



[Home](#) > [Campania](#) > [Cosa serve per il rilancio del Tpl a Napoli e in Campania](#)

[CAMPANIA](#) ◆ [IL CONTROLLO DEL TRASPORTO PUBBLICO](#)

Cosa serve per il rilancio del Tpl a Napoli e in Campania

scritto da [Ennio Cascetta](#) 4 Luglio 2020



Gente e Territorio ha meritevolmente promosso un dibattito sul futuro del trasporto pubblico a Napoli ed in Campania a partire dalla proposta di una azienda unica per la gestione dei servizi ferroviari e metropolitani. Molti autorevoli interventi hanno espresso opinioni anche diverse. Non ho la pretesa di fare una sintesi né di proporre “La” soluzione ma provo a fare qualche riflessione sulla base di tanti anni di esperienza nel settore a livello nazionale e locale.

Negli ultimi dieci anni (2009-2019) i finanziamenti statali per i servizi di trasporto pubblico su gomma e su ferro sono ridotti del 22,5% passando da circa 6,2 Mld di euro nel 2009 a 4,8 Mld nel 2019. Un totale di oltre undici miliardi di euro nel settore in dieci anni.

Ma il trasporto pubblico è costituzionalmente una competenza regionale, come la sanità, e quindi oltre che dallo Stato è finanziato anche dalle Regioni e da alcuni Comuni.

Nel 2011, mentre la Lombardia raddoppiava le risorse destinate al trasporto ferroviario per compensare i tagli dello Stato, in Campania si è registrata una riduzione del 74% rispetto all'anno precedente, un andamento che è continuato negli anni soprattutto dal 2010 al 2015. Negli ultimi anni, gli stanziamenti regionali sono aumentati, ma sono ancora insufficienti a riportare i livelli del trasporto pubblico locale campano a quelli del 2010. Sta di fatto che oggi il numero delle corse si è ridotto del 34% per il trasporto ferroviario e del 57% per il trasporto su gomma. Insomma i servizi di trasporto pubblico oggi sono la metà di quelli offerti dieci anni fa. Una enormità.

Ma non è solo una questione di soldi e di corse. E' una questione di visione e di apertura al mercato. A Napoli e in Campania fino al 2010 e per circa venti anni si è lavorato a un modello integrato di mobilità basato sulla centralità del trasporto pubblico, puntando sul rinnovamento del parco bus, la crescita della metropolitana urbana e regionale, la metrò del mare, e sul biglietto Unico che, primo caso in Italia, consentiva con un unico biglietto di poter viaggiare su tutti i mezzi pubblici in tutta la Regione. Non va dimenticato che in questo modello c'era un'unica società (Metropolitana) che gestiva l'intero sistema del trasporto ferroviario di Napoli, linea 1 e linea 2 della metropolitana, società del mare, di Napoli e di FS. Un modello che prevedeva investimenti enormi, molti miliardi di Euro, per dotare Napoli e la Campania di infrastrutture ferroviarie interconnesse fra loro e collegate alla rete di Alta Velocità che in quegli anni si andava costruendo. La linea 1 e la linea 6 a Napoli, la linea arcobaleno fino ad Aversa, la chiusura dell'anello metropolitano a Napoli, i lavori di ammodernamento di Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea erano tutti parte di quel progetto di rete che in parte è andato avanti, come testimoniano le tante stazioni di linea 1 aperte in questi anni, ma in buona parte è stato fermato e rallentato da incomprensibili decisioni che sono costate decine di miliardi di Euro di contenziosi e praticamente 10 anni di blocco, come dimostrano i tanti cantieri ferroviari che stanno finendo o ripartendo in questi ultimi mesi.

Ma i problemi del trasporto pubblico in Italia e in Campania non possono ridursi alla diminuzione generalizzata delle risorse ad esso destinate. Questo settore più di tanti altri nel campo dei trasporti, ha strenuamente resistito a qualunque tentativo di modernizzazione e di trasparenza. Gli interessi congiunti di politica e rappresentanza si sono di fatto impedito che la riforma del 1997, ossia l'affidamento a gara dei contratti di servizio pubblico su gomma e su ferro, diventasse la regola e non l'eccezione. Eppure dove i servizi di trasporto pubblico sono stati affidati a gara i risultati sono stati generalmente molto positivi, in alcuni casi le stesse aziende di proprietà dell'Ente pubblico

che avranno ancora più difficoltà a sostenere i costi più alti dell'automobile. Sono le tasche più deboli socialmente e demograficamente a pagare i prezzi più alti di un trasporto pubblico insufficiente. Non si può pagare 7 Euro a chilometro un bus che in Italia costa in media 3,75 e in Europa 2.80.

Ovunque si è sperimentato un percorso di liberalizzazione i risultati sono arrivati perché la competenza, la managerialità e l'allontanamento dalle dinamiche politiche può solo far bene al Tpl. Abbiamo in Campania un caso esemplare: la gestione dell'aeroporto di Capodichino è diventato un modello mondiale e che ha contribuito in modo determinante alla crescita esponenziale dei nostri territori nel turismo e non solo. Oggi appare urgente procedere lungo questo percorso nel Tpl facendo le gare per la gestione dei servizi su gomma e su ferro. Cosa diversa è la gestione delle reti ferroviarie che possono essere gestite, mantenute e sviluppate da un soggetto diverso, di proprietà pubblica, analogamente a quanto accade con RFI sulla rete nazionale.

Insomma la questione di fondo è: quale ruolo si vuole affidare al trasporto pubblico, ed in particolare quello su ferro, per lo sviluppo di una mobilità sostenibile in Campania, quali risorse si possono mettere a disposizione per raggiungere quali obiettivi, come si ripartiscono i ruoli di programmazione e regolazione dei servizi fra Regione e la città metropolitana di Napoli, come si organizzano i bacini da mettere a gara e la gestione delle infrastrutture su ferro. Questi sono i temi di fondo che mi auguro vengano affrontati nell'interesse dei cittadini e dell'ambiente dalle nuove Amministrazioni che governeranno la Regione e la città metropolitana di Napoli dai prossimi mesi.

Condividi:



0 comment



ENNIO CASCETTA

articolo precedente

I ragazzi del Macadam ripartono. Aiutiamoli

prossimo

Si apre il "SyART Sorrento"





GENTE E TERRITORIO

GT Editrice srl – via Cesario Console 3, 80132 Napoli

 [FACEBOOK](#)

 [TWITTER](#)

 [YOUTUBE](#)

[Leggi la nostra Privacy Policy](#)

Manzo nuovo Presidente

5 Luglio 2020

“Diritto alla mobilità” n

7 Luglio 2020

Sarno 2020. Dieci punti

7 Luglio 2020

“Musiche per Matera”

8 Luglio 2020

Si chiude il nostro diba

8 Luglio 2020

@2017 - Gente e Territorio.

All Right Reserved. Autorizzazione del Tribunale di Napoli n. 39

Direttore responsabile: Flavio Cioffi

Direttore editoriale: Pasquale Cuofano