

L'editoriale AEROPORTO E METRÒ L'ANELLO CHE MANCA

SEGUE DALLA PRIMA

Rispetto a quanto si aveva in mente all'apertura dei cantieri nel 1976, ossia un semplice collegamento fra la parte alta e quella bassa della città, oggi si lavora per completare una linea ad anello che toccherà le tre porte principali d'accesso di Napoli: porto, stazione centrale, aeroporto. Manca da collegare quest'ultimo, che sarà raggiungibile nel 2027 da una navetta dalla fermata «Tribunale». In pratica, si dovrà cambiare treno in attesa che lo stop intermedio di «Poggioreale» sia completato, le cui lavorazioni sono in ritardo. Questo dal lato sud della linea, di competenza del Consorzio e del Comune. Vi è infatti un lato nord, le cui lavorazioni sono affidate ad Eav e Regione Campania. Qui sono quattro le stazioni che mancano all'appello, tutte nell'area nord di Napoli, che saranno la parte terminale di un percorso già operativo da Aversa attraverso Giugliano, Mugnano e prossimamente Melito. Infatti, quando si sentono dichiarazioni sul «completamento dell'anello» si omette sempre di chiarire che il metrò partenopeo non è unico solo per i ritrovamenti archeologici e le installazioni artistiche, ma anche perché presenta l'incomprensibile caratteristica di essere costruito da due enti diversi – e in futuro gestito da due aziende distinte. Un unicum nel panorama europeo, dove non mancano linee ad anello (Londra, Newcastle, Copenaghen, Madrid, Mosca) ma sulle quali corrono treni dello stesso operatore. Per di più, manca un pezzo cruciale: il tunnel che collegherà il lato di competenza comunale con quello regionale, congiungendo le due stazioni di Capodichino Aeroporto e Capodichino Di Vittorio. Solo così l'anello potrà dirsi compiuto, e la linea pienamente efficiente. Vi è poi il discorso delle opere accessorie. Il metrò è stato infatti un'occasione di riqualificazione di interi pezzi di città. Un vettore di cambiamento urbanistico. Attorno alle stazioni sono state ripensate piazze, strade, interi quartieri. Caso emblematico è Municipio con il parco archeologico che, seppur ad undici anni dall'apertura dell'omonima fermata, sta prendendo forma. Avrebbe dovuto essere così anche con le stazioni di Centro Direzionale, Tribunale, Poggioreale ed Aeroporto. Tuttavia, precedenti stagioni politiche hanno imposto un ridimensionamento dei progetti. Ad oggi si attende di sapere cosa sarà dell'ex dogana di Poggioreale, edificio tutelato che avrebbe dovuto ospitare l'ingresso dell'omonimo stop del metrò, e soprattutto su come collegare la stazione dello scalo di Capodichino con il terminal aeroportuale. In tutto questo, i tratti più vecchi della Linea 1 contano ormai più di trent'anni. Molte fermate necessitano interventi urgenti di manutenzione straordinaria (Salvator Rosa su tutte), e in generale si registra una mancanza di adeguata segnaletica e scarsa informazione all'utenza – che è competenza del gestore Anm. Insomma, il gioiello sotterraneo partenopeo non sta invecchiando benissimo. Un'epopea che in quanto a lunghezza sembra essere uscita dalla prolifica penna di Tolkien. Tuttavia, forse neanche il celebre scrittore britannico sarebbe stato in grado di immaginare una tale complessità per realizzare un anello.

© RIPRODUZIONE RISERVATA