

Trasporti, i tre passi da compiere

di **Roberto Calise**

SEGUE DALLA PRIMA

Pian piano, il puzzle dei trasporti nella nuova Campania targata Roberto Fico si sta componendo. La differenza, come detto più volte da queste colonne, è prettamente politica: dopo dieci anni la seconda regione italiana per abitanti ha (finalmente) di nuovo un assessore al ruolo, che è anche vicepresidente a sottolineare l'importanza che questo settore ricopre nelle strategie di governo locali. Mario Casillo, dopo aver fatto passare nel bilancio da poco approvato 24 milioni in più per la mobilità rispetto all'anno precedente, e dopo una fase di ascolto delle varie realtà (che culminerà nella riattivazione della consulta regionale del trasporto pubblico il prossimo 28 aprile), inizia a muovere le pedine più pesanti con un obiettivo che raramente nel recente passato è stato così chiaro: recuperare quel 40% di passeggeri in meno che la rete campana, Circumvesuviana su tutti, ha lasciato per strada. Cifra indicata da Legambiente nel suo Pendolaria, che ogni anno certifica come la Circum sia considerata la linea peggiore d'Italia. Per rilanciarla si intende investire in tre direzioni: riqualificare stazioni e parcheggi d'interscambio; potenziamento tecnologico, dell'alimentazione elettrica e della sicurezza dei binari per avere una rete in grado di reggere nuovi treni più «energivori» e farli marciare più veloci; acquisto di ulteriori convogli per tornare ad una flotta che si aggiri sui 100 complessivi. Una visione d'insieme che richiederà secondo le prime stime almeno 500 milioni di euro, nonché un diverso assetto societario e nuovi manager per essere attuata. L'idea sembra infatti dividere la rete dai servizi, e magari ipotizzare una terza società per gestire gli investimenti in nuove infrastrutture. Ciò garantirebbe un'azienda meno pachidermica, con probabili ricadute positive per la qualità del servizio quotidiano – quel che poi interessa di più ai cittadini, i quali dovrebbero essere rimessi al centro del trasporto pubblico campano. Con questo spirito, tre sarebbero gli ulteriori passaggi da effettuare in un orizzonte di programmazione di medio periodo.

continua a pagina 3

Il primo è la creazione di un'agenzia della mobilità su base perlomeno provinciale, che faccia da coordinamento fra i vari enti (Anm, Air, Eav, etc.) per evitare l'effetto «spezzatino» di cui si è parlato su queste pagine lo scorso 18 aprile: orari e corse non coordinate, biglietti differenziati, comunicazione difforme. In teoria, un ente che potrebbe farlo già c'è: Acamir, l'agenzia campana per la mobilità, le infrastrutture e le reti. Fondata diversi anni fa, produceva anche interessanti report sullo stato dell'arte dei trasporti regionali, fornendo dati (la trasparenza non è il pezzo forte delle aziende locali) molto utili a capire i trend d'utilizzo. Negli ultimi tempi si è dedicata più a gare per l'acquisto di nuovi mezzi e tecnologia: andrebbe recuperata alla sua antica funzione di coordinamento, un'esigenza avvertita anche da tanti addetti ai lavori nelle singole entità. Il secondo step, direttamente collegato al primo, è una revisione della bigliettazione. Il Consorzio UnicoCampania è l'ente preposto. Superare la bigliettazione aziendale tornando al solo ticket integrato semplificherebbe la vita ai cittadini. Più emittitrici, obliteratrici sempre uguali ovunque, e soprattutto rimettere in piedi una rete di distribuzione del cartaceo che non può essere smantellata solo a favore della smaterializzazione elettronica nella regione con uno dei tassi di

digitalizzazione più bassi del Paese. In questo senso, l'utenza lamenta l'obbligo, dal prossimo 20 maggio, di acquistare gli abbonamenti solo in formato elettronico. Una decisione che andrebbe rivista assieme all'intero sistema tariffario campano. Infine, comunicazione. Ogni realtà ha il proprio sito, la propria app, la propria grafica. Non si richiamerà in questa sede la storia del design italiano, che è passata anche attraverso le creazioni di Massimo Vignelli e Bob Noorda: metropolitana di Milano, poi quella di New York. Sistemi visivi così validi che sono ancora in uso. L'attuale situazione è una giungla dove districarsi è davvero difficile, a partire dalla denominazione/numerazione di metrò e ferrovie. Serve ordine, un disegno complessivo: esigenza sempre più avvertita dagli utenti, che siano turisti e residenti. Tre passaggi per fare quel tanto atteso salto di qualità più volte annunciato, incidendo realmente sui processi e allo stesso tempo sulla qualità percepita del servizio. Per un trasporto che sia davvero «utente centrico» e non pensato per le singole aziende. I cittadini campani, ne siamo certi, ringrazieranno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA