

L'intervento

Metrò e Circum i trasporti a due velocità

Ennio Cascetta

A leggere il giornale in questi giorni si ha la conferma della contraddittorietà della nostra città, capace al tempo stesso di successi esaltanti e di clamorosi fallimenti. Sto parlando di successi e fallimenti ferroviari ma non solo. Risulta del tutto evidente che il trasporto ferroviario a Napoli e in Campania sta seguendo una traiettoria divergente e, a mio avviso, profondamente sbagliata. Da un lato l'apertura della linea 1 fino a Garibaldi, dopo oltre un decennio, sta già da subito dando i risultati attesi dal Piano comunale dei Trasporti che ne individuava percorso e stazioni. In pochi giorni i passeggeri sono decisamente aumentati nonostante le frequenze siano basse per una linea di metropolitana che dovrebbe avere nelle ore di punta treni che passano ogni cinque minuti.

Purtroppo non sono stati acquistati in tempo i convogli necessari e nei prossimi mesi i passeggeri se, come è molto probabile, continueranno ad aumentare, saranno costretti a viaggiare in condizioni poco confortevoli. Del resto la linea 1 collega in pochi minuti al terminale ferroviario più importante di Napoli, la stazione Centrale, tutto il centro, il Vomero e i quartieri a nord della città, da Miano a Piscinola e Scampia, e crea le condizioni di una mobilità e di una accessibilità del tutto diversa dal passato. Fra l'altro, se mi è consentita una piccola divagazione, il progetto di metropolitana collinare, elaborato negli Anni Ottanta, prevedeva che la linea si fermasse a piazza Garibaldi senza proseguire per il Centro direzionale e l'aeroporto di Capodichino e, avrebbe dovuto avere una stazione terminale verso il corso Umberto mentre, al posto della attuale stazione, avrebbe dovuto essercene un'altra.

> Segue a pag. 36



Segue dalla prima di Cronaca

Metrol e Circum a due velocità

Ennio Cascetta

Due stazioni in pochi metri, quella della metropolitana e quella della linea Alifana proveniente da Aversa e Capodichino. Ma tant'è, per fortuna, il progetto è stato radicalmente cambiato e il sistema di trasporto ferroviario di Napoli è enormemente migliorato e continuerà a migliorare con l'apertura delle stazioni di Municipio e Duomo e il completamento della linea 6, da Fuorigrotta a piazza Municipio. Napoli sarà una delle città europee con la più alta accessibilità ferroviaria al suo interno.

Dall'altro lato il sistema di collegamenti ferroviari della città, con la sua enorme area metropolitana nella quale vivono più di due milioni di persone e che rappre-

senta la scala alla quale vanno programmati e risolti i problemi territoriali ed economici di Napoli, sta letteralmente collassando. Il crollo della Circumvesuviana, la più grande rete ferroviaria in Italia dopo quella delle Ferrovie dello Stato, della Cumana e della Circumflegrea, è francamente inaccettabile nelle dimensioni e nelle motivazioni.

Al crollo di servizi - un treno effettuato su tre programmati non è degno neanche di un Paese del terzo mondo - si aggiunge il crollo di immagine. Come si pensa di portare turisti a Sorrento, a Pompei o a Pozzuoli in questo modo? Un crollo che ormai è molto difficile recuperare, anche se vi fosse una forte volontà politica, perché si perde la motivazione dei lavoratori e la missione delle aziende ancor prima dei debiti, dei materiali rotabili cannibalizzati e dei contenziosi con i fornitori. Continuare ad attribuire la causa del disastro ad un passato ormai remoto, a disavanzi di un miliardo mentre nel 2010 c'era un credito per investimenti e servizi resi ai cittadini, riconosciuto e certificato verso la Regione e lo Stato di 250 milioni di euro, oltre ad essere falso e irri-

tante, è del tutto inutile. Se una azienda che produce servizi pubblici essenziali non è in grado di offrirli, ci sono diversi modi di intervenire e questa è la responsabilità di chi governa. Ripeto, sempre che ci sia una volontà che francamente non si vede affatto.

Ma i danni sono ancora più gravi dal punto di vista urbanistico e di assetto del territorio. Ormai cittadini e Comuni non ci credono più, si organizzano diversamente, si «arrangiano». Insomma viene completamente meno il progetto di una metropolitana regionale che avvicina centro e periferie, che bilancia e contrasta la disennata edificazione a macchia d'olio del dopo terremoto, basata su strade e superstrade, il progetto che fa della rete ferroviaria la nuova struttura portante, lo scheletro dell'Area metropolitana del futuro.

Ecco, di questa visione strategica che è stata alla base di tutte le scelte urbanistiche e infrastrutturali degli ultimi venti anni e che oggi è ancora formalmente in essere, perché tutti i Piani vigenti la presuppongono, si è persa traccia nel discorso pubblico e nei fatti. Stiamo andando verso una città sempre meglio servita e un resto del territorio sempre peggio servito, un territorio a due velocità. È questo quello che si vuole? Se si vuole, quale modello di area metropolitana si propone? E se non si vuole, cosa si sta facendo per evitarlo? Sono domande che meriterebbero, anzi, esigerebbero una risposta. Dalla politica in primis, ma non solo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA