

L'orchestra "stonata" dei trasporti

di **Roberto Calise**

Si è conclusa la XXIX edizione del Pomigliano Festival, rassegna che porta in Campania i più interessanti musicisti della scena jazz. Negli anni la manifestazione ha travalicato i confini della cittadina all'ombra del Vesuvio per estendersi a varie location nel resto della regione. Quest'anno ad esempio si è approfittato della chiusura della linea Circumvesuviana Napoli-Baiano, passante proprio per Pomigliano, per stabilire la sede del festival nella stazione ferroviaria. Così, fra binari, pali e catenarie per qualche giorno si sono alternati sassofoni, chitarre e batterie. Due campi dell'ingegno umano, il ferroviario e il musicale, che hanno trovato una felice fusione dando vita ad un luogo temporaneamente inservibile. Come i lettori di questo giornale sanno (grazie a un sofferto racconto di Luciano Buglione lo scorso 30 agosto), quel ramo della Circumvesuviana è stato fermo tutta l'estate causa lavori di rifacimento dei binari. Chiusura che seppur necessaria ha generato molte polemiche per via di bus sostitutivi non ritenuti all'altezza da diversi comitati di pendolari – già di per sé inviperiti da un servizio che non riesce a migliorare nonostante la notevolissima immissione di risorse pubbliche da anni a questa parte. Viene facile il paragone: i trasporti sono come un'orchestra jazz, che è composta da tutti ottimi professionisti presi singolarmente, per carità. Va però seguito uno spartito per poter suonare alla perfezione una melodia.

continua a pagina 2

SEGUE DALLA PRIMA

Basta una stonatura e il risultato è rovinato, l'errore balza subito all'orecchio. A Napoli e in Campania i trasporti invece sembrano più una jam session: ossia, una performance musicale eseguita improvvisando.

Il risultato può essere molto orecchiabile, oppure – se la band è male assortita – decisamente meno piacevole. Questo perché la mobilità pubblica, in qualunque luogo del mondo, deve fare essenzialmente due cose: essere frequente ed essere puntuale. In una parola, affidabile.

Un'esecuzione regolata da uno spartito. Altrimenti l'ascoltatore (cioè il pendolare) non vorrà più sentire quel pezzo. O meglio, non vorrà più utilizzare i servizi.

È quello che sostanzialmente accade da anni nella nostra regione.

Il trasporto pubblico non viene ritenuto affidabile, e dunque è sottoutilizzato. Un concetto evidenziato da tutte le maggiori ricerche che annualmente vengono pubblicate (*Pendolaria* di Legambiente, il rapporto Isfort, e altre).

Anche quando c'è un miglioramento sensibile dell'offerta (vedasi il caso della Linea 1 del metrò partenopeo), la popolazione va comunque rieducata all'uso del trasporto pubblico. Invogliata. Uno strumento è la facilità d'accesso tramite la bigliettazione. Si è già scritto su come la frammentazione dei titoli di viaggio fra i vari operatori ingeneri solo confusione, penalizzando soprattutto chi è non napoletano. Che, per mancanza di alternative, quando è in visita in città utilizza il mezzo pubblico. Anche così si spiegano i risultati, recentemente divulgati, di maggior utilizzo di metrò e funicolari nei mesi estivi con scuole chiuse e uffici a mezzo servizio, ma con la città piena di turisti.

I dati sono importanti, tuttavia bisogna guardarci attraverso dandogli contesto. Se si facesse, si affronterebbe con somma urgenza la madre di tutti i problemi della Campania: la mobilità verso Napoli di residenti e lavoratori. Secondo il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (Pums) della Città Metropolitana, in un giorno feriale per ogni auto che esce dal capoluogo ben cinque ve ne entrano. Un carico enorme su assi stradali e ferroviari. Appare cristallino come serva una sincronia perfetta fra tutti gli enti che regolano la mobilità: non è pensabile, ad esempio, chiudere la tangenziale a mezzanotte durante i weekend e far soffocare Napoli di traffico fino a notte fonda, senza ovviamente vedere vigili in strada.

Oppure, a cittadini e pendolari esasperati, e dopo miliardi di euro spesi, serve dare tempi certi sui cantieri – che oltre che aperti, andrebbero chiusi. Un'operazione verità per sapere con esattezza quando si completeranno i raddoppi delle linee flegree e della Circumvesuviana, o quando riaprirà la linea per Benevento, oppure l'anello della Linea 1. Qualcosa su cui, oltre la Regione Campania, si deve impegnare il Comune di Napoli. Non è un tema di burocratica competenza, bensì di visione della mobilità, di idea di città. Insomma: di politica. Il tempo delle jam session va concluso, gli ascoltatori sono stanchi. Meglio passare agli spartiti. Prima che ancor più pendolari lascino la sala concerti, rigorosamente in auto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA