

» **Scuola di giornalismo** A quattro anni dai lavori nulla è cambiato

Montesanto, binario morto nel cuore del centro storico

«Inchiostro» è un periodico a cura della Scuola di giornalismo del Suor Orsola Benincasa diretta da Paolo Mieli. L'ultimo numero (on line e in libreria) è interamente dedicato ai trasporti pubblici in Campania. Ecco come un giovane aspirante cronista ha lavorato sulla stazione di Montesanto.



Il giornalino Inchiostro

NAPOLI — «Errore. Capovolgere e riprovare». Così l'obliteratrice guasta risponde a una signora di mezza età che cerca di convalidare il biglietto. La donna fa un altro tentativo. Inutilmente. Si guarda attorno disperata, in cerca di aiuto. Ma chi dovrebbe occuparsi di risolvere questi problemi sembra svanito nel nulla, oppure è al bar a prendere un caffè. Dopo qualche minuto un passante le dà un consiglio: «Signo', passate dal varco abbonati che è sempre aperto, tanto fanno tutti così...». La signora, infastidita e scoraggiata, alla fine accetta, e passa senza marcare il biglietto. Ma il treno è già partito. Nella stazione di Montesanto, che sarebbe dovuta essere il fiore all'occhiello del centro storico di Napoli, succede questo e altro. Situata nel cuore della città, la zona è uno degli snodi fondamentali per la rete dei trasporti campani su ferro. Tra Cumana, Circumflegrea, Funicolare e Metropolitana, a Montesanto passano circa 8mila passeggeri all'ora, 60mila al giorno. Nel 2005 l'edificio originale, costruito a fine Ottocento per l'inaugurazione della Cumana, la prima linea metropolitana d'Italia, viene sottoposto a una radicale opera di ristrutturazione. L'obiettivo? Trasformare la stazione in un luogo sociale,

una moderna agorà dove incontrarsi e stare insieme, oltre che viaggiare; ampie vetrate, strutture in acciaio, negozi, edicole, librerie e una terrazza panoramica con bar: questa la ricetta per accendere una scintilla di modernità che avvii la riqualificazione dell'intera area. Finanziati dalla Regione e costati 66 milioni di euro, i lavori si concludono in soli tre anni e nel maggio 2008 la nuova stazione vede la luce. Il restyling viene accolto con entusiasmo da cittadini e istituzioni. Su un comunicato stampa del Comune si legge che «sembra di non essere a Napoli, ma in una grande metropoli Europea». Mentre per Raffaello Bianco, amministratore unico della Sepsa a quel tempo, «nel buio della notte si va alla ricerca della luce. Attraverso la stazione la zona può finalmente uscire dal degrado e dall'isolamento». Ancora oggi su alcuni grandi monitor sparsi per l'edificio campeggia lo slogan di Silvio D'Ascia, il giovane architetto napoletano che ha progettato l'opera: «La stazione entra nella città e la città entra nella stazione». La realtà è amaramente diversa. La stazione e la città più che incontrarsi sembrano fare a pugni.

All'interno della struttura i varchi sono sempre malfunzionanti, e gli ascensori operano a giorni alterni. I treni della Cumana sono gli stessi di dieci anni fa, e da una corsa ogni dieci minuti si è passati a una ogni venti. Tra i pochi commercianti presenti nell'edificio, ovvero due edicole, un bar e una tabaccheria, serpeggia una arrendevole omertà: preferiscono non parlare male della Sepsa poiché pagano un affitto già troppo alto.

Del bookstore ipertecnologico si sono perse le tracce, mentre la terrazza panoramica con bar è a oggi inaccessibile poiché, secondo un lavoratore della stazione, deve ancora essere

inaugurata.

«Quella caffetteria avrei dovuto gestirla io - racconta Armando Scaturchio, titolare dell'omonima pasticceria in Via Pignasecca - ma oltre a un affitto troppo esoso avrei dovuto anche sborsare soldi per riparare la pavimentazione in parquet del bar, dato che vi piove dentro». All'esterno, la piazzetta antistante la stazione si trasforma ogni mattina in un suk alla napoletana: ambulanti di tutti i tipi, fruttivendoli e banchi del pesce occupano il suolo pubblico, l'immondizia si accumula a margine della strada e i «soliti ignoti» parcheggiano automobili di fronte alla stazione, strappando ai cittadini quel piccolo fazzoletto di area pedonale. Nonostante i fiumi di persone che si muovono da e verso Montesanto, soprattutto lungo la direttrice della Pignasecca, l'area non è stata sottoposta ad alcun tentativo di pedonalizzazione; chi viaggia deve sempre tenere gli occhi aperti per evitare di essere investito dai motorini che sfrecciano anche e soprattutto dove non potrebbero. Le scale mobili costruite sul lato sinistro della stazione, in parallelo alle antiche gradinate Paradiso, sono ferme da due anni. Inaugurate nel 2008 con la nuova struttura, non sono mai entrate in funzione. Il problema sono i costi di gestione: per prendersi cura dell'impianto, Metronapoli ha chiesto due milioni di euro, una cifra da capogiro che fa riferimento soprattutto ai costi di sorveglianza. A conti fatti si potrebbe dire che quella di Montesanto sia stata una mera, seppur riuscita, operazione estetica. Nonostante i mille disservizi e gli aumenti delle tariffe, che dall'aprile del 2011 sono state incrementate del 20%, per chi inserisce il biglietto nell'obliteratrice ogni giorno la solfa è sempre la stessa. «Errore. Capovolgere e riprovare».

Dario Marchetti



Lavori in corso

Il cantiere della Metropolitana di Napoli Stazione Toledo Via Roma Diaz, le planimetrie degli scavi ed i lavori in corso

