

# Trasporti, stazioni ok. Ma i servizi mancano

di **Roberto Calise**

**S**ono giorni importanti per le infrastrutture di trasporto a Napoli. La stazione Chiaia della metropolitana Linea 6 ha vinto il prestigioso premio Versailles, che dal 2015 in collaborazione con l'Unesco premia lo sviluppo di spazi di qualità in diverse categorie fra cui gli edifici passeggeri.

continua a pagina 8

**È** questo un altro riconoscimento a un concetto ormai ben noto ai napoletani: quello delle stazioni dell'arte nate da un'intuizione politica d'epoca bassoliniana per contrastare i «non-luoghi» così come teorizzati dall'etnologo francese Marc Augé. Veri e propri musei obbligatori di cui ormai la città è ben fornita, e che nel tempo le hanno dato lustro.

Presto sarà possibile frequentare le bellissime fermate della Linea 6 per più ore: si sta lavorando per ampliare i tempi di servizio del metrò, che per mancanza di personale funziona a scartamento ridotto (fino alle 15). Una buona notizia attesa dagli utenti al pari della riapertura della funicolare di Chiaia (prevista tra breve), la riattivazione dei tram San Giovanni-Piazza Nazionale, e soprattutto l'inaugurazione, anche questa a breve, della stazione Centro Direzionale sulla Linea 1, i cui lavori durano da più di dieci anni.

Se l'*hardware* (le infrastrutture) della mobilità napoletana sono in lenta ma costante ripresa, molto resta da fare sul *software* (i servizi). Qualche giorno fa si è tenuto nella sede-vetrina di San Giovanni dell'Università Federico II un convegno sul Maas (Mobility As A Service) e su come la tecnologia e l'integrazione di diverse realtà possano concorrere ad una mobilità più efficiente e fluida.

Se la teoria è buona, un po' meno lo è l'applicazione. A partire dalle cose basilari: nell'epoca degli *smartphone* non c'è rete salvo che in (poche) fermate della Linea 1. Restano sconnesse le funicolari e praticamente la totalità della rete sotterranea gestita dalla Regione Campania. I ticket integrati sono spesso una chimera, tanto più sui bus e nelle stazioni EAV e Trenitalia dove alle volte non vi sono neanche i tornelli – con tanti saluti ai pagamenti elettronici “tap & go”. Così come scarseggiano le biglietterie automatiche nei nodi cruciali: si consiglia a tutti gli enti interessati un sopralluogo nel nodo di Garibaldi, per toccare con mano lo spaesamento dei viaggiatori soprattutto nei periodi turistici più intensi.

Da rivedere è poi quell'insieme di servizi di mobilità sull'ultimo miglio che la Commissione Europea definisce “urban transport mix”, come i servizi sharing. Nei giorni scorsi ha avuto luogo una polemica surreale fra gli uffici del Comune e le compagnie di monopattini, accusate di non adeguarsi all'appena riformato Codice della Strada che prevede targhe su ogni mezzo. Si è arrivati a minacciare a mezzo stampa la revoca della licenza agli operatori. Peccato manchino ancora i decreti attuativi del nuovo Codice: senza di essi, buona parte delle novità previste non può essere applicata.

Se per i monopattini i numeri collocano Napoli in buona posizione rispetto ad altre città (2.100 mezzi per 3 operatori), l'8° rapporto nazionale sulla *sharing mobility* promosso dalla Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile fotografa una situazione più difficile sul *bike sharing*, con appena 473 bici rispetto alle 8.380 di Milano, 4.100 di Roma, o le 460 di Venezia (che è in gran parte sull'acqua!).

Va decisamente peggio sul *car sharing*: un solo operatore, Amicar, con una flotta di appena 65 veicoli, contro i quasi 3.400 di Milano per 4 aziende, i 2.000 di Roma su 3 società, 567 a Torino, 342 a Bologna, ecc. È cosa nota che furti e vandalismo scorraggino gli operatori a investire a Napoli: clamoroso fu il caso di uno dei maggiori player del settore che per queste ragioni si ritirò da Catania. Tuttavia, oggi Napoli è sicuramente più attrattiva, e la recente elezione a Presidente Anci del sindaco Manfredi è parte di questa nuova stagione.

Chissà se in queste mutate condizioni, e con rinnovate sinergie istituzionali, si potrà attirare qualche grande azienda per stimolare la concorrenza. Certo, aiuterebbe avere stalli di parcheggio dedicati al *car sharing* almeno in prossimità del metrò, o permettere alle auto in condivisione di entrare nelle Ztl cittadine in modo stabile e non con autorizzazioni annuali come avviene oggi. È l'infrastruttura che determina la mobilità: non è possibile realizzare cambiamenti di grande portata senza il sostegno di un'adeguata rete, ricorda nuovamente l'Unione Europea nel Libro Bianco dei Trasporti. Tuttavia, ogni hardware ha bisogno di un buon software per dispiegare la sua efficacia. Quello partenopeo necessita di un aggiornamento di sistema.