

# Blog Post - raccontare la ricerca scelta

## **FIRST STOP: LINKING NAPLES LIKE A RING, CAN WE DO IT?**

**L'ultimo tratto che completa la linea ferroviaria partenopea: stop ai lavori. Fondi prosciugati o mai arrivati?**

Finalmente visitare Napoli sarà un gioco da ragazzi. Vi starete chiedendo, in che modo? Grazie alla realizzazione del raccordo mancante per il completamento dell' "anello" dei 400 km per 100 km<sup>2</sup> dell'intera linea metropolitana e ferroviaria della città, costituito dalla tratta Napoli Garibaldi - Aeroporto di Capodichino. Il progetto è partito con l'intenzione di facilitare lo spostamento di turisti e cittadini in tutta la città di Napoli e velocizzare il settore

trasporti, incrementando la rete di collegamento per ottimizzare la mobilità nella grande metropoli. Napoli da sempre ha vissuto la situazione instabile dei trasporti. Oggi i cittadini contano di più sull'affidabilità dei mezzi di trasporto in virtù dei tanti progetti su strade ferrate già realizzati e altri da completare come questo. Il trasporto urbano in una grande metropoli costituisce un problema reale per tutti i cittadini.

Noi studenti viviamo in prima persona il disagio dei trasporti, in particolare delle periferie ( ritardi e soppressione delle corse, problemi d'igiene e controlli assenti.. ) e il bisogno di migliorare questa situazione ci ha spinto a ficcare il naso nella faccenda.

Dopo alcune ricerche, dai dati rinvenuti dal sito di Opencoesione il finanziamento per il progetto è stato di 593.100.000,00 € ( di cui 113.100.000,00 € dallo Stato e 180.000.000,00 € dal Comune ) e riscontriamo già alcuni ritardi nella realizzazione generale della nuova linea metropolitana.

L'inizio previsto avrebbe dovuto essere il 9 dicembre 2013, ma i lavori sono cominciati soltanto otto mesi dopo, precisamente il 3 agosto del 2014.

La causa principale è intuitiva: i pagamenti non sono mai stati effettuati.

Le istituzioni che hanno contribuito allo stanziamento dei fondi sono molteplici, tra cui la Regione Campania, il Comune di Napoli e il Fondo Europeo per lo sviluppo e le politiche di coesione, tuttavia le risorse finanziarie non risultano versate per il completamento del progetto.

I primi esiti del progetto risalgono al 2 agosto 2014 quando è stato inaugurato il cantiere di Poggioreale insieme a tutti gli altri cantieri per la realizzazione di 4 stazioni totali, per consentire il completamento dell'anello. Navigando per i diversi siti web dedicati, i nostri analisti hanno rinvenuto che il CIPE

( Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica ) ha approvato un finanziamento pari a 650 milioni di euro, il cui ultimo aggiornamento risale al 13 dicembre. Sorge, quindi, qualche domanda spontanea: dove son finiti tutti i soldi? Le istituzioni si sono assicurate che i fondi siano davvero stati erogati per la realizzazione del progetto? Il finanziamento ha avuto dall'inizio un'unica meta, oppure gli stanziamenti sono stati distribuiti su più parti?

Durante tutte le lezioni dedicate ad OpenCoesione, il confronto coi dati e le diverse informazioni rinvenute dagli articoli correlati, ci hanno dato la possibilità di capire a fondo la problematica, le diverse indagini da svolgere, le possibili soluzioni, l'importanza della divulgazione delle notizie e il coinvolgimento del maggior numero di cittadini in un'azione attiva e di politiche di coesione a partire dal basso.

La sete di notizie e di risposte chiare da parte delle istituzioni ci spinge a volerne sapere di più. Con l'avanzare del progetto, intervisteremo esperti sul territorio metropolitano e membri specifici nel campo dei trasporti delle Istituzioni come la Regione e il Comune. Il bisogno di scavare a fondo nella vicenda è dato da un evidente disagio già citato e il coinvolgimento di tutti i cittadini, partendo dai ragazzi della nostra età per i quali rappresenta un vero e proprio focus, una reale necessità che coinvolge la nostra quotidianità. La divulgazione di dati mai rivelati, articoli e fotografie che denunciano la situazione reale e la spinta dei ragazzi a non accettare passivamente le condizioni che spesso la realtà circostante e le istituzioni ci impongono, è uno degli obiettivi perseguiti dal gruppo Albatross che mira ad arrivare in fondo al percorso di ricerca per diventare dei cittadini attivi e interessati a ciò che accade nel territorio in cui viviamo.

Utilizzeremo i social che producono messaggi che superano le barriere temporali e spaziali. La particolarità di questa comunicazione è la rapidità di diffusione e la riproducibilità del messaggio. I social network verranno da noi sfruttati per la divulgazione delle notizie, per scrivere articoli, dati e per pubblicare foto. Tramite una rapida iscrizione e fornendo dati del progetto da noi scelto abbiamo iniziato il nostro lavoro sulle piattaforme più popolari e di tendenza come Facebook, Twitter e Instagram. Il nostro scopo è, appunto, cercare di coinvolgere il maggior numero di persone, stuzzicando anche la curiosità delle stesse.

