

Trasporti, un avvio promettente

di **Roberto Calise**

SEGUE DALLA PRIMA

Ci sono momenti della politica che assumono una diversa importanza a seconda delle stagioni. Gli appassionati ricorderanno che con Renzi segretario del Partito Democratico le direzioni PD in streaming erano più seguite della nazionale di calcio. In anni recenti, la festa di Fratelli d'Italia (Atreju) vede collegate più troupe televisive che Sanremo. Nel panorama locale, sono mitologiche le seguitissime dirette durante il Covid di Vincenzo De Luca, ex Presidente della Regione Campania. L'attuale, Roberto Fico, ha involontariamente creato grande hype (così si dice nel gergo social) su un atto amministrativo che non aveva mai ricevuto questo livello di attenzione: il bilancio, presentato lo scorso 27 febbraio con il Governatore in persona ad illustrarne le principali misure. La parte del leone spetta alla sanità, che assorbe il 70% delle risorse. Tuttavia, la legge si caratterizza per una più marcata attenzione alle politiche sociali, all'ambiente e alla cultura. Nonché ai trasporti: potranno godere di complessivi 227 milioni di Euro, oltre ai fondi nazionali. Ben 24 milioni in più rispetto all'anno precedente per supportare nuovi servizi come la fermata di Baia sulla Cumana, il primo stralcio della Linea 7 verso Monte Sant'Angelo e la stazione di Castellammare della Circumvesuviana. Si fa riferimento anche ad un potenziamento dei bus, in attesa di capire quando Busitalia, il nuovo gestore che ha vinto la gara per il bacino della provincia di Napoli, subentrerà alle attuali aziende.

continua a pagina 6

Confermata poi la «misura bandiera» di trasporti gratis per gli studenti: la Campania è stata la prima realtà in Italia ad introdurre una simile esenzione, ormai quasi 10 anni fa. L'obiettivo, secondo quanto dichiarato a gennaio dall'Assessore al ramo Mario Casillo, è di verificare se in futuro si potrà estendere la gratuità ad altre fasce della popolazione. Una visione che si sta affermando a livello internazionale: in Lussemburgo i mezzi pubblici gratis per tutti sono già una realtà. In Estonia, a Malta e a Montpellier in Francia lo sono da tempo per i soli residenti, mentre il neo Sindaco di New York, Zohran Mamdani, ci sta pensando per il periodo della Coppa del Mondo, che si giocherà la prossima estate negli Stati Uniti.

Questo primo stanziamento di fondi aggiuntivi per i trasporti regionali è un segnale incoraggiante. Inizia a chiarire un punto, su cui la politica (anche a sinistra) non è sempre stata netta: la mobilità collettiva non va considerata un costo, ma un investimento. Dopo anni di spending review, sia sulle infrastrutture che sui servizi, si sta tornando a capire che spesso la domanda è generata dall'offerta — se debitamente supportata da campagne d'incentivo all'utilizzo del mezzo pubblico, ad oggi assenti soprattutto a Napoli.

Per lungo tempo, nuove linee e stazioni non sono state accompagnate dal giusto supporto economico, vanificando gli stessi investimenti agli occhi della popolazione. Non ha infatti senso aprire una fermata o un'intera metropolitana/tram se poi non si è in grado di offrire, tramite la spesa corrente degli enti preposti alla gestione, un

servizio decente. Alimentando così sfiducia verso la politica, ed allontanando l'utenza dai trasporti.

Se tuttavia negli anni passati le risorse, seppur con difficoltà, per realizzare le opere si sono trovate (mentre languivano, come detto, quelle per i servizi ordinari), in un recente articolo sulla rivista «Italiani Europei» il professor Ennio Cascetta, già Assessore ai Trasporti in Regione Campania e già Presidente del Consorzio Metropolitana di Napoli s.p.a. (per citare le cariche locali più importanti, sorvolando su quelle nazionali e internazionali), lancia un allarme. Finiti i fondi del Piano Nazione di Ripresa e Resilienza, la realizzazione di nuove infrastrutture potrebbe restare al palo: quelle programmate in tutta Italia per migliorare i trasporti pesano per complessivi 450 miliardi di euro. Ad oggi, solo la metà (230 miliardi) è disponibile. A pagarne le spese sono principalmente i centri urbani, dove opere come le metropolitane fanno fatica ad avanzare: esemplificativo come la sola Madrid disponga di una rete più estesa della somma delle reti metropolitane di tutte le città italiane.

In Campania sono tanti cantieri in corso, e altri stanno per partire. Il rischio di un rallentamento è concreto. Scegliere se investire su questi temi potrebbe essere dunque ancora più impegnativo che in passato, sia politicamente che economicamente. Molto dipenderà da che idea di Regione ha il suo nuovo Presidente: l'hype per la presentazione del bilancio potrebbe non limitarsi solo a quest'anno, ma diventare una costante.

© RIPRODUZIONE RISERVATA