

Bloccati 40 treni Circum in attesa di un ricorso

► La gara è stata assegnata a Hitachi ma la concorrente Stadler si è opposta

► Da tre mesi il Consiglio di Stato deve valutare la sentenza di primo grado

Nando Santonastaso

Umberto De Gregorio, presidente dell'Eav, l'Ente autonomo Volturno che gestisce una buona parte del servizio di trasporto ferroviario pubblico della Campania, è per sua natura un uomo mite, uno che cerca sempre il dialogo più che la polemica. Ma di sicuro deve ricorrere a tutto il suo equilibrio per spiegare pacatamente che non basta mettercela tutta da cinque anni per risanare l'azienda dopo un fallimento, assumere centinaia di nuovi dipendenti (450 per ora), reperire risorse per centinaia di milioni e ammodernare i treni di sua competenza. Non basta perché se oltre ai problemi della pandemia devi fare i conti anche con i ritardi della giustizia civile, tutto quello sforzo sa di fatica inutile, quasi di beffa. Sono circa 18 mesi che De Gregorio attende di sapere quale delle due multinazionali in gara si è aggiudicata la fornitura di 40 nuovi convogli destinati alla Circumvesuviana, la più "scassata" tra le linee ferroviarie della regione. E sono ormai tre mesi che il Consiglio di Stato, chiamato a dirimere l'immane controversia tra i due partecipanti, lo costringe a sfogliare la margherita, pur essendo la causa da allora già in Camera di consiglio. L'ha spuntata Hitachi, che si era aggiudicato l'appalto? O Stadler, l'altra multina-

zionale, dichiarata invece vincitrice dai giudici di primo grado dopo l'accoglimento del suo ricorso? E questa decisione sarà o meno confermata dal Consiglio di Stato dopo il controricorso di Hitachi? De Gregorio non lo sa ma soprattutto lo ignorano le decine di migliaia di passeggeri dei treni della Circum che pagano sulla loro pelle ogni giorno i disagi provocati dall'arretratezza tecnologica degli attuali convogli.

«A me, sia chiaro, non interessa minimamente chi si aggiudicherà la gara: spero solo che quest'attesa finisca al più presto, nell'interesse esclusivo del servizio e dei suoi utenti», dice il manager, lanciando praticamente un appello, l'ennesimo e ormai inflazionato "fate presto" che però stavolta ha più di una ragione di essere urlato e, soprattutto accolto. Perché questa non è solo l'ennesima dimostrazione di quanto sia vitale ormai la riforma della giustizia, soprattutto civile, per un Paese che aspira a uscire dai suoi storici ritardi. È anche la conferma che la complessità delle procedure per l'aggiudicazione di gare importanti, come in questo caso, non può più ignorare il fattore tempo. De Gregorio lo sa a sue spese ma ha pensato anche ad una soluzione: non si può affrontare, dice, ogni gara con il "cronologico" tradizionale perché un conto è il contenzioso del condominio un altro è quello dei treni della linea più difficile, forse, d'Italia. Serve una corsia preferenziale quando di mezzo ci sono interessi pubblici molto, troppo evidenti per poter

essere considerati alla stregua di quelli ordinari, per così dire.

Fattore tempo vuol dire che ai due anni trascorsi finora per non sapere ancora chi dovrà costruire i 40 treni, se ne aggiungeranno almeno altrettanti per l'inizio della fornitura, visto che tutti insieme non potranno mai arrivare sui binari campani. Quattro anni, troppi, un'eternità di fronte al salto di qualità che il sistema della mobilità ha fatto quasi ovunque. L'Eav ci aveva provato sin dal 30 dicembre 2016 quando, incassato un credito di circa 591 milioni nei confronti della Regione Campania, aveva sanato un debito di oltre 790 milioni, superando l'anno dopo 500 cause giudiziarie che rischiavano di zavorrarla definitivamente. Nel 2018 parte la gara per l'acquisto dei nuovi treni della Circumvesuviana che arriva a compimento, o almeno così si pensa, un anno dopo, nel settembre 2019. Eav, unico caso di società di trasporto del Mezzogiorno, può contare anche sui 200 milioni di finanziamento della Bei, la Banca europea degli investimenti, che crede evidentemente in questo sforzo. Poi l'aggiudicazione, il primo ricorso, la decisione dei giudici di primo grado, il nuovo ricorso, la Camera di consiglio del Consiglio di Stato. Intanto, tutti a gridare che i treni della Circumvesuviana servono urgentemente, che non si può affrontare nemmeno un ipotetico ripristino della pendolarità tra scuole e luoghi di lavoro senza aumentare le corse e il numero dei convogli, che insomma siamo di fronte ad una vera e pro-

pria priorità di carattere sociale: ma a conti fatti, serve a poco, o nulla. La gara è ancora senza un vincitore, è solo questo purtroppo che conta.

I CONVOGLI

De Gregorio constata, non accusa, non è nel suo stile. «Capisco bene – dice – che anche i giudici hanno il loro da fare di questi tempi ma nel massimo rispetto del loro lavoro credo che sia opportuno ormai farci conoscere dopo tre mesi le loro decisioni». A quasi due anni dalla gara, oggi quei treni sarebbero ormai ad un passo dall'essere già disponibili. «Vallo a spiegare a chi crede che le cose si fanno in modo semplice e veloce: noi ci abbiamo lavorato giorno e notte per rispettare l'iter», insiste il manager. E aggiunge: «Dovevamo trovare i soldi dopo avere messo a posto il bilancio ed evitato ogni anno le passività, prima che il Covid complicasse le cose. E ci siamo riusciti, abbiamo fatto gare per tutte le linee: sulla Cumana 8 treni nuovi già arrivati e altri 10 arriveranno entro il prossimo anno; per la metropolitana, nella linea di nostra competenza, abbiamo comprato 12 treni che sono in costruzione. Convogli nuovi anche sulla Napoli-Benevento e sulla Napoli-Piedimonte Matese. In totale fanno 65 treni». Compresi quelli della Circum, i 40 per ora parcheggiati sul binario morto delle storie all'italiana.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DE GREGORIO (EAV):
«SPERO CHE L'ATTESA
FINISCA AL PIÙ PRESTO
NELL'INTERESSE
ESCLUSIVO DEL SERVIZIO
E DEI SUOI UTENTI»