

Trasporti, la metropolitana spezzatino

di **Roberto Calise**

Immaginiamo di essere un turista che arriva a Napoli senza un mezzo proprio, col desiderio di vedere tutto: dai monumenti del centro storico alle vele di Scampia passando per lo stadio Maradona, il nascente lungomare di San Giovanni a Teduccio, e quello storico della vicina Pozzuoli. Un giro completo non perdendo nulla, con un po' di vita notturna per concedersi una cena nei vicoli dei Quartieri Spagnoli, o un aperitivo vista mare. Il nostro turista, o magari un napoletano che prende raramente i mezzi pubblici, come prima cosa deve comprare un biglietto. Va dal tabaccaio e partono le domande: dove va? Con che mezzo? Per quanto tempo? Sembra il famoso interrogatorio a Massimo Troisi e Roberto Benigni alla frontiera di «Non ci resta che piangere», che si conclude col pagamento di un fiorino. Domande non banali in realtà, poiché ogni azienda ha un suo biglietto, alcune (come Anm) addirittura hanno una differenza fra bus e metrò: a seconda di quel che prendi, paghi di più. Una follia che confonde gli utenti. Un po' spaesato, il nostro turista ricorre ad internet per capire come muoversi: auguri. Ogni operatore ha un proprio sito, una propria grafica, una propria mappa della rete. Gli orari poi sono tutti sfalsati: il metrò Linea 1 chiude alle 23 (ma attenzione alle chiusure anticipate straordinarie), la Linea 6 alle 21 che diventano le 15 nel weekend, l'ultima corsa della Cumana è alle 22.40 ma copre meno fermate, la Circumflegrea chiude prima (21.36).

continua a pagina 3

SEGUE DALLA PRIMA

Inoltre la Circumvesuviana ha quattro rami con quattro orari diversi. Sempre che il nostro protagonista non abbia la sfortuna di capitare in giorni come Pasqua. In quel caso, c'è piena sintonia: trasporti tutti chiusi per tre ore a ridosso dell'ora di pranzo – si sa, a Napoli durante le feste si mangia pesante. Mentre a Roma o Milano, orari pasquali alla mano, pare che a tavola ci si mantenga leggeri e dunque nessuna chiusura. Morale della favola: il nostro protagonista si prende un bel taxi, sperando di trovarlo considerata la carenza di auto bianche soprattutto d'estate.

Insomma, un vero e proprio spezzatino di metropolitana. Che diventa ancora più tale se ci si sposta sul piano dei lavori. È notizia di questi giorni che la Linea 1 chiuderà da fine giugno a settembre nel tratto fra Colli Aminei e Piscinola per la sostituzione dei binari. Una sensazione di *déjà-vu*, visto che con uguale motivazione la tratta era stata sospesa nello stesso periodo dell'anno scorso. Salvo poi scoprire a riapertura avvenuta che in tre mesi era stato cambiato solo un binario su due. Un particolare che chi di dovere si è «dimenticato» di comunicare ad una cittadinanza inferocita perché tagliata fuori da tutto. Così come resterà isolata l'area flegrea da ottobre 2026 a perlomeno gennaio 2027 poiché la Linea 2,

gestita da FS, chiuderà fra Campi Flegrei e Pozzuoli per realizzare la nuova stazione di Porta del Parco, utile per la Coppa America a Bagnoli. Dunque, i Comuni ad ovest di Napoli dovranno fare affidamento sulle sole linee flegree dell'Eav, con tutte le difficoltà che questo comporta. Si dirà: avviene così anche altrove. Sorge però qualche dubbio, quando si pensa che a Roma l'intera metro A (19 km) ha rinnovato l'armamento di notte soltanto anticipando l'orario di chiusura. Non si poteva fare lo stesso per il tratto (5 km) della Linea 1, o massimizzare il fermo totale dell'anno scorso cambiando entrambi i binari così come del resto la cittadinanza aveva inteso sarebbe andata? Sempre nella Capitale, si sta realizzando la nuova fermata Pigneto a ridosso di un trafficatissimo tratto ferroviario, senza fermare (salvo per pochissimi giorni) i treni. Si è vagliata questa ipotesi per la nuova stazione di Bagnoli, o magari far circolare i convogli su un solo binario alternato, senza tagliare fuori l'intera area flegrea per mesi? Napoli, come detto più volte su queste pagine, è una città classista. Le funzioni turistico/ricreative/lavorative si concentrano in poche aree dove i servizi più o meno funzionano. Per tale motivo, i costi di queste aree schizzano alle stelle, come certificato in un recente studio sugli affitti del portale immobiliare Idealista, ripreso su La Repubblica di qualche giorno fa. Per un vero rilancio serve che la città si allarghi. L'unico modo è il trasporto pubblico verso quei quartieri dove, dati alla mano, i prezzi restano fermi o addirittura scendono perché, non a caso, sono quelli peggio serviti. In cui i cittadini sono ormai costretti a rifugiarsi per proteggersi dai rincari. Sperando che presto lo spezzatino di metrò si cuocia, dando finalmente un sapore unico al trasporto partenopeo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA