



GLI SPRECHI IN CAMPANIA

Vandali (e debiti) sui treni di Napoli

di **Gian Antonio Stella**

Furti, scippi, aggressioni, intimidazioni, incendi ai vagoni, finestrini mandati in frantumi a sassate col ferimento dei viaggiatori, controllori pestati a sangue da balordi che pretendono di fumare a bordo. Drammatica richiesta d'aiuto di Umberto de Grego-

rio, presidente dell'ente campano dei trasporti, al ministro Angelino Alfano. Sullo sfondo, 700 milioni di debiti.

a pagina 21

IL BUCO NERO DEI TRASPORTI

Nessuno sale sul treno dei vandali così muore la ferrovia in Campania

L'azienda chiede aiuto: operiamo in un contesto criminale. Ma ha debiti per 700 milioni

di **Gian Antonio Stella**

È domenica ma, se Dio vuole, forse piove... Così sono ridotti, alla Circumvesuviana: a sperare che oggi, prima festività di quasi estate, 'o sole non sia 'o sole. Il «meteo-vandali» segnala il rischio, infatti, che con una bella giornata i treni si riempiano di bande di teppisti pronti, al ritorno dalle spiagge e dai bagni, a sfasciare tutto. Un incubo ricorrente, che toglie il sonno.

Dice tutto la drammatica richiesta d'aiuto di Umberto de Gregorio, il presidente dell'Ente Autonomo Volturno nato unendo le ferrovie e gli autobus che servono (meglio: dis-servono) i disastri dintorni di Napoli, ad Angelino Alfano. «La diffusa criminalità e microcriminalità che affligge i nostri treni sulla linea Circumvesuviana è diventato un motivo di allarme sociale che rischia di mettere in discussione l'esistenza stessa del servizio pubblico locale».

Possibile? «I macchinisti e capotreni operano spesso in situazioni al limite del possibile. In alcuni treni, in particolare nelle ore serali, la probabilità che si verifichi un evento criminale è quasi certezza. In questi ultimi giorni si sono succeduti e intensificati episodi di violenza e vandalismo che hanno visto vittime i nostri utenti, il nostro personale e i turisti che numerosi viaggiano sulla nostra linea per Pompei e Sorrento».

Furti, scippi, aggressioni, intimidazioni, incendi ai vagoni, finestrini mandati in frantumi a sassate col ferimento dei viaggiatori seduti lì, controllori pestati a sangue da balordi che pretendono di fumare a bordo, passeggeri tenuti in ostaggio da baby-gang senza la possibilità di

scendere alla stazione. La cronaca di queste ultime settimane e mesi denuncia un disastro.

E sono gli stessi vertici dell'Eav a lanciare, da mesi, allarmi quotidiani. Con parole che, fossero usate da un giornale straniero o peggio ancora padano, apriti cielo! Appelli al governo. Invocazioni al prefetto. Suppliche al questore e al comandante dei carabinieri. Richieste accorate di intervento dell'esercito. Pressioni per nuove riunioni d'emergenza. Denunce delle difficoltà crescenti di trovare persone disposte a fare le corse notturne, soprattutto in certe tratte. Sfoghi. Frustrazioni. «Siamo consapevoli di operare in un contesto di vandalismo diffuso, di ripetute forme di micro-criminalità e di un'evidente caduta del senso civico, questo però non può spingerci ad alzar le mani in segno di resa. Cercheremo da parte nostra di fare di più, intensificheremo la presenza di nostro personale a bordo, consapevoli che tutto ciò non basterà senza un intervento diretto...».

La domanda che incombe è: è meglio sdrammatizzare l'emergenza per non danneggiare il turismo o è meglio denunciarla perché



anche i turisti, soprattutto gli stranieri, non sottovalutino i rischi di una situazione da tempo sfuggita di mano? Umberto de Gregorio, messo dieci mesi fa alla presidenza dell'Eav dal governatore Vincenzo De Luca, la sua scelta l'ha fatta. Meglio la denuncia: «Ho ereditato l'inferno. In Emilia le linee locali paragonabili alle nostre hanno 117 stazioni "impresenziate" su 120 e non succede niente, la gente paga il biglietto, rispetta gli arredi... Le nostre "impresenziate", la metà, sono terra di nessuno. Se mettiamo un distributore automatico di biglietti dopo tre o quattro giorni l'hanno già distrutto».

Come siano i treni che su sei linee ferroviarie con 96 stazioni e 142 chilometri di binari collegano in totale 47 Comuni lo lasciamo dire all'ultimo «Pendolaria» di Legambiente: «Gli elettrotreni in dotazione sono 142 di cui: 83 costruiti negli anni 70, 35 costruiti all'inizio degli anni 90 e 24 costruiti nel 2008/09. Dei 142 treni, ne circolano giornalmente 40-43, mentre ne servirebbero almeno 92 per garantire un servizio efficiente (...). I pendolari che usufruiscono del servizio lamentano la totale incertezza delle corse, che tutti i giorni subiscono ritardi e soppressioni».

Quegli ultimi ventiquattro treni comprati pochi anni fa, poi, hanno una storia che i napoletani conoscono bene ma che merita un cenno per chi napoletano non è. Costruiti dall'Ansaldo e costati 110 milioni, infatti, i «Metro-Star» di ultima generazione si sono rivelati subito sbagliati per quel tipo di binari della rete Eav. Troppo alti rispetto ai marciapiedi delle stazioni.

Immediato contenzioso: «Che razza di treni ci avete venduto?». «Esattamente come ce li avevate richiesti». Alzati molti marciapiedi (una spesuccia...) e fatti degli adeguamenti, almeno alcuni sono entrati in funzione. Ma ancora a metà marzo Francesco Gravetti segnalava sul *Mattino* che quelli che circolavano erano tre. In totale, dicono i dati ufficiali, la disponibilità delle tre aziende Eav era a fine 2015 di 77 treni al giorno. Contro i 132 del primo quadrimestre 2010. C'è una ripresa, rispetto alla sessantina del 2013. Ma il parco-treni resta comunque del 42% al di sotto di prima. E l'età media dei mezzi, ovvio, ha continuato a salire. Arrivando, a dispetto dei nuovi acquisti già fatti o in programma, a 35 anni. Se poi capita la giornata della jella come il 1° maggio 2013 quando furono registrati «fino alle 14 ben 25 guasti, dalle 16 in poi altri 15»...

Va da sé che, con nuovi problemi per un traffico d'auto già asfissiante, i pendolari dei dintorni di Napoli hanno via via abbandonato la ferrovia, spiegando su Facebook di non poter più «dei treni e delle stazioni fatiscenti, alla

mercé di vandali e delinquenti». I passeggeri della Circumvesuviana sono precipitati, tra il 2010 e il 2014, da 40 a 19 milioni. Quelli della Sepsa (Circumflegrea e Cumana, che per anni aveva smesso di arrivare a Cuma!) da 20 a 13. Totale: da 60 a 32. Ventotto milioni di viaggiatori in meno. Una catastrofe.

Parliamo di paganti. E gli altri? Boh... Nonostante lo stesso de Gregorio si sia presentato ai tornelli per inaugurare il «servizio civile» imposto ai dirigenti e alle mezzemaniche per fermare i «portoghesi», l'evasione è massiccia. «Obliterare a Napoli è come obliare. Un'assonanza più che un sinonimo», ha scritto l'«arcinapoletano e antinapoletano» Pietro Treccagnoli: «Qui il biglietto non si timbra, si dimentica in tasca e lo si tira fuori in caso di necessità. O meglio ci si scorda del tutto di comprarlo. Tanto, chi ti acchiappa?».

Fatto sta che, ammucchia ammucchia, i problemi sono esplosi. «A fine 2005 la somma dei debiti delle società era di 450 milioni, a fine 2011 erano raddoppiati: un miliardo e 50», denuncia il presidente. Scelleratezze. Una per tutte? L'amministratore unico Alessandro Rizzardi, già pensionato, si conferì secondo la Corte dei Conti «una consulenza di 8 anni per compiti e mansioni a cui era già delegato nella veste di vertice amministrativo della holding Eav». Dal 2003 al 2011, dice l'Ansa, «avrebbe percepito oltre alla pensione da ex dirigente Eav e allo stipendio di amministratore, anche altri 217mila euro l'anno come consulente». «E io oggi ne prendo in tutto 43mila. Lordi», sbuffa de Gregorio.

I 310 milioni buttati negli ultimi tempi nel calderone per impedire un crollo che avrebbe messo in ginocchio mezza regione hanno solo consentito di guadagnare tempo ma, ammette il presidente, «il buco è ancora di 700 milioni circa». O forse più. Con la Regione che deve all'Eav, «nata già in coma con Stefano Caldoro», mezzo miliardo. «Debito che non può riconoscere se non sballa il bilancio». Per non dire dei duemilasettecento (!!!) contenziosi con i dipendenti, i fornitori, le imprese... «Uno sulla cosiddetta Ascosa 4 poteva esser chiuso nel 2012 con 8 milioni di euro ma l'ex assessore ai trasporti non volle firmare la transazione in attesa della sentenza finale. E alla fine l'Eav ha dovuto pagarne 90. Da otto a novanta!»

E meno male, assicura, che è stato «ridotto a poca cosa» il debito col fisco. Per anni, infatti, le varie società mettevano a bilancio (!!!) i soldi trattenuti a centinaia di dipendenti, automaticamente evasori, e non girati all'Agenzia delle Entrate...

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Convoglio

Un treno della Circumvesuviana lungo i binari nei pressi di una delle fermate di Napoli (foto di Ciro Fusco/Ansa)

I passeggeri

Le lamentele per la totale incertezza delle corse, che tutti i giorni subiscono ritardi e soppressioni. Persi milioni di passeggeri

La parola**EAV**

L'Eav è l'acronimo di Ente autonomo Volturno, il soggetto che gestisce il servizio ferroviario e funiviario dell'intero territorio campano, di cui è socio unico la Regione Campania. La società nel 2012 ha incorporato le società «Sepsa», «Circumvesuviana», «MetroCampania NordEst». L'Eav fornisce, inoltre, servizi di programmazione e controllo dei progetti nel campo della mobilità e del trasporto. Recentemente la Regione ha affidato ad Eav anche il trasporto su gomma a Napoli, Avellino e Benevento.

