

Trasporti post-datati

di **Roberto Calise**

SEGUE DALLA PRIMA

È avvenuta all'improvviso la riapertura della funicolare di Chiaia. Due anni e mezzo di stop sfumati lo scorso 31 gennaio fra lo stupore generale. Tutti a chiedersi: «Ma come, riapre di venerdì?», quasi come se l'impianto a fune fosse un impiegato che riprende a lavorare alle porte del weekend invece di godersi il meritato riposo. In una politica abituata a monetizzare ogni momento a favor di stampa, il semplice gesto di riattivare un mezzo di trasporto ha fatto lo stesso silenzioso rumore di una foresta che cresce, in un ossequio al rovescio al detto che vede concentrarsi l'attenzione dell'opinione pubblica sul singolo albero che cade. Uno stile diverso quello scelto da palazzo San Giacomo, sconosciuto ai napoletani abituati in anni recenti a sguaiati Sindaci con la bandana o inaugurazioni di cantieri regionali in pompa magna. Certo, resta l'interrogativo di come mai al di sotto del Garigliano sia pressoché impossibile avere una data precisa (almeno a spanne) per vedere completata un'opera, come è stato anche per l'appena riaperta funicolare. Già si scrisse su queste pagine della tempesta perfetta fra incuria istituzionale della precedente amministrazione e la maggiorazione dei costi dei materiali in un panorama geopolitico profondamente mutato fra Covid e guerra in Ucraina.

continua a pagina **3**

Un'amara lezione per la prossima chiusura di un altro impianto cittadino, quello di Montesanto, su cui secondo normativa si impone la revisione ventennale nel 2026. Che si arrivi preparati per ridurre al minimo i tempi di chiusura: fa impressione infatti pensare che i lavori alla funicolare di Chiaia siano durati più del tempo che ci volle per realizzarla, nel lontano 1889.

Del resto, dici funicolari e pensi a Napoli. La città ne ha fatto un simbolo nonché una speranza: sono l'unico mezzo che passa ogni dieci minuti. In un contesto in cui è tutt'oggi impossibile sapere con precisione quando passerà un bus/treno Anm o (tanto più) Eav, poter contare sulla loro puntualità è il refugium peccatorum della mobilità cittadina.

Opere che hanno ancora molto da dare in termini di sviluppo: lo dimostra la recente presentazione, avvenuta martedì 28 gennaio, dei progetti che il Comune sottoporrà al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Fra questi, due riguardano direttamente gli impianti a fune. Il primo è il prolungamento del tram a Mergellina: ciò permetterà un interscambio con l'omonima funicolare, oggi isolata dalla rete della mobilità restituendole così un nuovo senso trasportistico, facilitando anche la vita agli abitanti di via Orazio e via Manzoni.

Il secondo progetto è ben più ambizioso, ma quantomai cruciale: la quarta fermata della funicolare di Montesanto a servizio dell'area di San Martino e di viale Raffaello. Una stazione che consentirebbe di rompere

l'isolamento di due aree della città collegandole direttamente al cuore di Napoli e all'interscambio con Cumana e Circumflegrea, oltre a facilitare la creazione di una Ztl per tutelare San Martino dal traffico che oggi la soffoca — tema sul quale si battono diversi comitati civici e che vede l'appoggio della V Municipalità, in attesa che il Comune si convinca.

I due appena citati progetti sono operazioni di rammendo di zone considerate centrali ma che nei fatti scontano una scarsa accessibilità. Cantieri relativamente poco costosi (rispetto ai miliardi spesi in questi anni) ma che consentirebbero un miglioramento della vivibilità, densificando infrastrutture di trasporto già esistenti. Lo stesso effetto che avrebbero due idee purtroppo ancora nel cassetto, quali i corridoi di collegamento fra la Linea 2 e le fermate terminali delle funicolari a Montesanto e Parco Margherita: nel secondo caso c'è anche una parziale predisposizione. Ciò permetterebbe un più rapido interscambio all'insegna della multimodalità che da sempre caratterizza il sistema trasportistico partenopeo, ossia la necessità da parte degli utenti di prendere più mezzi diversi per coprire un determinato percorso. Un dato fattuale che sarebbe facilitato, e per anni lo è stato, da una maggiore integrazione tariffaria. Pare che la prima passeggera della «nuova» funicolare di Chiaia fosse una ragazza olandese. Chissà se è stata capace di districarsi nella selva di biglietti partenopea, con mezzi gestiti dalla stessa Anm che hanno costi diversi (1.30 euro per funicolari e bus, 1.50 euro per il metrò). Un unicum nel panorama italiano, di cui i napoletani faticano a trovare il senso. Figurarsi spiegarlo ai turisti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA