

# I privati ultima chance

**Tullio D'Aponte**

**A**lla fine, forse un tantino troppo tardi, il trasporto pubblico si è arreso all'evidenza: la Regione, in Campania, non è assolutamente più in grado di assumerne la gestione.

> Segue a pag. 40

## Dalla prima di cronaca

### I privati ultima chance

**Tullio D'Aponte**

**Tullio D'Aponte**

Mentre l'Eav, che ne avrebbe le potenzialità adeguate, per qualità del management e struttura tecnica, soffre di troppi vincoli finanziari. Inevitabile, quindi, abbandonare la prassi del tappa buchi, rendersi conto dell'impossibilità di invocare aiuti governativi ulteriori e aprire il mercato ai privati. E farlo subito, senza perdersi in bizantinismi su più o meno improbabili alchimie di ingegneria imprenditoriale, prefigurando cordate o associazioni d'impresa più o meno «amiche». Le condizioni di mercato favorevoli ad attrarre interessi tutt'altro che marginali non mancano. Poiché, malgrado tutto, il bacino di utenza interno non è affatto modesto, mentre, per certe tratte di rilievo turistico, su ferro e via mare, più che attraente e remunerativo. Si tratterà di gare regolate da criteri trasparenti, dettati dall'UE stessa, per le quali sarà impossibile aprire spazi di trattativa che non siano del tutto chiari, quindi, esenti da trucchetti a vantaggio dei «soliti» furbetti.

Tutto bene? Tutto facile. Affat-

to. Sarà necessario vigilare sulle condizioni «politiche» assicurando alla collettività non solo la garanzia del mantenimento dei livelli occupazionali, bensì prevedendo severi e costanti controlli sul livello dei prezzi praticati e sulle agevolazioni a favore dei lavoratori e degli studenti pendolari. Vigilando sulla coerenza delle politiche industriali poste in atto dai futuri concessionari, a cui imporre un ragionevole rafforzamento delle relazioni intermodali e investimenti adeguati in materiali e tecnologie innovative. Perché la «privatizzazione», per dimostrarsi soluzione benefica e giammai occasione di impoverimento del sistema trasportazionale, dovrà agire in un'ottica che ponga indiscutibilmente al centro del progetto industriale il «valore» sociale del servizio. Creando e assistendo mobilità, con un'offerta efficientemente distribuita in termini geografici ed efficacemente erogata in termini di frequenza e agibilità delle interconnessioni.

La prudenza, nel valutare attese e prospettive future, in questo settore, è giocoforza. Proprio perché abbiamo subito e continueremo a subire esperienze tutt'altro che edificanti in questo comparto. Né il pur importante impegno col quale il management dell'Eav, la più importante società regionale del ramo, ha affrontato il risana-

mento delle aziende gestite ha restituito a noi tutti cittadini quell'agibilità e affidabilità del servizio pubblico necessaria a impedire il ripiegio, di necessità, all'abuso del trasporto privato. Con effetti caotici sul traffico. In particolare modo alle porte del Capoluogo e all'interno della stessa cinta urbana, sempre più di frequente, congestionata da un mefitico, asfissiante (in tutti i sensi) traffico automobilistico privato. In tal modo, mentre l'incapienza dei bilanci pubblici costringeva al collasso il servizio collettivo, la comunità campana subiva improvvisi aggravati di costo, per sopperire con mezzi individuali le inefficienze del servizio pubblico.

In più di un'occasione, da queste colonne, abbiamo tentato di lanciare un accurato appello per un piano efficace ed effettivo di razionalizzazione e risanamento del comparto regionale dei trasporti. Ora, finalmente vorremmo affermare, avanza un'ipotesi concreta di «rifondazione» che potrebbe risultare benefica e vantaggiosa per noi tutti. Non s'indugi ulteriormente. Si indicano le gare, predisponendo capitolati chiari e ben ponderati. E più d'ogni altro, si vigili costantemente sul rispetto delle regole e l'applicazione rigorosa degli impegni assunti. Siano Francesi, Tedeschi, Britannici.....oppure, perché no, italiani, i futuri concessionari.

