



ANALISI
COMMENTI

L'editoriale

LE GIOVANI
VITTIME
SENZA SCUOLA

di **Beatrice Carrillo**

SEGUE DALLA PRIMA

C'è bisogno di tempo da trascorrere nei banchi, da dedicare all'apprendimento, alla conoscenza di sé e dei compagni. Tempo per scoprire le proprie passioni, far emergere i propri talenti, metabolizzare le proprie sconfitte e riprendere il percorso. C'è bisogno di scuola intesa come luogo dell'anima, tragitto nel quale si forma la personalità. Percorso lungo e complesso che necessita di cura, attenzione e rigore. Oggi questa scuola non c'è più. Non può assicurare, educare ed accompagnare una scuola formata da progetti extracurricolari di 10/20/30 ore che, di fatto, sottraggono lo studente alla quotidianità che ha comunque una valenza formativa in termini di prova individuale delle proprie capacità. Una scuola continuamente interrotta da partecipazioni ad *eventi* (parola magica) che di realmente interessante e funzionale agli obiettivi specifici delle discipline insegnate hanno ben poco, ma significano tanto in termini di marketing, la vera stella polare che illumina la scuola contemporanea. Lo ripetiamo da tempo: il progettificio ha distrutto la scuola. Dei 200 giorni che formano un anno scolastico, quanti sono quelli nei quali si riesce a fare scuola prestando attenzione e cura alla didattica, che dovrebbe essere - questa soltanto - la nostra unica stella polare? Quanti quelli in cui si può alimentare un sogno, contribuendo a rafforzare, attraverso la conoscenza, il raggiungimento di un traguardo che moltiplica la fiducia in se stessi e rende immuni da pericoli di varia natura? Pochi, molto pochi. Sicuramente molti di meno di quelli di cui avrebbero avuto bisogno, diritto e desiderio le giovanissime vittime della violenza della nostra città.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'intervento Da Giò Giò ad Arcangelo e a Santo Romano, la difficoltà di stare al mondo di una generazione allo sbando

QUANTI RAGAZZI DOBBIAMO
ANCORA VEDERE MORIRE

di **Daniele Sanzone**

SEGUE DALLA PRIMA

Questi ragazzi sono l'oggettivazione di un fallimento, ci allontanano sempre di più da loro e allo stesso tempo da noi stessi. Un'alienazione che ci costringe a vivere la città con paura e da estranei. E in questo c'è la sconfitta di una società e di una classe dirigente incapace di crescere e prendersi cura dei propri figli. L'incapacità di trovare una strada, un modo per comunicare, instaurare un qualsiasi tipo di rapporto con dei ragazzi cresciuti da soli in strada e per questo diventati adulti prima dell'età maggiore. Ma si possono davvero ritenere adulti? Ovvero consapevoli delle loro scelte? O queste risultano essenzialmente il riflesso condizionato dei loro «non» nuclei familiari e del contesto in cui crescono? La verità è che non sappiamo nulla di questi ragazzi: non sappiamo cosa pensano, che fanno, come vivono, sappiamo solo cosa ascoltano e cosa vedono sui social, sulle piattaforme di streaming e in tv. Ragazzi bombardati dal mito criminale, dal fare soldi a tutti i costi, dal «pos-

sedere» belle donne come auto, armi e tutta l'opulenza capitalistica che ogni giorno gli ricorda chi e cosa devono diventare per meritare rispetto. È come quando il padre vieta al figlio di alzarsi da tavola quando si mangia e la madre invece glielo permette, qualsiasi decisione prenderà il ragazzo, sarà sbagliata. Allo stesso modo la società lo invita quotidianamente a vivere in un certo modo, a desiderare quell'auto, quelle scarpe eccetera ma allo stesso tempo non gli dà nessuna

possibilità per poter accedere a un mondo che è costretto solo a guardare, come i dolci, da una vetrina.

E se prova a rubarli o addirittura a prenderseli con la violenza diventa il cattivo. Un discorso che prescinde e anzi sta alla base di quello della facilità di procurarsi una pistola, che un ragazzo può trovare con sole cinquecento euro. Una società che risulta permissiva nel mostrargli ogni santo giorno modelli malati ai quali uniformarsi, e allo stesso tempo

autoritaria, negandogli prima le vie legali e poi quelle illegali. È quindi fin troppo chiaro che questi ragazzi, non avendo alcun punto di riferimento, faranno di tutto per ottenere quello che gli è stato imposto, quello che hanno imparato a desiderare. Mostrando comportamenti disfunzionali e criminali come chi spara perché gli è stata sporcata la scarpa di cinquecento euro. Il problema non sono loro, ma il mondo che gli abbiamo lasciato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



TRASPORTI, QUEL CHE È STATO FATTO

di **Luca Cascone**

Caro direttore, mi consenta qualche precisazione all'articolo «la sfiducia ne trasporto pubblico», pubblicato sabato 9 dal *Corriere del Mezzogiorno* a firma di Roberto Calise. Se fosse possibile vorrei chiedere a Calise di avviare un confronto permanente sull'argomento: perché di proclami teorici non ne abbiamo bisogno; leggere o ascoltare qualcosa, prendere qualche informazione con il classico metodo «inciucio» e trasformarlo in solide sintesi programmatiche credo che sia un metodo sbagliato. A meno che non si voglia solo il titolo ad effetto, in quel caso inutile approfondire. Sulla sostanza Calise ha - solo in parte - ragione. In parte perché molti servizi di Traporto pubblico locale ormai attivi in Campania, dopo il grande sforzo fatti in questi anni, funzionano bene e raccolgono complimenti, ovviamente non tutti, e su questo dobbiamo continuare a lavorare. Dobbiamo recuperare fiducia verso gli utenti del Tpl, abbiamo criticità. Chiedo però di non alimentare ulteriore sfiducia dando informazioni sbagliate, per questo ripeto: avviamo un confronto costante e costruttivo, noi siamo sempre disponibili. Alcune necessarie precisazioni, con una premessa: in Italia, per realizzare un'opera pubblica mediamente ci vogliono 18 anni, nove per la burocrazia e nove per realizzare i lavori. Linea Benevento: i lavori sono in ritardo di un paio d'anni, causa covid, riaprirà nel 2025. Chiusura dell'anello: premesso che fino al 2017 esisteva solo qualche metro di linea eseguita ed il resto erano solo terreni abbandonati e rifiuti; oggi sono state realizzate le stazioni di Miano, Regina Margherita, Secondigliano e Di Vittorio in completamento; affrontando opposizioni per le attività espropriative, bonifica dei terreni e mantenendo sempre la collabora-

zione con le istituzioni per la revisione del progetto senza mai interrompere i lavori. L'accordo con il Comune di Napoli avviato a gennaio 2020, con il contemporaneo avanzamento dei cantieri, gli accordi con l'Aeronautica Militare per i suoli su cui sorge la stazione Di Vittorio sono stati stabiliti e contrattualizzati tra il 2019 e il 2021. Sono in corso le attività legate alle tecnologie e a fine 2025 apriremo la linea fino a Secondigliano, nel 2026 arriveremo a Di Vittorio. Le opere del tratto finale tra Di Vittorio e Capodichino per cui, dopo l'accordo con la Regione è competente il Comune, sono già in appalto alla Metropolitana di Napoli, appaltato invece da Eav l'armamento, restano da appaltare le sole opere tecnologiche. Sono state messe in servizio le rampe di collegamento tra la linea 1 e linea Eav, a fine 2025 potranno giungere direttamente a Secondigliano sia i treni della linea metropolitana da Aversa, sia i treni di linea 1 provenienti dal centro di Napoli. Raddoppio Pisani- Quarto: tra dieci giorni con una obbligatoria sospensione del servizio, necessaria per le ultime rifiniture, si completeranno i lavori. Sono stati svolti senza mai interrompere l'esercizio e quindi assoggettandosi a tutte le limitazioni dovute alla contemporanea presenza dei treni e del funzionamento della linea elettrica; sono stati poi finanziati, e chiuso l'accordo con il Comune di Quarto per due nuove stazioni: Centro e Stazione ed insonorizzare il tratto di attraversamento cittadino; i lavori si chiuderanno entro il 2025. Raddoppio Castellammare: è prossima l'apertura della stazione Stabia scavi e dell'annesso parcheggio. In accordo con la nuova amministrazione, entro fine 2024 convocheremo la conferenza di servizi per le nuove opere su Castellammare Centro. Linea 7: Eav, subentrato nel 2021, a parte Monte Sant'Angelo, ha riprogettato il tracciato (ad esempio a via Terracina) ed i cantieri sono aperti; problemi archeologici stanno ritardan-

do l'apertura di alcuni lotti, a Parco S. Paolo i lavori termineranno nel 2026. Linea 10: non si comprende chi, secondo Calise, doveva fare questa gara (portata avanti da Eav in accordo con Comune e Regione), andata deserta perché gli operatori che si erano prequalificati (parliamo di big mondiali) hanno ritenuto - a seguito degli aumenti dei prezzi degli ultimi anni - l'importo stanziato inizialmente insufficiente, per garantire un'opera così grande ed inevitabilmente complessa. Stiamo lavorando, sempre in sinergia con ministero dei Trasporti, Comune e Regione per riproporre la gara; se poi Calise immagina che i lavori debbano essere realizzati direttamente da altri (con i tempi che abbiamo conosciuto) - che poi coincide con quello che qualcuno aveva proposto mesi fa - forse ignora che gli enti ed anche la Corte dei Conti, hanno abbondantemente approfondito l'argomento ed hanno conseguentemente ritenuto che l'attuale concessione in essere è un istituto definitivamente abrogato in esecuzione delle direttive europee. A questi concessionari non possono essere affidate nuove opere, ma solo il completamento di quelle in corso. Ma proprio per evitare questi corto circuito, rinnovo la mia proposta: vediamoci periodicamente ed approfondiamo le tematiche così possiamo essere tutti più precisi. Presidente commissione regionale Trasporti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Egregio Presidente, i giornali, come saprà, non fanno «proclami teorici» ma riportano notizie, provando a spiegare ai propri lettori i fenomeni con obiettività: sul punto, la storia del *Corriere* parla da sola. Più che con l'umile scrivente, il confronto ci auguriamo avvenga con chi ogni giorno vive disservizi nei trasporti, e attende da anni quei miglioramenti su cui si continuano a coniugare i verbi al futuro.

Roberto Calise
© RIPRODUZIONE RISERVATA