

Trasporti, sovrana confusione

di **Roberto Calise**

SEGUE DALLA PRIMA

Semplificare: è il concetto chiave per questi tempi complessi. Semplificare le notizie per renderle comprensibili in un mondo asimmetrico. Semplificare app e tecnologia, affinché siano *user friendly*. Perfino la burocrazia si adegua: del resto, è periodo di dichiarazioni dei redditi su moduli «semplificati». Solo a Napoli quel che dovrebbe essere agevole si complica inutilmente. Ad esempio la Tari. Le lettere per richiederne il pagamento sono scritte in un burocratese incomprensibile: bussare Milano per un confronto. L'evasione (altissima) si contrasta in primis con la chiarezza delle procedure, altrimenti il cittadino va in confusione. Lo stesso per i mezzi pubblici: prima c'era un solo biglietto per funicolari, bus, metropolitane, tram, treni suburbani. Facile, intuitivo, ma soprattutto una semplificazione di un quadro che vede diversi — troppi — operatori (Anm, Eav, Trenitalia, ecc.). Idea talmente geniale da meritarsi il plauso della Commissione Europea e l'indicazione come "buona pratica" nel *Libro Bianco dei Trasporti dell'Ue* del 2001: non accade spesso per una città italiana. Da qualche anno quel sistema è cambiato con l'introduzione anche di biglietti aziendali. È stato come iniettare un virus in un corpo sano, passando da una visione di mobilità con al centro l'utente ad una dove pesano più i singoli soggetti e relativi controllori politici (Comune, Regione).

continua a pagina 5

Dal 6 maggio si è fatto un ulteriore passo indietro: Anm ha introdotto un biglietto differenziato per la sola metropolitana a 1,5 euro. Chi prende funicolari e bus continua invece a pagare 1,3 euro. Una scelta senza pari in Italia e in Europa, incomprensibile tanto più per i forestieri. Se infatti all'epoca della creazione del biglietto unico Napoli era snobbata dal turismo internazionale, oggi ne è una delle principali mete: i numeri in crescita sulla rete di trasporto ultimamente pubblicizzati si devono, con tutta probabilità, proprio al boom di visite da fuori città. Immaginate però di girare per una metropoli che non conoscete e di dover comprare un biglietto diverso per ogni mezzo: impazzireste. Difatti le stazioni partenopee sono tappezzate di fogli scritti a mano dove si provano a spiegare le differenze fra i vari ticket, e i pagamenti digitali da soli non bastano. Altro che semplificazione.

Mai come in questo periodo ritornare ad un solo tagliando sarebbe esempio di buona politica. Mettendo tutte le aziende attorno ad un tavolo per una regia unica sia per la bigliettazione che la programmazione dei servizi. Un'idea dello stesso sindaco Manfredi: nel programma elettorale 2021 si fa esplicito riferimento ad un «processo di aggregazione e di riconduzione a sistema di tutti i soggetti che operano nell'ambito del trasporto pubblico» per creare un «polo unico». Una proposta che purtroppo non è emersa in un recente convegno sul tema

alle Gallerie d'Italia dove erano presenti i maggiori enti del trasporto in Campania, e che invece non è più rinviabile. Infatti, l'assegnazione a Busitalia della gara per i servizi su gomma in provincia di Napoli introduce un ulteriore soggetto che dovrà interfacciarsi con quelli già presenti (Anm, Eav, Air, ecc.) per programmare i servizi e relativa comunicazione. Tasto quest'ultimo che continua ad essere dolente. Ha destato grande clamore la notizia della chiusura della stazione Centro direzionale della Circumvesuviana per ben tre anni causa opere urgenti. Stupisce come fra le tante iniziative di comunicazione dell'Eav non si sia esposta adeguatamente e per tempo la questione.

Nella tutt'altro che perfetta Roma si chiuderanno per lavori fermate cruciali del metrò come piazza di Spagna: la linea è però tappezzata di avvisi in italiano ed inglese. A Napoli comunicare (bene) è un optional, e si discetta a suon di post sui social fra competenze comunali e regionali. Tuttavia, la mobilità è una visione olistica di cui il Comune è il primo terminale politico. Forse anche così si spiegano le recenti dichiarazioni del sindaco sull'inefficienza delle ferrovie regionali verso il capoluogo, cruciali per tutta la provincia. È dunque necessario far emergere una prospettiva più incisiva sui trasporti, di cui la politica deve farsi carico. Partendo magari da una riforma di Anm ed Eav, introducendo un Cda che sia aperto ad altre energie della società civile.

Forse così si eviterebbero iniziative come quella dei biglietti differenziati a seconda del mezzo che si prende: un incomprensibile ritorno al passato, quando è necessario guardare al futuro — più semplice, se possibile.