

# La politica ignora il mare

di **Roberto Calise**

**E**state: tempo di mare, sulla cui accessibilità a Napoli si dibatte ogni anno. La recente sentenza del Tar che boccia l'iniziativa del Comune di spiagge libere a numero chiuso complica una situazione dove la politica continua a non decidere. È cosa nota come il litorale sia combattuto tra i cittadini che vogliono un accesso libero al mare contro pochi concessionari che pagano canoni irrisori, come ricordato su questo giornale lo scorso 6 agosto, e che spesso offrono opache modalità di prenotazione di sdraio e ombrelloni. Una situazione che incoraggia l'illegalità, come il paradosso di una flotta di barche che traghetta bagnanti verso gli scogli di Marechiaro, dove si affittano lettini e ci si disseta grazie a un bar galleggiante: tutto rigorosamente abusivo, mentre a due passi svetta una famosa *location* per ricevimenti che però accetta solo contanti. In questo opaco contesto, segnato dall'arroganza di pochi e dalla sensazione di scarsi controlli (tributari *in primis*), non stupisce che sempre più cittadini si riuniscano in comitati per il mare libero. È anche vero che siamo troppi. La provincia di Napoli conta 3 milioni di abitanti di cui un terzo nel capoluogo.

continua a pagina 2

SEGUE DALLA PRIMA

Le spiagge del Golfo non bastano per tutti. In attesa della sempiterna promessa del rilancio di Bagnoli con i suoi arenili, la più immediata soluzione sarebbe la costa flegrea con le aree da Pozzuoli verso il litorale domizio. Se da quelle parti la rete stradale è spesso preda di terribili ingorghi, vi è invece la dotazione di due formidabili ferrovie, Cumana e Circumflegrea, che dal centro storico (Montesanto) corrono in parte parallele alla riva garantendo un accesso immediato al mare. Non è poco: delle grandi città nel Mediterraneo con spiagge urbane (Barcellona, Valencia, Atene), Napoli è l'unica ad avere un'infrastruttura così potenzialmente efficace. Una buona gestione, in capo all'azienda regionale Eav, è quindi cruciale per dare sfogo sul mare a una città che nei fatti non ne è bagnata (Anna Maria Ortese *dixit*). Avventurarsi sulla Cumana è però un crudo bagno di realtà in stazioni spesso non presidiate, senza biglietterie automatiche né tornelli (con buona pace della lotta all'evasione), senza sistemi d'informazione all'utenza (e con un'app aziendale che funziona male), a volte senza neanche una panchina per sedersi. Le già diradate corse (una ogni venti minuti) hanno frequenti ritardi nell'ordine di 15-20 minuti su una tratta che ne richiede 40 totali: un +50% sul tempo di percorrenza. Il sito Eav è un *cahiers de doléances* di soppressioni che rendono i treni affollati all'inverosimile soprattutto negli orari di rientro dal mare. Sono stati più volte annunciati miglioramenti e investimenti, e lungo il percorso si vedono cantieri che però procedono a passo d'uomo, al

pari dei treni che avanzano incerti sui binari in attesa di un raddoppio della linea che dovrebbe assicurare corse più frequenti e veloci, nonché liberare prezioso spazio urbano nell'area di Pozzuoli. Non si ha una data di conclusione di questi ormai decennali lavori. Impressiona invece pensare che

il primo tratto della Cumana fu scavato a mano in soli sei anni alla fine dell'800. Quel che sarebbe un formidabile strumento di accesso al mare è dunque un'arma spuntata. Non va meglio sulla linea gemella, la Circumflegrea: il tratto che affianca il litorale da Licola a Torregaveta è chiuso da più di dieci anni. Anche dall'altro lato del Golfo si scontano gli stessi problemi: sono inutilizzabili da tempo le fermate Circumvesuviana di Scrajo e Pozzano, a servizio diretto delle spiagge fra Castellammare e Vico Equense. Concludere celermente e con tempi certi i lavori su queste linee dovrebbe essere un'ossessione per l'Eav e per i Comuni interessati: Napoli *in primis*, poiché è dalla qualità di queste ferrovie che dipende il più grande problema dei trasporti in Campania, ossia l'accesso da e per il capoluogo. Si tratta come sempre di avere una visione politica della mobilità, che chiama a sua volta un'idea di città. Quel che si fa fatica a intravedere a tutti i livelli, con Comune e Regione che continuano a ragionare a compartimenti stagni. Tuttavia, infrastrutture efficienti sono anche (ad oggi l'unico) strumento per un equo accesso al mare. Altrimenti, ogni anno si replicheranno sempre gli stessi problemi e proteste, in estati sempre più calde non solo per fenomeni climatici ma anche per la crescente esasperazione dei napoletani su un tema molto sentito, e su cui la politica è chiamata a decidere.