

Mobilità

Ischia: con le restrizioni alle automobili i bus funzionano bene

Fine marzo ad Ischia. L'ultima volta ci ero andato nell'estate del 2005. Allora ero tornato da Napoli in WL con letto matrimoniale: una innovazione tardiva di Trenitalia, volta a soddisfare un pubblico esigente, ma ormai a ridosso dell'avvento dell'Alta Velocità. Infatti è durata poche stagioni e quelle belle vetture sono scomparse dalla circolazione. Stavolta scendo con Italo: meno di cinque ore a prezzi abbordabili, ma senza le comodità d'un tempo. Anche i ristoranti a bordo si sono eclissati. In prima – che costa come la smart – offrono giusto qualche snack leggero.

A Napoli, per risparmiare un'oretta, decidiamo di prendere un taxi fino a Pozzuoli. Siamo in quattro e possiamo ammortizzarne il costo. L'autista prova a chiedere 100 euro per la corsa. Rispondo che non se ne parla, al massimo 60 (che è la tariffa indicata su google). Allora modera le pretese e scende a 70, percorre la tangenziale non intasata e arriva puntuale al molo; poi insiste per una mancia da 5 euro per il caffè, che non si nega mai. Il porto di Pozzuoli non ha strutture d'accoglienza. Sopra il locale biglietteria antistante c'è una lapide che ricorda lo sbarco di San Paolo, diretto a Roma ed al martirio. Per l'uomo che diffuse il Cristianesimo nel mondo, favorendo così una grande rivoluzione, solo una targa di marmo consunta dalla salsedine.

La traversata fino a Casamicciola costa 13,50 euro a persona; parecchio di più se avessimo al seguito un'auto. I veicoli a motore sono comunque interdetti ai non residenti durante la stagione estiva per evitare il collasso della rete viaria. E questo spiega la notevole frequenza dei bus che fanno servizio sull'isola. Come nel 2005 le corse EAV sono capillari e raggiungono ogni centro abitato, a tutte le ore. Anche se privi di indicatori elettronici, i mezzi sono sostanzialmente puntuali. Gli autisti – tra cui molte donne – affrontano d'impeto gli stretti tornanti e sfiorano di pochi centimetri i mezzi incrociati. Non è facile reggersi in piedi. Ogni tanto salgono i controllori, ma quasi tutte le obliterate (queste sì elettroniche) sono guaste e così devono strappare i biglietti.

Una sostanziale differenza rispetto a ventuno anni fa: non si vedono più in circolazione le motocarrozze allora onnipresenti. L'albergatore di Lacco Ameno ci spiegherà che sono state progressivamente sostituite da taxi tradizionali, anche in versione SUV. Le poche superstiti devono essere prenotate dai vacanzieri nostalgici con giorni d'anticipo. Le tariffe dei taxi sono ben indica-

te su apposite tabelle esposte nelle piazze e negli hotel. Una trasparenza esemplare, rara in Italia, ma i prezzi sono mediamente superiori a quelli applicati a Milano. Anche qui i taxisti costituiscono una corporazione coesa in grado di orientare il voto e condizionare quindi i politici locali.

Benché la stagione non sia ancora cominciata, l'isola pullula di turisti, in prevalenza pensionati e in gran numero stranieri. Tedeschi soprattutto: quasi tutti i camerieri si destreggiano nella lingua di Goethe. Il passaggio dell'ex cancelliera Merkel, che continua a prediligere un resort di S. Angelo per le sue vacanze estive, decisamente ha trovato molti imitatori. Forte la suggestione dei miti italiani. Ovunque poster delle icone del Novecento, da Totò a Vittorio De Sica, passando per Sofia Loren ed Eduardo. Nella hall dell'albergo fanno bella mostra di sé alcune Vespe di varie generazioni splendidamente tenute. Il richiamo alla Dolce Vita è forte anche lontano da Trinità dei Monti.

Fare il giro dell'isola (30 km circa) lungo la tortuosa ex strada statale borbonica 270 (ora declassata a strada provinciale "Anello dell'Isola Verde") si può fare anche senza noleggiare motocicli o affidarsi ai costosi taxi. Come detto, i bus si susseguono abbastanza frequenti fino a notte inoltrata. Il prezzo della corsa è di soli euro 1,70 e bisogna timbrare un nuovo biglietto – obliterate permettendo – solo se si scende a terra. Così, almeno, sembra di capire.

Come è possibile un servizio tanto efficiente e capillare che persino una grande città quale Milano fa fatica ad assicurare? Per di più ad un volo d'uccello da Napoli, dove sull'affidabilità dei bus si sprecano le barzellette e perfino le attese in metropolitana sono esageratamente dilatate? Semplice, tutto dipende dalle limitazioni alla circolazione veicolare (prezzi del traghettamento e divieti di sbarco estivi). Dove è difficile circolare in auto, bisogna gioco forza assicurare una buona mobilità alternativa, se non si vuole compromettere l'indotto turistico, che rappresenta certamente la principale risorsa economica dell'isola. Così i disastri bilanci di EAV nel resto della Campania fruiscono probabilmente di un certo sollievo dall'alta frequentazione dei bus ischitani. Anche se non tutti i passeggeri, pur volendolo, riescono ad annullare il biglietto acquistato.

Ischia si colloca all'ottavo posto tra le isole italiane per dimensioni ed è prevalentemente montuosa. La cima dell'Epomeo sfiora gli 800 metri di quota. Negli anni '60



da Ischia Porto partiva una funivia panoramica; poi è stata abbandonata. Ma i sei comuni in cui è suddiviso il territorio ospitano oltre 60 mila residenti e, quindi, in termini di popolazione, l'isola si colloca al terzo posto, dopo i colossi di Sicilia e Sardegna. Considerando il numero di visitatori, specie in estate, queste cifre si moltiplicano. Naturalmente anche gli ischitani possiedono spesso un'auto familiare e qualche volta provano pure ad usarla. Le carrozzerie vistosamente ammaccate in più punti denunciano le difficoltà della guida locale.

Dal punto di vista degli altri servizi sociali, l'isola è dotata di alcuni punti di pronto soccorso e di un ospedale a Lacco Ameno attrezzato con alcune specialità. Per urgenze particolari, che richiedono il ricovero a Napoli, è in funzione un eliporto. Ci sono scuole superiori, ma non facoltà universitarie. Intenso, quindi, il pendolarismo marittimo. La cura dei marciapiedi, delle aiuole e la pulizia in genere è decisamente di buon livello, sicuramente superiore alla vicina Napoli ed anche ad altre regioni italiane. Particolarmente a Forò, il borgo che incantò Truman Capote e dove è sepolto Luchino Visconti. Qui un sindaco a forte sensibilità animalista ha emesso ordinanze a tutela degli animali – specialmente dei gatti – e riservato una spiaggia alle anatre.

Per il resto sono ovviamente diffusi gli stabilimenti termali, presenti in quasi tutti gli alberghi che sono dotati di vasche coperte e piscine all'aperto con potenti getti d'acqua calda. E questo garantisce una presenza costante di villeggianti, certamente meno elitaria di quella che si incontra a Capri o sulla Costiera Amalfitana, ma

presente in tutte le stagioni.

Per il ritorno evitiamo lo sbarco a Pozzuoli e scegliamo un traghetto Caremar diretto al molo Beverello di Napoli. I collegamenti sono affidati ad alcune compagnie in (teorica) concorrenza tra loro, avvalendosi anche di aliscafi. Pure gli armatori locali costituiscono una lobby potente e rispettata. I mezzi sono in genere un po' datati, ma offrono anche un servizio di ristoro leggero a bordo. In caso di condizioni del mare particolarmente agitate si rischia, però, di saltare la corsa. E questo può essere un problema, specie se si deve proseguire il viaggio con un treno o un aereo prenotato in precedenza.

La traversata è un poco più lunga, ma decisamente più spettacolare, specie sfilando lungo l'affaccio al mare partenopeo da Posillipo fino al centro città. Dal molo alla stazione Centrale il percorso è breve (meno di un chilometro e mezzo) e la corsa in taxi costa 20 euro (ma a Milano, in serata, sulla stessa distanza ne chiedono solo 12). La stazione è ampia e ben tenuta. Anche l'antistante piazza Garibaldi è decisamente migliorata. Tra i tanti esercizi, al piano superiore c'è un buon ristorante dove si possono gustare ottime pizze. L'accesso ad Italo è consentito solo pochi minuti prima della partenza per completare le operazioni di pulizia. A Roma Termini, unica fermata intermedia, si assiste ad un vasto ricambio di passeggeri. Da Milano questo treno poi prosegue per Genova. Ma il tempo di percorrenza complessivo verso la città della Lanterna resta ancora troppo alto. Vedremo cosa succederà con l'attivazione del Terzo Valico.

Massimo Ferrari
Presidente Utp/Assoutenti