

Un trasporto davvero “unico”

di **Roberto Calise**

Il parterre è di quelli importanti, con le istituzioni locali schierate. L'occasione lo richiede: il progetto per rinnovare il terminal di Napoli Centrale, terzo scalo del Paese con circa 90 milioni di passeggeri l'anno (250.000 al giorno). Lavori complessi, da finire per la Coppa America di vela del 2027. A margine della presentazione una domanda che, nella sua semplicità, coglie tutti di sorpresa: «Dove si siederà chi aspetta un treno?». Un quesito che ritorna ogni volta che si prende un treno in Italia. Sulla rete ferroviaria nazionale i passeggeri sono aumentati, ma le sale d'attesa sono sparite: un paradosso. O ti siedi in un bar, pagando un caffè o un'acqua fino a tre volte di quanto costerebbe per strada, oppure resti in piedi in stazioni dove i ritardi dei convogli sono ormai la normalità: non fanno neanche più notizia. La scomparsa delle sale d'attesa è un triste simbolo di tempi dove ogni spazio diventa profitto come ricorda l'urbanista Elena Granata ne «La città è di tutti», uno dei saggi più letti in questo 2026. Probabilmente non a caso visto che sembra aver anticipato rivendicazioni che oggi sono esplose nelle strade di Francia e Spagna, o che hanno segnato le elezioni di grandi città come New York e Berlino. I temi degli spazi pubblici, degli immobili, dell'abitare le metropoli. Ritornare ad essere cittadini prima che clienti – differenza semantica emersa di recente in una piccola polemica sul linguaggio utilizzato dal nuovo management Eav.

continua a pagina 14

SEGUE DALLA PRIMA

Declinando nei trasporti queste tematiche, è bene ricordare che la mobilità dev'essere pensata per le persone. A loro ci si deve rivolgere, con la loro testa bisognerebbe pensare. Traducendo le priorità politiche e tecniche in modo comprensibile per più gente possibile. In questo senso, nonostante i grandi eventi come la pallavolo a piazza Plebiscito o la Coppa America, il sistema dei trasporti di Napoli e provincia fatica ad essere comprensibile. Pensateci un attimo: quanto ci si sente liberi quando si viaggia in grandi città estere? Si arriva in luoghi che non si conoscono, eppure muoversi spesso appare subito facile. Le file chilometriche davanti le biglietterie automatiche nelle principali stazioni della rete su ferro partenopea trasmettono plasticamente la sensazione opposta. Turisti si aggirano spaesati fra indicazioni confusionarie, aiutati da qualche buon samaritano. Alle volte, anche chi è cittadino si perde. I problemi sono sempre gli stessi: frammentazione del processo decisionale con tante aziende che fanno capo ad enti diversi (Comune, Regione, Provincia). Programmazione che si accavalla, quando non si tratta di rincorrere i problemi. Vengono alla mente i recenti casi di Casalnuovo ed Acerra, orfane di una ferrovia che ha deviato percorso per favorire l'alta velocità per Bari, ma ora lontanissime da Napoli. Si sapeva che sarebbe successo: eppure, si è arrivati impreparati a questo giorno. Perché non si è pensato con la testa di cittadini e pendolari. Da qualche tempo, si sta provando a recuperare questo gap con nuovi mezzi e – a livello regionale – un nuovo management con chiare priorità

politiche. Tocca ora concentrarsi per migliorare la qualità percepita del trasporto. In primis sulla comunicazione: il caos nelle notizie della rete Eav bloccata per maltempo lo scorso giovedì 8 ottobre ne è l'ultimo esempio, e quotidiani sono i disservizi lato Anm. In epoca di digitalizzazione, serve immaginare una piattaforma (app, sito) unica per informare i cittadini, che inglobi le tante presenti. Qualcosa su cui c'è già l'attenzione del Vicepresidente della Regione, Mario Casillo. Si auspica un sistema più facile anche per i biglietti: serve ripensare il Consorzio UnicoCampania e la tariffazione. Soprattutto con la Coppa America alle porte, potrebbe essere utile tornare al biglietto unico per tutti i trasporti: come ripartire i fondi fra le aziende dev'essere un problema della politica, non può ricadere sul cittadino. Che magari oggi spenderà di meno per una corsa singola, ma alla fine ha il portafogli pieno di tagliandi diversi. Nel mentre, spingere sul digitale: pagare con la carta è realtà solo su poche linee del centro città, per il resto è quasi impossibile. Provare per credere. Infine, connessione. Bene finalmente la rete internet in metropolitana mentre sulle funicolari, ha dichiarato l'Assessore comunale alla Digitalizzazione Valerio Di Pietro, si sta procedendo. Ma tante linee regionali sono ancora scoperte. E' un altro tema molto sentito dai passeggeri. A proposito: ma alla fine nella nuova Napoli Centrale si è capito dove si siederanno per aspettare un treno? Sarebbe bello stupirli con una sala d'aspetto: sarebbe un caso unico – mo' ci vuole – in Italia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA