

Mercoledì 23 agosto 2023

## Trasporti, la beffa degli aumenti

di **Roberto Calise**

SEGUE DALLA PRIMA

**N**apoli, agosto 2023. Pasquale Esposito vive al Vomero e deve recarsi al Centro Direzionale. Sceglie i mezzi pubblici. Prende quindi la funicolare di Montesanto (preferirebbe quella di Chiaia, ma è chiusa e non sa quando riaprirà...): 1,20 euro di biglietto Anm. Interscambio con la metropolitana Linea 2 di Trenitalia: ticket da 1,40 euro fino a piazza Garibaldi. Da lì, un rapido passaggio in Circumvesuviana gestita da Eav: ancora 1,40 Euro fino a destinazione. Spesa totale solo per l'andata: 4 euro, che dal 1° settembre diventeranno 4,30 euro causa aumento dei prezzi. Il secondo in pochi mesi. Fino a qualche anno fa, Pasquale avrebbe pagato 1,30 euro per un unico biglietto in luogo di tre, e valido 90 minuti. In teoria, avrebbe potuto raggiungere la sua meta, fare quel che doveva, e tornare indietro con lo stesso tagliando. Questo perché da metà degli anni '90 Napoli e la Campania hanno costruito il più grande sistema di tariffazione integrata d'Italia: il Consorzio UnicoCampania. In meno di dieci anni (2000-2009) il numero di utenti del trasporto pubblico aumenta del 40%, gli abbonamenti del 500%.

continua a pagina 2

Un successo tale da essere indicato come buona pratica dalla Commissione Europea nel Libro Bianco dei Trasporti del 2001, il documento cardine di programmazione Ue in questo campo.

A onor del vero, oggi Pasquale invece di 4 euro potrebbe spenderne solo 1,70 per arrivare a destinazione, perché il biglietto unico esiste ancora. Solo che lui non lo sa. Da quando sono stati reintrodotti i tagliandi delle singole aziende (aboliti a partire dal 1995, ricomparsi dal 2015), il sistema è diventato confusionario. Una babele la cui districarsi è affidato all'edicolante o al tabaccaio di turno; sempre di meno, fra l'altro, per una rete di vendita un tempo capillare. Introdurre dei biglietti aziendali in una struttura integrata altera il disegno di fondo, che vede (o meglio vedeva) l'utente al centro, non la singola azienda; che dal canto suo ha tutto l'interesse a vendere i propri tagliandi a discapito della tariffa unificata.

In diverse campagne elettorali, comprese le ultime comunali, si è promesso il ritorno del ticket unico salvo lasciar poi cadere la cosa. Eppure, sarebbe molto utile per un motivo chiarissimo in questo periodo: il turismo, fenomeno fino a qualche anno fa assente. Quando si marca un biglietto si entra in un sistema trasportistico che ti dovrebbe portare a destinazione con il minor affanno possibile, perché il cittadino napoletano non è tenuto a sapere quale azienda gestisce una determinata linea. Figuriamoci un forestiero.

Invece, orientarsi nella mobilità napoletana è complicatissimo: ogni azienda ha una propria app, un proprio sito, una propria segnaletica in stazione; oltre ovviamente a propri tagliandi. Le informazioni all'utenza sono quasi

inesistenti: mancano mappe unificate della rete, nonché notizie su quando passerà il prossimo treno o bus (molti dei quali, seppur nuovi, non hanno un sistema di tracciamento satellitare). Gli sportelli di un'azienda non vendono i titoli dell'altra, pur essendo dirimpettaie: vedere per credere, basta andare al terminal di Montesanto. Le emittitrici automatiche sono rare. Un esempio fra i tanti è la nuova biglietteria della Circumvesuviana a piazza Garibaldi, inaugurata nel 2021 e dotata di 6 postazioni con operatore, ma con una sola macchinetta: un tuffo in un'epoca analogica.

Da qualche tempo si può pagare col bancomat direttamente ai tornelli col sistema tap-and-go. Tuttavia, i bus e alcune linee su ferro non ne sono dotati, e allora addio integrazione tariffaria. Non è poi realistico pensare di abolire i ticket cartacei nella regione con uno dei tassi di pagamenti digitali più bassi d'Italia (fonte: rapporto Ambrosetti 2023 sul *cashless*). Il risultato è la fila alle macchinette e ai punti vendita, o un operatore di stazione che ti lascia passare osservando la tua disperazione davanti all'incapacità di reperire un titolo di viaggio.

Quelle tracciate finora sono immagini di vita quotidiana, su cui aleggia una domanda: perché si è presa una buona idea, il biglietto unico, e la si è nei fatti smantellata? Con una città così mutata, ormai meta turistica internazionale, è doveroso un sistema della mobilità pensato per gli utenti e non per le aziende; e quindi, per le consorterie politiche e sindacali che le agitano. Forse, a quel punto sarebbero digeriti dai cittadini anche gli aumenti sempre più frequenti per un servizio ancora scadente, che oggi invece di un normale adeguamento ai tassi d'inflazione suonano più come una beffa.