

7 febbraio 2022

I trasporti

Niente linea telefonica e poche news sui cantieri la metro da cambiare

di Roberto Calise

I recenti casi dell'aggressione di una donna nella stazione Dante della metropolitana e il decesso di un passeggero nella funicolare di Montesanto hanno drammaticamente sollevato un tema che i pendolari napoletani ben conoscono: la mancanza di segnale telefonico nella rete dei trasporti su ferro. Una questione che con l'ormai consolidata esplosione degli smartphone è diventata ineludibile e che sarebbe dovuta essere stata già risolta, come notato da Nino Simeone, presidente della commissione mobilità del Comune, che ha recentemente richiamato una delibera di ben sette anni fa in cui Palazzo San Giacomo dava mandato alla Napoli Holding di sanare la vicenda.

Nel mentre, il mondo è andato (molto) avanti. Il Covid ha evidenziato ancor di più l'importanza dei device tecnologici, senza i quali durante il lockdown sarebbe stato impossibile studiare o lavorare. Viene da chiedersi in quale mestiere della contemporaneità ci si può permettere di essere disconnessi per un tempo indefinito, ossia quanto ogni giorno avviene quando si entra in una qualsiasi stazione sotterranea della rete su ferro napoletana, che sia di competenza comunale o regionale. Una dimensione parallela in cui, paradossalmente, non si può avvisare se si è in ritardo a lavoro o a un appuntamento. Peggio ancora: non si può neanche chiamare aiuto.

Allargando lo sguardo, la mancanza di segnale telefonico è uno dei sintomi della poca attenzione per la digitalizzazione e l'informazione all'utenza nei trasporti partenopei. Un esempio su tutti: nella maggior parte delle stazioni manca ancora ciò che è scontato nel resto del mondo, vale a dire degli schermi che avvisino fra quanto passa il prossimo treno - cosa che, considerando la scarsa frequenza delle corse su ogni linea, sarebbe utile sapere.

Avere una rete internet disponibile sottoterra permetterebbe di aggirare in parte tale problema. Si potrebbe infatti creare un'apposita app unica per tutto il sistema dei trasporti campani dove poter avere informazioni in tempo reale, superando la pletera di app aziendali. Si sconta su questo, come su altri temi, la frammentazione delle aziende che viaggiano in ordine sparso: qualcuna ha una o più app sviluppate *in house*, altre si appoggiano a enti terzi, altre ancora non

si pongono proprio il problema. Una piattaforma comune di partenza ci sarebbe: l'app del Consorzio Unico Campania è stata da poco rinnovata. Potrebbe rappresentare, debitamente potenziata, un'unica app da usare per comprare biglietti e avere informazioni sui trasporti regionali.

Il tema del *public engagement* su questioni di mobilità non ha però mai scaldato i cuori dei decisori pubblici, di aziende e consorzi di costruzione, neppure per quanto riguarda un argomento sempre molto sentito: la realizzazione di nuove linee e stazioni. Nel 2006, il sito internet della metropolitana di Torino fu indicato come uno dei migliori portali d'informazione del Paese, poiché restituiva puntualmente notizie ai cittadini sui cantieri, indicando tempistiche di completamento. Tutto questo 16 anni fa. Perfino nella disastrosa Roma si produce un notiziario dei cantieri a cadenza mensile sui lavori della Metro C, la terza linea capitolina. Guardando all'estero, se a Bogotà la realizzazione della metro è un processo partecipato dalla cittadinanza, a Londra la società CrossRail che realizza la nuova Elizabeth Line ha un canale YouTube con 40.000 iscritti e diversi video a settimana d'aggiornamento.

Napoli è da tempo interessata da imponenti cantieri. Eppure, tutt'oggi manca un'adeguata informazione su che cosa verrà realizzato e in che tempi. Per anni, le notizie sono state veicolate solo da appassionati su forum online, e ancora ci si appiglia alle estemporanee dichiarazioni dei politici per sapere se e quando una stazione sarà aperta. Eppure, sono obiettivi che dovrebbero essere parte della mission di aziende di trasporto e consorzi di costruzione, al pari della possibilità di poter fare una telefonata all'interno di infrastrutture spesso nuove di zecca. Al di là di tutto, sarebbe un gesto di rispetto verso i cittadini, le cui abitudini sono spesso stravolte per anni dai lavori. C'è ancora tanto da realizzare per potenziare le strade ferrate di Napoli: si spera che con la nuova amministrazione comunale, di concerto con quella regionale, si cambi passo nei cantieri ora aperti per sanare la contraddizione di trasporti che non comunicano, né permettono di comunicare al loro interno, nella società cosiddetta dell'informazione.