

Le strade insicure di Napoli

di **Roberto Calise**

SEGUE DALLA PRIMA

Le strade di Napoli sono un grande mosaico. No, non di vicoli e panorami, come vuole l'oleografia per i turisti. Serve uno sguardo social dove una signora è strappata dalla sua auto per rubarla, calciatori presi di mira dai furti (per poi, fortunati loro, ritrovare le proprie vetture), targhe straniere che sembra di vivere in Est Europa, oppure l'ultima notizia di qualche povero pedone investito. Tessere di un mosaico che se composto porta ad un solo, inequivocabile risultato: le strade di Napoli non sono sicure. Soprattutto di notte, quando la città è terra di nessuno – ma tutt'altro che deserta. Lo sa bene chi fa le ore piccole. Nei weekend a tarda ora, sembra mezzogiorno tanta è la gente per strada. Tuttavia, a differenza delle ore diurne il senso di insicurezza aumenta. Sembra esserci una diffusa percezione di impunità, il poter fare quel che si vuole su arterie fra l'altro poco sicure, dissestate, dove il margine di errore (soprattutto se si corre) è ridottissimo. Un'impressione disfattista, si dirà, in una città che scoppia di turisti. L'ultimo rapporto Aci, diffuso pochi giorni fa, invece apre gli occhi: nel 2023 ci sono stati 2.379 incidenti in città, con 37 decessi e ben 3.067 feriti. Pochi giorni prima, nell'ambito dell'Osservatorio sull'incidentalità stradale promosso dalla Prefettura, la Polizia Municipale ha dichiarato che nei primi dieci mesi del 2024 i sinistri sono già 3.365.

continua a pagina 2

Ossia, 374 al mese. Secondo il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il costo sociale per ogni incidente è di circa 11.000 euro, cui vanno sommati 42.000 euro per ogni ferito e ben 1,5 milioni di euro per vittima (dati 2020, ultimo studio disponibile). Ciò porta il costo sociale dei sinistri a Napoli ad oltre 210 milioni di Euro nel solo 2023.

Qualora non bastassero le terribili storie di vite spezzate facendo una cosa normale come attraversare la strada (l'ultimo episodio pochi giorni fa a via Marina, vittima una giovane madre), le sole fredde cifre appena esposte dovrebbero imporre una scossa nella politica cittadina con una poderosa operazione di mitigazione della velocità: strisce pedonali rialzate, telecamere, autovelox, ZTL, rotonde invece di incroci. Non basta riasfaltare le strade, vanno ripensate. Rimodellate per costringere ad abbassare la velocità. Come Bologna con le zone a 30 km/h, come l'insicurissima Roma che sta iniziando a lavorare sui black spot (i punti a maggiore incidentalità), o Milano che con l'urbanistica tattica ridisegna la città a favore di pedoni.

In sintesi: prendere meno l'auto, essere costretti a non correre, e soprattutto far sparire questo diffuso senso di impunità, tanto più se è vero che il 55% dei responsabili degli incidenti del 2023 era alla guida sotto effetto di droga e alcol e che il 27% dei decessi avviene di notte, con la maggior parte dei sinistri concentrati il venerdì (ossia all'inizio del weekend).

Napoli è una città tutto sommato piccola, molto densa. I luoghi della movida, le piazze dove si concentrano i giovani, o gli assi viari percorsi dopo una serata in discoteca, sono ben noti e non troppo numerosi. Ciò nonostante, i controlli sono pochi, nonostante le dichiarazioni delle istituzioni preposte, Prefettura in primis. Quando avvengono, sono resi più complicati da sempre nuovi escamotage pensati per abbattere i costi delle assicurazioni: come la dilagante circolazione di targhe straniere. Sul tema, serve una voce che si alzi dal Comune e dalla Regione che scuota il Parlamento – a partire dai rappresentanti campani, alquanto distratti – per porre un argine a quel che è un fenomeno dalle dimensioni inquietanti con oltre 35.000 veicoli con targhe estere, neanche se fossimo in regioni di frontiera come Valle d'Aosta o Friuli.

Il tentativo di risparmiare sull'assicurazione va però anche contestualizzato. A partire dai dilaganti furti. Secondo l'Associazione nazionale delle assicurazioni (Ania), nel 2023 su quasi 85.000 colpi ben 23.500 sono avvenuti in Campania. Tre volte i numeri della Lombardia. Far sparire un'auto non è proprio un'operazione semplice: possibile che le forze dell'ordine non siano in grado di stroncare questo odioso fenomeno? Tanto più in contesti come quelli della provincia partenopea dove l'auto è uno strumento essenziale per le famiglie poiché il trasporto pubblico non è un'alternativa affidabile di mobilità. Il mosaico è completo: servono però gli occhi giusti per guardarlo. Sperando finalmente si agisca per cambiarlo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA