

10 maggio 2023

Campioni, ma non per i trasporti

di **Roberto Calise**

SEGUE DALLA PRIMA

Dopo qualche giorno di suspense, è arrivato il terzo scudetto. Una gioia collettiva ha invaso le strade di una città che si identifica appieno con la propria squadra. Anche in questo caso, Napoli è un'eccezione nel panorama europeo, essendo uno dei pochi grandi centri urbani ad avere un solo team di calcio. La sovrapposizione quasi perfetta fra popolazione e azzurri è esplosa in una festa popolare di enormi dimensioni, alimentata in parte dal momento d'oro che si sta vivendo. Lo scudetto rappresenta il coronamento di una stagione eccezionale non solo calcistica: la città è un *place to be*, e i festeggiamenti sono diventati essi stessi un'attrazione turistica. Celebrazione avvenuta praticamente senz'auto. Rispetto a quanto visto in anni recenti (vittoria dei Mondiali 2006, Europei 2021 e le tre Coppe Italia dell'era De Laurentiis), stavolta il Comune ha istituito una maxi isola pedonale. Sui media e sui social di mezzo mondo non si sono visti sciami di motorini o colonne di traffico, bensì un fiume di persone in festa, tutte rigorosamente a piedi o «costretti» a prendere i mezzi pubblici. Sentendo i commenti per strada e la ricerca di indicazioni, per molti era la prima volta.

continua a pagina 8

A dimostrazione che i cittadini vanno fidelizzati all'uso dei trasporti, e in certi casi riabituati a considerarli un'opzione affidabile di mobilità dopo anni di servizi scadenti. I giorni appena passati dimostrano che è possibile, se l'amministrazione decide di investirvi con convinzione. L'incredibile folla ha messo a dura prova un sistema che già fatica quotidianamente, in particolare le tratte verso lo stadio, ossia la Linea 2 gestita da Trenitalia e la Cumana di Eav. Del resto, la Linea 2 è impropriamente indicata come metropolitana, ma è un treno regionale per conformazione e frequenze. Inoltre, il pur nuovissimo materiale rotabile impiegato non si presta a servizi di questo genere: vedasi per confronto le S-Bahn tedesche o la Rer di Parigi. Anche la Cumana è un treno regionale, ma per i quartieri densamente abitati che attraversa dovrebbe invece tendere a diventare una metropolitana: non a caso, fino a qualche anno fa era questo il destino che si immaginava per la linea (e per la gemella Circumflegrea). Ripensare dunque il sistema nel suo complesso è una necessità non più rinviabile. Operazione indubbiamente più difficile se comparata a Roma o Milano, dove gli attori gestionali sono di meno rispetto a Napoli, ma proprio per questo serve un rinnovato impegno e una visione globale di lungo periodo fra Comune e Regione – che, ad ora, si fa fatica a intravedere. Prospettive nuove che attendono anche Fuorigrotta e i suoi abitanti. Da anni convivono con l'ingombrante presenza dello stadio: le partite di calcio, così come il Comicon di

qualche giorno fa e l'imminente Pizza Fest alla Mostra d'Oltremare, sono eventi da decine di migliaia di persone. A questi si sommano l'Edenlandia, il bowling, lo zoo, gli impianti per basket e nuoto, il multisala più grande della capoluogo (e magari un domani un palasport degno di tal nome, che ancora scandalosamente manca). Strutture che rendono Fuorigrotta il quartiere del tempo libero per eccellenza, ma che sono grandi attrattori di traffico. Si parla tanto di area est, tuttavia lì non si muove una pietra. Nel mentre, sfugge come la nuova frontiera di sviluppo cittadino possa essere invece l'area ovest, il tutto senza considerare le capacità inesprese di Bagnoli e dell'area ex Nato. Fuorigrotta merita una riorganizzazione trasportistica e urbanistica degna di una squadra da scudetto, ad ideale compensazione per i disagi che il quartiere vive. Lo stesso stadio, se dentro è rinato grazie alle Universiadi, all'esterno non è in rosee condizioni, vittima assieme al circostante piazzale di un disegno per i Mondiali del '90 mai realmente compiuto e poco funzionale. Nuovamente, si potrebbe iniziare dalla rete di trasporti. Fra un anno aprirà la Linea 6 che collegherà Fuorigrotta col centro di Napoli. La stazione Mostra potrebbe tendere al modello della fermata San Siro del metrò milanese, unica nel suo genere poiché dotata di un efficientissimo pre-filtraggio per regolare gli ingenti flussi di persone che vi si riversano dopo le partite o i concerti. Si avevano a disposizione anni per porsi il problema, nessuno l'ha fatto. Ora, con le immagini di treni stracolmi, forse si comincerà a ragionare su una città che può e deve affidarsi di più al suo trasporto pubblico. Ragionando, finalmente, da campioni anche in questo settore.

© RIPRODUZIONE RISERVATA