

1° marzo 2023

Allontanare la politica dai trasporti

di **Roberto Calise**

La svolta necessaria

ALLONTANARE LA POLITICA DAI TRASPORTI

di **Roberto Calise**

Non diciamolo a voce alta, ma il Napoli potrebbe essere vicino al suo terzo scudetto. Il culmine di un processo di crescita, scalando anno dopo anno la Serie A, in più occasioni sfiorando il titolo. Comunque andrà, sarà la dimostrazione che un progetto, se ben supportato e portato avanti con costanza, ripaga con i giusti risultati. Dove invece Napoli e la Campania sono al vertice da tempo è la classifica delle linee ferroviarie peggiori d'Italia, che simbolicamente ogni anno Legambiente stila nell'ambito del più vasto *Pendolaria*, l'unico rapporto indipendente sullo stato di salute del trasporto su ferro del Paese. Temuto della politica, per i cittadini è una luce di verità in un settore dove paradossalmente è quasi impossibile avere una visione globale, nonostante si tratti di servizi pubblici. Quello campano è un triste primato riconosciuto con grande sportività anche dal Presidente dell'Eav, Umberto De Gregorio, recentemente intervistato da *Mi manda Rai Tre* in uno speciale dedicato alla mobilità nelle maggiori città italiane.

continua a pagina 3

SEGUE DALLA PRIMA

Le criticità sollevate da *Pendolaria* sono infatti trasversali all'intero Paese, con due grandi malati: Napoli e Roma. Negli ultimi dieci anni, tutte le società di trasporto pubblico del Lazio e della Campania (Atac, Cotral, Anm, Ctp, Eav) sono passate attraverso difficili operazioni di risanamento o sono fallite, con ovvie ripercussioni sulla qualità dei servizi.

Ciò significa che in modo strutturale il 12% della popolazione italiana, ossia i 7,2 milioni di cittadini residenti fra le province di Napoli e Roma, non ha potuto contare su un trasporto affidabile, con conseguenze difficilmente quantificabili sulla qualità della vita, l'economia, il mercato immobiliare, la salute di noi tutti.

Il risultato lo ha raccontato Fabrizio Geremicca su queste pagine: dal 2009 a oggi i passeggeri delle linee regionali campane sono dimezzati, da 400.000 a circa 200.000. Un dato di cui si ha evidenza quotidiana, con il folle traffico partenopeo che manda in sofferenza il sistema viario.

Fa impressione come i dati di *Pendolaria 2023* non siano molto differenti da quelli degli stessi rapporti di dieci anni fa. Eppure, si sono alternate stagioni politiche e gestionali.

Cosa è andato storto?

L'onda lunga del Covid, è vero, incide sui bilanci delle aziende e nella testa di viaggiatori più impauriti.

Però, nel 2019, ultimo anno pre-pandemia, i numeri erano comunque in costante peggioramento. Pe-

sano treni e bus ancora vecchi e inefficienti, certo. Pesano i tempi eterni dei cantieri, anche quando non vi sono problematiche archeologiche o di scavo (ossia, contrariamente a quanto si pensi, la maggior parte dei casi). Pesa la burocrazia, farraginosa e spesso ostile che rallenta i pur importanti investimenti in atto. Tuttavia, è sufficiente a fornire una risposta?

Come nell'esempio del calcio, se si ha un'idea precisa in mente con le giuste competenze e risorse economiche si possono raggiungere risultati. Napoli per lungo tempo è stata alla guida della Serie A dei trasporti grazie a una linea politica chiara e ben finanziata.

Oggi, rispetto a quel periodo conclusosi ben 13 anni fa, secondo Legambiente ci sono addirittura meno corse. Ciò rende l'auto privata un bene sempre più irrinunciabile per difendere il proprio diritto alla mobilità (613 auto ogni 1000 abitanti).

Davanti a questi dati, è lecito chiedersi se il modello adottato sia corretto: può essere dunque utile guardare altrove. In realtà, neanche troppo lontano. L'aeroporto del capoluogo, e a breve quello di Salerno, sono gestiti da una società a capitale privato. Le stazioni dell'alta velocità da una società pubblica, ma che si muove con criteri privatistici. Due esempi su cui c'è unanime consenso di efficienza.

Fin quando non si taglierà il doppio filo che lega politica, sindacati e operatori locali, i risultati fotografati da Legambiente difficilmente cambieranno nonostante gli investimenti, i cui numeri sono sgranati come un rosario in ogni occasione utile.

De Laurentiis ha giurato che non venderà i campioni in squadra, così da aprire un ciclo vincente.

I trasporti campani, viceversa, devono puntare ad allontanarsi dai vertici di *Pendolaria* e per cambiare i risultati del campo, si sa, è sempre necessaria una rifondazione; come il Napoli insegna.

© RIPRODUZIONE RISERVATA