

La promessa di EAV per il futuro

di **Roberto Calise**

Progressi, non perfezione. In questa frase si può riassumere la presentazione del nuovo orario — e dei nuovi treni — della Circumvesuviana, voluta dalla Regione Campania e dalla sua controllata Eav lo scorso mercoledì 16 settembre. Per chi ha le categorie per guardare a questo genere di eventi, il colpo d'occhio è immediato: i vettori schierati, le grafiche rinnovate, un'organizzazione di prim'ordine. Con un nuovo slogan, che sa di programma politico: «Più vicini, ogni giorno». Parole che rimpiazzano le precedenti («In viaggio dal 1889»), che si prestavano più a battute sugli annosi ritardi che a trasmettere un senso di comunità e di un destino condiviso. Forse, lo scarto fra la nuova gestione di Eav è tutta qui: si ha successo tenendo assieme tutti i pezzi del puzzle, quelli richiamati nel suo discorso dal governatore Roberto Fico. I pezzi sono ormai sul tavolo, a partire dal principale: finalmente un assessore ai Trasporti, Mario Casillo, che detta la linea politica e agisce nelle sedi preposte per portarla avanti. Seicento milioni già stanziati per sostenere il piano di rinnovamento della sgangherata Circumvesuviana, e per finanziare ulteriori servizi sulla rete di competenza regionale.

continua a pagina 8

SEGUE DALLA PRIMA

Il che significa completare i lavori in corso ed acquistare ulteriori nuovi treni, che saranno pensati (a differenza di quelli appena consegnati) per le lunghe distanze che contraddistinguono i viaggi dei pendolari sulla rete campana. Poi, l'altro pezzo: il nuovo management. In questi primi mesi, la «scopa nuova» si è già vista nell'abolizione dei servizi turistici come il Campania Express, il decalogo d'utilizzo dei social per i dipendenti, riunioni (definite continue) con i dirigenti. Nonché il supporto di altri professionisti del mondo ferroviario: fra i nuovi vettori della Circum si poteva scorgere Luca Torchia, per anni a capo della comunicazione del gruppo Ferrovie dello Stato. Una mano che si è notata sull'evento di mercoledì. Infine, forse il pezzo più importante: un'assunzione di responsabilità collettiva. La volontà di non nascondere le debolezze aziendali, come esplicitato nel suo discorso dal nuovo amministratore unico di Eav, Pietro Diamantini. Ora, fare il possibile con quello che si ha, razionalizzando gli orari e aumentando così le frequenze, toccando tutti i Comuni della provincia attraversati da ferrovie regionali. Domani, guardare con fiducia al tanto resta da realizzare: è di Casillo la promessa di provare ad accelerare l'apertura della linea Napoli-Baiano, che ad oggi lascia isolati interi quartieri del capoluogo (di cui si è parlato con un ampio reportage lo scorso 1° agosto). I comitati dei pendolari, presenti in massa, sembrano rassicurati: vengono da anni di conflittualità, ma si vede già il risultato del lavoro politico di questi mesi tramite la Consulta regionale della mobilità. Un processo di ascolto e di condivisione, che tocca anche i sindaci della provincia che

affollavano la sala. Su queste pagine il primo cittadino di Napoli, Gaetano Manfredi, ha parlato di una programmazione della città che superi i confini comunali. Il trasporto regionale, con quel 40% di passeggeri persi negli ultimi anni, deve essere la prima frontiera di questo disegno. Chi governa le comunità della provincia lo sa bene: nonostante il caro benzina, il traffico è ormai fuori controllo. Non vi sono quasi più momenti di punta: sull'asse mediano, l'asse di supporto, in tangenziale, ad ogni ora c'è un'unica, grande colonna di auto. Potenziare la mobilità collettiva è dunque una necessità impellente a cui qualche giorno fa si è provato a dare una prima risposta. I numeri, del resto, lo dimostrano: alla metropolitana Linea 1 è bastata una nuova flotta di treni (attesi da anni) per far schizzare il numero di utilizzatori quotidiani. A riprova che la domanda di trasporto a Napoli è praticamente anelastica: se i cittadini si convincono dell'affidabilità del mezzo pubblico, riempiranno treni e bus a frotte. Sulla gomma, però, si registrano grosse carenze. Non solo in città, dove i bus Anm arrancano nel traffico, ma soprattutto in provincia. Urge risolvere la problematica nata dopo la gara di assegnazione del servizio avvenuta nel 2024, e mai entrata in essere. Ad oggi manca una rete adeguata, nonché la trasparenza sui tempi d'attesa. Chiarezza che viene chiesta anche nei cronoprogrammi per i vari lavori in essere. Tutti punti che, passo dopo passo, saranno certamente smarcati. Rincuora sapere che qualche giorno fa il trasporto campano si è finalmente rimesso in cammino con un'idea precisa, una prospettiva, una linea politica chiara. Progressi, si diceva: non perfezione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA