



PAGINA
APERTA

LE LINEE DA VALORIZZARE DOPO L'AVVIO DEL RISANAMENTO ECONOMICO

CITTÀ METROPOLITANA LE RETI EAV DEL TRASPORTO ESSENZIALI PER LO SVILUPPO

di **Umberto De Gregorio**

Caro direttore, viaggiare apre la mente, costringe a fare confronti. È per questo forse che i napoletani sono sempre più insofferenti nei confronti dello stato dei servizi che offre il loro territorio. Ad iniziare dai trasporti. Si lamentano, giustamente, e ricercano responsabilità in bersagli facili. Ma il lamento resta fine a se stesso se non suffragato da un'analisi precisa che offra spunti costruttivi in termini di proposta.

Il confronto con Milano o Londra non regge. Sono da secoli avanti a Napoli. Ma un confronto con città come Barcellona o Valencia non solo è possibile ma è doveroso. Città che quarant'anni fa erano in condizioni simili se non peggiori alla nostra ed oggi rappresentano modelli di sviluppo da studiare e imitare.

Prendiamo Valencia: hanno deviato il corso del fiume che attraversava la città trasformando il letto del fiume in un rigoglioso parco pubblico; in soli vent'anni hanno inventato e costruito una città postmoderna nella città. Trasformazioni urbanistiche ambiziose, riuscite partendo dal sistema dei trasporti. Strade larghe quanto tangenziali, una metro estesa e puntuale, un parco treni e bus nuovo ed efficiente. Valencia punta al futuro e se oggi conta poco meno di un milione di abitanti, domani è pronta ad accoglierne tre milioni: per-

ché i trasporti pubblici sono il punto di partenza e non di arrivo per ogni progetto sostenibile di sviluppo.

Napoli ad inizio novecento aveva due metropolitane all'avanguardia in Europa che collegavano il centro della città con la periferia est (Circumvesuviana) e con la periferia ovest (Cumana). Dopo un secolo, ad inizio degli anni duemila, queste due metropolitane dell'area metropolitana di Napoli sono state di fatto abbandonate. E questo proprio mentre la popolazione residente si spostava dalla città in periferia. Certo, a cavallo tra il vecchio ed il nuovo secolo prendeva forma la metropolitana interna alla città, i cui effetti positivi si avvertono e sempre di più si avvertiranno nei prossimi anni, ma non sono e non possono essere tali da compensare quelli negativi derivanti dall'abbandono delle metropolitane storiche che collegavano la città con le periferie. L'ambizioso e corretto progetto della metropolitana regionale si è arenato sulle sabbie mobili delle difficoltà finanziarie e socio economiche del territorio. Il territorio dei comuni vesuviani e quello dei Campi Flegrei ha vissuto uno sviluppo disordinato e a tratti illegalmente anarchico, ed interi territori restano oggi collegati al centro città con treni vecchi frequentati sempre meno e sempre peggio. Mentre la metropolitana che do-

veva collegare la nuova periferia interna (Giugliano, Aversa, Scampia) è rimasta incompleta.

Appare evidente anche ad un bambino come qualsiasi progetto di sviluppo per l'area metropolitana di Napoli passa per il risanamento delle reti ferroviarie Eav (Circum, Cumana, Metrocampania). Risanamento finanziario e strutturale, in parallelo. Perché non si può attendere di completare il primo per avviare il secondo. Una scommessa enorme non solo e non tanto per il management Eav, quanto per la politica che è chiamata a fare scelte nette sul tema, a tratti necessariamente impopolari: sulle fonti di finanziamento, sui rapporti tra le società partecipate dai diversi enti locali, sul rapporto tra pubblico e privato. Occorre capire ad esempio chi deve curare il tema della sicurezza, se l'azienda con logiche privatistiche o l'autorità pubblica con logiche sociali. Fare trasporto pubblico nell'area metropolitana di Napoli è complicato: da noi

le stazioni senza biglietteria umana sono terre di nessuno mentre altrove, a Valencia come in Emilia Romagna, sono la regola. La politica dovrà fare scelte precise su cosa è possibile offrire, sulla base delle risorse finanziarie esistenti, magari imparando qualcosa da chi fa business di trasporto a Johannesburg o a Rio de Janeiro.

Il governo regionale di Vincenzo De Luca ha compiuto un primo passo decisivo e storico nella direzione giusta, riuscendo in una delicata operazione con il governo nazionale di sblocco di risorse finanziarie già

stanziata nel 2013 ma mai arrivate a destinazione per questioni tecniche di finanza pubblica. Nessun regalo dunque ma soltanto una decisiva operazione di riclassificazione contabile ed amministrativa, senza la quale Eav sarebbe stata costretta a dichiarare fallimento. Ora la Regione potrà finalmente pagare i debiti verso Eav ed Eav pagare i propri creditori: si evita in tal modo non soltanto il fallimento di Eav ma anche quello di tantissime imprese creditrici. Una boccata di ossigeno per tutto il territorio, un'ancora di salvezza per decine di migliaia di perso-

ne. Ma soprattutto questa operazione consente alla Regione e ad Eav di guardare finalmente avanti e progettare un futuro diverso per il sistema dei trasporti pubblici nell'area metropolitana di Napoli, che coinvolge la mobilità di oltre tre milioni di persone.

Presidente Eav



Strategica
Per il presidente Eav la rete dei trasporti va rilanciata