La necessità, quindi, di studiare a fondo e indagare su questo tema, è data non solo dalle motivazioni appena citate, ma dall'incremento dell'utilizzo dei trasporti pubblici in Campania.

Secondo i dati dell'ISTAT ( Istituto Nazionale di Statistica ) si evince che negli ultimi 6 anni c'è stato un aumento del 35 - 40% dei passeggeri che utilizzano i mezzi pubblici e una riduzione di 234.000 auto al giorno, il che avrà una ricaduta positiva sull'ambiente, con una diminuzione di circa il 40 - 60% dell'inquinamento.

Gli utenti che usufruiscono dei mezzi pubblici sono cresciuti del 31% rispetto, ad esempio, alla metropoli romana, la cui crescita è stata solo del 12,7% rispetto al precedente 7%.

Notiamo, quindi, che Napoli è una città che necessita più di altre di una rete di trasporti sicura e affidabile, una rete ferroviaria e metropolitana che consenta ai cittadini una mobilità efficiente e funzionante in tutti i suoi aspetti.

L'incremento è cominciato quando, le aziende che gestiscono il sistema di tariffazione integrata della Campania, hanno creato un unico biglietto che consente lo spostamento sia urbano che extraurbano con pochi euro nel 2003, registrando così un incremento di 5.630.000 abitanti rispetto ai 3.500.000 nel 2001.

Occupandoci dell'area metropolitana, in particolare, registriamo alcuni dati rinvenuti dall'ISTAT.

La città di Napoli registra circa 900.000 trasportati al giorno ( di cui 470.000 sulle linee metropolitane ) che costituiscono 12.864.923 km di treni in un anno. Il fatturato, inoltre, è pari a 108.232.081,28 €.

Attualmente, le istituzioni che si occupano delle linee metropolitane di Napoli sono: Metronapoli, che produce il trasporto ferroviario attraverso due linee, 4 funicolari e 34 nodi, consentendo lo spostamento da nord a sud della città; Metrocampania Nord Est che abbraccia 36 comuni con 3 linee di trasporto su ferro; infine, il Metrò del mare che offre un servizio marittimo con 6 linee.

La città di Napoli presenta una densità di popolazione di 8.566 abitanti per km<sup>2</sup>, rappresentando ben il 32,84% della Provincia, con un totale di 971.849 abitanti e, considerando anche la superficie territoriale, la necessità di disporre di una buona linea ferroviaria metropolitana è sul podio.

Crediamo fermamente nell'impegno attivo del singolo cittadino e attento agli accaduti sul territorio, pronto a monitorare le situazioni e protestare in caso di ingiustizia. Il popolo del Mezzogiorno è da sempre poco attivo e lamentoso, ma quando si tratta di attivarsi per migliorare una qualsiasi situazione, esso diventa pigro e menefreghista, escludendosi dalle problematiche e raggirandole, addirittura adagiandosi sulla stessa.

Per quanto riguarda il nostro Team, il lavoro ha seguito il proprio corso: gli analisti ricercavano dati ed informazioni utili sui siti più attendibili, i designer hanno trasformato idee ed obiettivi del Team in colori ed immagini, gli storyteller narravano l'inizio di una ricerca che ci appariva molto interessante, i blogger bazzicavano da un social all'altro per cercare informazioni e far pubblicità agli account, infine i project manager e il docente cercavano i collegamenti possibili tra i gruppi e ci proiettavano verso la conclusione del primo step "Progettare". Il lavoro di gruppo è stato fondamentale, le informazioni circolavano tra di noi in modo rapido, essendo di supporto l'un l'altro, al fine di calarci in una dimensione richiesta: organizzazione, competenza, e professionalità.

Il logo progettato dal gruppo dei Designer comprende tre elementi: L'albatross, la metropolitana e la mano, logo di A Scuola di OpenCoesione.

Abbiamo scelto, come prima cosa, l'icona del treno per indicare la tematica che affrontiamo, l'Albatross è un uccello che percorre grandi distanze con una vista molto ampia e sviluppata, icona del nostro Team, e la mano per richiamare il progetto di "A Scuola di OpenCoesione" a cui siamo affiliati.

Il nostro scopo è, quindi, informare e mettere a disposizione di tutta la popolazione l'andamento del progetto della Metropolitana Linea 1, al fine del completamento dell'"anello" e cercando di incentivare la riuscita dello stesso.

Uno dei nostri obiettivi principali è coinvolgere, come già citato sopra, tutta la popolazione interessata al trasporto pubblico napoletano, scuotere le menti al fine di attivare i cittadini e spingerli a porsi domande sulla precaria situazione in cui viviamo, come in una pentola d'acqua calda che pian piano diviene bollente e noi ci abituiamo al calore fino a bruciare. Vivere in una società che si adagia non ci basta più, vogliamo svegliarci e rimboccarci le maniche perché qualcosa cambi: noi siamo il futuro.