

L'analisi

I trasporti e la sfida del futuro

Bruno Discepolo

Alla fine, l'agognato provvedimento del governo, con il trasferimento all'EAV di 600 milioni di euro, è arrivato, giusto in tempo per evitare conseguenze ancora più drammatiche per la holding regionale dei trasporti. Senza questa immissione di liquidità, infatti, ben difficilmente sarebbe stato possibile far quadrare i conti della società, gravata da debiti, contenziosi ed una situazione drammatica per quanto riguarda materiale rotabile, linee, condizioni d'esercizio, ecc.

Si è parlato, in questo caso, di una boccata d'ossigeno, quasi a sottintendere che, per poter rilanciare la società sarà possibile, a breve, prevedere altri finanziamenti per un definitivo risanamento del settore. La circostanza sembra però assai poco verosimile, se è vero che per sbloccare il via libera di Palazzo Chigi già in questa occasione è stato necessario il massimo di

pressione esercitabile dalla Regione e dal suo presidente De Luca, viste anche alcune resistenze provenienti dal suo stesso partito e, segnatamente, da rappresentanti di regioni dell'Italia del nord. Dunque, almeno per il momento, i 600 milioni dovranno bastare per rimettere in ordine i bilanci e ricominciare a programmare il potenziamento del servizio e l'ammodernamento delle linee di competenza. Una sfida di non poco conto, per la nuova dirigenza, dopo anni contrassegnati da vicende altalenanti, con un primo periodo, quando alla Regione Campania ad indirizzare la politica dei trasporti era l'esperto Ennio Cascetta, segnato da impegnativi progetti e significative realizzazioni, e quello successivo, subentrata la giunta Caldoro a Santa Lucia, della quale si ricordano azioni più che altro mirate a sospendere o interrompere quanto precedentemente avviato o programmato. Con il risultato, quello conse-

gnato in eredità alla nuova amministrazione regionale e alla nuova governance dell'EAV, di un sistema dei trasporti e della mobilità, sia a livello del territorio regionale che, segnatamente, di quello metropolitano e cittadino, al limite del collasso, ai più bassi indici di prestazioni nelle classifiche nazionali, con un parco mezzi di gran lunga più vecchio che in qualunque altra città italiana e, per di più, con società gravate da debiti, relazioni sindacali pre-moderne, contenziosi milionari con imprese per lavori sospesi o mai collaudati.

**> Segue a pag. 19
Con Ausiello**

Trasporti, il futuro è nella rete di aziende tra integrazioni e innovazioni

L'analisi

Non si può più continuare con le misure tampone
Il ticket unico era la modernità

Bruno Discepolo

SEGUE DALLA PRIMA DI CRONACA

Un quadro, questo, che trova perfetta corrispondenza nella situazione napoletana, con l'azienda municipalizzata dei trasporti in forte difficoltà, non si sa se più per problemi economici e di bilancio o per far uscire la mattina, dai depositi, un numero minimo di mezzi su gomma, dimostrando almeno una parvenza di efficienza. Anche alcune conquiste degli anni scorsi, come la creazione del biglietto unico per i trasporti locali, è stato nel frattempo abbandonato, arrivando all'attuale che, per determinate concorrenze con la metropolitana citta-

dina, con scambio tra linea 1 e 2, sono necessari anche quattro differenti biglietti.

Il tema, come si vede, non è allora se si riesca o meno ad evitare il fallimento delle società preposte a gestire il comparto del trasporto pubblico. Il vero nodo, ora come allora, è relativo alla capacità di programmare in maniera adeguata un sistema che garantisca una efficiente, moderna e sostenibile mobilità, a livello di quanto ormai diffusamente avviene in tante città e aree metropolitane del Paese e d'Europa, superando logiche emergenziali o provvedimenti tampone. È risaputo da tempo che il livello delle infrastrutture viarie e trasportistiche definisce, in gran parte, l'efficienza di un territorio, contribuendo sia dal punto di vista della qualità della vita dei suoi abitanti, che della capacità attrattiva e, dunque, delle sue stesse

potenzialità di sviluppo. Di nuovo, c'è che oggi, più e diversamente dagli anni scorsi, la questione della dotazione, anche quantitativa, di infrastrutture e reti, si coniuga sempre di più con la qualità, la compatibilità con politiche e proposte sostenibili per una mobilità alternativa, in grado sin d'ora di intercettare le grandi innovazioni tecnologiche e dal punto di vista dell'uso delle risorse rinnovabili che sono ormai alle porte.

Da questo punto di vista, può dirsi che anche la entusiasmante stagione della Metropolitana dell'Arte è alle nostre spalle, dovendosi ora completare tutti i progetti a suo tempo avviati, ed immaginare nuovi interventi di infrastrutturazione del territorio con vettori più leggeri e di nuova generazione, oltre che significativamente più economici e con tempi di ultimazione di gran lunga inferiori. In questa direzione sembra andare l'annuncio di una linea tranviaria di nuova concezione, finanziata con fondi reperiti all'interno del Patto per Napoli, nella zona orientale di Napoli. Una soluzione che dovrà indirizzare le scelte anche per quan-

to riguarda Bagnoli, dove vecchie impostazioni e logiche sembrano prevalere, con l'intento di riproporre soluzioni all'insegna di metropolitane pesanti e l'ipoteca di tempi e costi oggi non più sostenibili.

Una buona notizia, quella che viene da Roma e tranquillizza, in un colpo solo, amministratori regionali, dirigenti, personale e sindacati dell'EAV. Perché possano sorridere ora, anche i cittadini napoletani e campani, sarà necessario fare buon uso di quei soldi e ricominciare a progettare il futuro, non solo interrogarsi sulle responsabilità del passa-



L'obiettivo

Nel sistema introdurre vettori leggeri con tecnologie meno costose e più veloci da installare

La metropolitana La Linea 1 ha rappresentato la svolta anticaos in città