

Quelle morti inaccettabili sulle strade

di **Roberto Calise**

SEGUE DALLA PRIMA

Una vita dedicata a studiare Napoli, i suoi palazzi, ma soprattutto le sue strade. Proprio su una di queste, il corso Vittorio Emanuele, di cui ricostruiva la storia nel famosissimo «Atlante della città storica» (*Clean/Oikos*), per un destino cinico e baro pochi giorni fa ha perso la vita Italo Ferraro, nome storico dell'architettura partenopea ed autore per il Corriere della rubrica *Napoli svelata*. Avvenimento che, con il tragico investimento di due sorelle a corso Garibaldi della scorsa domenica, dovrebbe rimettere al centro dell'agenda cittadina la sicurezza stradale. Una buona occasione sarà il convegno dell'associazione Vivo a Napoli su mobilità e trasporti previsto per domani (alle 17.00) presso il musco *DaDom* in Villa Comunale, che vedrà confrontarsi fra i vari ospiti l'Assessore alla Mobilità del Comune, Edoardo Cosenza, e il Vicepresidente della Regione Campania con delega ai Trasporti, Mario Casillo. È bene scandirlo: non è accettabile morire così nella terza città d'Italia, una fra le maggiori potenze turistiche mondiali. Perché questa è la dimensione cui ci si deve riferire per Napoli, uscendo da un esasperante approccio autoreferenziale sull'unicità partenopea e dal sempre presente «nonsipuoatismo». Né si può liquidare la vicenda delle morti in strada con un laconico «sono gli automobilisti che non rispettano i limiti». Si devono creare le condizioni affinché questi limiti vengano rispettati.

Qualora non bastassero le storie strazianti (come dimenticare la studentessa spagnola in Erasmus falciata lo scorso settembre, il funzionario della Città Metropolitana investito una mattina d'aprile mentre andava a lavorare, e si potrebbe continuare), allora che si guardino i dati Istat: se il numero di pedoni investiti a Napoli e provincia è pressoché in linea con la media nazionale (14,9 contro 15,5 ogni 100 persone coinvolte in un incidente), aumentano nel 2024 gli incidenti complessivi (+8%), i feriti (+7%) ma soprattutto i decessi (+26%), con un costo sociale in Campania che supera 1,3 miliardi di euro. La maggior parte dei sinistri avviene d'estate, fra maggio ed agosto, e le ore più letali sono quelle della notte (fra le 3 e le 5 del mattino) dei weekend (43% dei casi). Cosa ci dicono questi dati? Quel che istintivamente è chiaro a chiunque esca dai palazzi istituzionali e si metta di buona lena a girare la città. Ossia che la notte è terra di nessuno, e non solo per la sicurezza stradale — di pochi giorni fa è una riunione in Prefettura sulle “stese” ad opera di bande di ragazzi. Ci si chiede dove siano le forze dell'ordine che ad ogni evento luttuoso si dice verranno inviate massicciamente in città, le telecamere di cui da una vita si promette il potenziamento — e poi non si riesce neanche a far funzionare un varco Ztl. Maggiori controlli contrasterebbero quel diffuso senso di impunità che fa sì che nessuno si ponga il problema di girare ubriaco, senza patente, ad alta velocità un pomeriggio di una domenica qualunque, come è avvenuto pochi giorni fa a danno di due donne ucraine. Un senso di impunità che si diffonde anche durante i giorni feriali: ancora, basta girare per rendersi conto delle tantissime auto in doppia fila, che rallentano il flusso veicolare e ostruiscono la visuale di eventuali pedoni che sbucano. E i *food delivery* che a bordo di motorini impazziti sfrecciano contromano o in aree pedonali? Consiglio non richiesto: convocare in Comune ad *horas* i responsabili di queste piattaforme per chiedere il rispetto delle regole. Vi è poi l'eterna questione di strade dissestate: guidare su arterie che

sembrano piste di rally aumenta il rischio per automobilisti e pedoni. Così come la scarsa illuminazione, la segnaletica carente, gli attraversamenti non evidenziati, e una generale mancanza di visione globale sulla viabilità. Mentre tutte le città d'Europa (perfino la vicina Roma) ripensano le proprie vie con marciapiedi più larghi, dissuasori di traffico, rifacimento dei cosiddetti *black spot*, Napoli appare indietro. È un tema molto sentito dalla cittadinanza su cui si spendono diverse associazioni, alcune delle quali hanno protestato lo scorso 24 marzo. Serve un'iniziativa seria della politica, *in primis* di tanti silenti consiglieri comunali: perché questo sarà certamente uno dei principali argomenti dell'ormai imminente campagna elettorale — a Parigi proprio sulla mobilità i socialisti hanno appena rivinto le elezioni. E poi, lo si deve alle tante famiglie delle vittime, cui si dedica questo pezzo con un sentimento di cordoglio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA