

TAV DI AFRAGOLA

Quella stazione fra risarcimento e grande spreco

di **Marco Demarco**

La nuova stazione di Afragola è molto meno e molto più di un hub ferroviario. In sostanza è un simbolo. Ecco cos'è. A Roma-Tiburtina transitano 400 treni al giorno. A Napoli-Garibaldi 500.

Nella struttura progettata da Zaha Hadid si fermano e ripartono, invece, appena 36 treni al giorno. Domani, quando sarà avviata la tratta Napoli-Bari, andrà meglio?

a pagina **11****La riflessione sull'infrastruttura firmata dall'archistar (scomparsa) Zaha Hadid**

Afragola la stazione simbolo duplice Moderna ma isolata tra i broccoli

di **Marco Demarco**

La nuova stazione di Afragola è molto meno e molto più di un hub ferroviario. Nella realtà, a conti fatti, è molto meno. In una dimensione metaforica, invece, vale molto di più. In sostanza è un simbolo. Ecco cos'è. A Roma-Tiburtina transitano 400 treni al giorno. A Napoli-Garibaldi 500. Nella struttura progettata da Zaha Hadid si fermano e ripartono, invece, appena 36 treni al giorno. Domani, quando sarà avviata la tratta Napoli-Bari, andrà meglio? Può darsi, ma sicuramente non molto meglio, se c'è da credere a Ennio Cascetta, il primo a scommettere sull'Alta velocità alle porte di Napoli. Intervistato da questo giornale, l'ex assessore regionale, ora tra i più qualificati collaboratori del ministro dei trasporti, ha spiegato che un domani chissà quanto vicino «da Afragola non

passeranno molti treni» e anche che «ad Afragola non nascerà alcun treno». Valeva allora la pena realizzare una struttura così sofisticata e già costata più di sessanta milioni? Michele Oricchio, procuratore generale della Corte dei conti, nella sua relazione di apertura dell'anno giudiziario l'ha valutata alla stregua di una infrastruttura, e per questo l'ha inserita nel capitolo «troppa superficialità nella spesa pubblica». Ma gli storici che ne apprezzano il valore simbolico sono invece di altro avviso. Già prima che prendesse forma, Bruno Gravagnuolo indicava l'opera di Zaha Hadid come «il paradigma dell'innovazione linguistica nell'ambito dell'architettura ferroviaria». Di sicuro, una stazione del genere avrebbe avuto più senso se, come si disse quando fu immaginata, avesse sostituito quella di Napoli; se facendo da ponte tra Nord e Sud avesse evitato ai treni veloci di entrare e uscire da Garibaldi; e se così facendo

avesse permesso ai convogli di guadagnare un bel po' di minuti. Al contrario, ora i Frecciarossa avranno un'altra sosta da fare, e per giunta a pochi chilometri dal capoluogo. Una evidente illogicità che insospettisce de Magistris. «Questa Tav ad Afragola è un danno per Napoli», ha detto il sindaco.

Ma ora tutti si affannano a smentirlo. Tutti a dire che Afragola non può sostituire Napoli-Garibaldi. È vero. Ma perché? Semplicemente, perché il contesto non è più quello previsto anni fa. Nel frattempo, la stazio-



Peso: 1-5%,11-63%

ne di Afragola è rimasta isolata in un mare di broccoli, come una Capri galleggiante in aperta campagna: irraggiungibile, perché il collegamento con la metropolitana regionale non è mai stato realizzato; lontana, perché fino all'ultimo c'è stata incertezza su chi e come avrebbe provveduto ai collegamenti su gomma; inaccessibile, perché gli svincoli stradali sono solo vagamente ipotizzati.

«Potremmo realizzare un ponte o in alternativa un sottopasso, si vedrà», ha detto De Luca il giorno dell'inaugurazione. Indicativa, del resto, è la diversa valutazione fatta in quella occasione da Delrio e dallo stesso De Luca. «Mi fanno ridere quelli che parlano di una stazione isolata», ha detto il ministro. «Afragola è un gioiello isolato», ha riconosciuto invece il gover-

natore. Chi ride di chi?

Afragola è dunque soprattutto un simbolo. Anzi. Un duplice simbolo. Di sicuro lo è di uno Stato che torna a investire al Sud; di una modernità griffata e costosa; di un progresso capace di viaggiare, volendo, ad alta velocità. In questo senso, e sommando tutto, la nuova stazione è addirittura molto di più. Rappresenta un'idea di sviluppo del tutto alternativa a quella fin qui avvalorata, per intenderci, dalla Napoli di de Magistris. Da una parte, ad Afragola, ci sono i treni superveloci, le grandi infrastrutture, la suggestione «futurista» della stazione che evoca il progresso. Dall'altra, a Napoli, ci sono invece l'estasi della passeggiata, l'incanto del lungomare, il sogno «dadaista» della lentezza, della sobrietà anti-

moderna.

Il problema è: quale di questi due modelli alla fine risulterà vincente? Quello dadaista sta già dando i suoi frutti, basta dare un'occhiata ai ristoranti pieni del lungomare. E quello futurista? Per ora ha scatenato solo la solita guerra di camorra. Esattamente come alla fine degli anni Ottanta, quando nella stessa area doveva insediarsi l'Eurodisney. Ma la stazione di Afragola è anche il simbolo di una sorta di risarcimento territoriale, perché mentre negli anni passati a Napoli si realizzavano le stazioni della metropolitana dell'arte, belle e celebratissime, in periferia il sottosuolo si imbottiva clandestinamente di rifiuti di ogni tipo, in gran parte provenienti proprio dalla città capoluogo. Realizzare da queste par-

ti una stazione ferroviaria già definita dalla Cnn tra le più belle opere della contemporaneità ha dunque molto a che fare con un senso di colpa non più sopportabile. Ma, d'altro canto, non aver provveduto in tempo ai collegamenti e non aver previsto lo scatenarsi delle cosche depone molto male.

«Non può esserci sviluppo senza connessioni», ha detto ancora Delrio. Appunto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

A Roma-Tiburtina transitano 400 treni al giorno A Garibaldi 500 Qui appena 36 E non sostituirà Napoli-Centrale

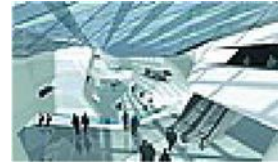
Le tappe

● La stazione di Napoli Afragola è sulla ferrovia Roma-Napoli alta velocità con 36 treni Av, sia di Trenitalia che di Nuovo Trasporto Viaggiatori.

● Il progetto della stazione, dell'archistar Zaha Hadid è stato presentato ufficialmente il 4 novembre 2003.

● I lavori inizialmente dovevano terminare nel 2008, poi però il termine previsto fu rimandato al 2011. Nel 2012 furono sospesi per mancanza di fondi.

● È stata inaugurata il 6 giugno, l'apertura è prevista per domani



Le immagini
In alto
panoramica
della stazione
di Afragola
Nella scheda
e a fianco
due rendering
degli interni



Peso: 1-5%,11-63%