

16 febbraio 2023

La notte dei trasporti

di **Roberto Calise**

La notte è più buia subito prima dell'alba, si diceva in un celebre film di supereroi. Un prode condottiero è forse proprio quel che ci vorrebbe per schiarare la notte dei trasporti napoletani. Riprendendo le parole di Antonio Bassolino, la quotidiana fotografia della mobilità assomiglia a un bollettino di guerra dalla cui lettura si esce storditi e con un interrogativo: possibile che non vi sia un destino diverso per la terza città d'Italia? La risposta, almeno nel breve periodo, è no. Purtroppo, i nodi di anni scellerati stanno venendo al pettine tutti assieme. Una volta venuto meno il disegno unitario che, fra Regione e Comune, ha guidato le scelte dei decisori pubblici fino al 2010, risalire la china è un processo lunghissimo quanto complesso. Ultima doccia fredda è la nuovamente rinviata inaugurazione della Linea 6, contraddicendo quanto anticipato dal Sindaco Gaetano Manfredi proprio su queste pagine dodici mesi fa (febbraio 2022).

continua a pagina **6**

SEGUE DALLA PRIMA

Paradossalmente, è quasi una buona notizia. Infatti, il metrò per quanto nuovo di zecca non sarebbe stato in grado di garantire un servizio frequente a causa di scarsità di treni. Meglio dunque rimandare l'aprirsi di un altro fronte di polemiche. Fra l'altro, ritardare a giugno 2024 il debutto della linea nella sua interezza (8 stazioni per 6,5 chilometri) consentirà di dare un senso trasportistico compiuto alla costruenda metropolitana, che così raggiungerà direttamente piazza Municipio dove avverrà l'interscambio con l'asse portante dell'intero sistema della mobilità partenopea, la Linea 1. Tuttavia, il rinvio restituisce un senso di precarietà e di esasperante lentezza nel progredire dei lavori, tanto sulla rete di competenza comunale quanto su quella regionale. Napoli è difatti l'unica città d'Italia dove la mobilità di interi quartieri (Pianura, Soccavo, Bagnoli, l'area Est) poggia su linee non di propria diretta competenza, ma che sono in capo alla Regione Campania. Il che acuisce la necessità di ragionare come un unico sistema, con una bigliettazione più integrata, un centralizzato sistema di informazione all'utenza, e con voci che parlino all'unisono a cittadini sempre più confusi. Esattamente quel che difetta oggi. Tutto nero dunque? Non proprio. Se è vero che l'attuale sistema è troppo sgangherato per essere resiliente e rispondere alle emergenze, in una prospettiva di medio periodo è verosimile vedere la sopracitata luce dell'alba: la ripresa della circolazione sulla rete tramviaria, l'immissione dei nuovi treni sulla Linea 1, l'annuncio potenziamento della flotta bus nonché nuove assunzioni fanno ben sperare, sullo sfondo di una rete infrastrutturale che vedrà nuove importanti

aperture. Servono però almeno due/tre anni di pazienza suppletiva per vedere dei reali benefici. La domanda a questo punto diventa quanto reggerà la città. Comincia a emergere un dato socialmente preoccupante: il tutto contro tutti. È un fatto senza precedenti l'annuncio esposto alla Corte dei Conti delle associazioni di commercianti per danno erariale in risposta alle chiusure diurne della Linea 1 a causa delle prove tecniche per i nuovi treni. Del resto, se le vittorie hanno molti padri, le sconfitte sono quasi sempre orfane. Nessuno vorrà rimanere politicamente col cerino in mano di un sistema che rischia di avvitarsi su sé stesso, con una clientela inferocita, lavoratori sottoposti a maggiori stress (l'imminente sciopero di venerdì 17 è un ulteriore segno di sofferenza), cantieri a rilento che insistono su una mobilità ormai paralizzata per più ore al giorno. Il tutto con un Governo non più "amico", e sullo sfondo di una partita enorme da giocare, quella dell'autonomia differenziata – e quindi risorse a rischio per il comparto trasporti. Non resta a questo punto che parlare un linguaggio di verità. Esporre chiaramente per tempo cosa si intende fare, e come. Dal caso clamoroso della funicolare di Chiaia, che non sarà riaperta prima di metà 2024, alle prossime chiusure delle stazioni della Linea 1 per il rifacimento degli impianti di risalita: disagi che non si possono assolutamente accavallare. Poi, i tanti lentissimi cantieri di competenza regionale che insistono in città, dove continua a mancare un'efficiente gestione del traffico da parte della Polizia Municipale. Alla tecnica il portare a casa risultati da tempo attesi. Alla politica spetta però il compito di tracciare una prospettiva, e di convincere i napoletani che la loro pazienza sarà ricompensata. Affinché la sfiducia dei cittadini non tracimi dal metrò alle urne.