.