

Eavbus: come fallire per 600mila euro nei trasporti del nostro scontento

Eavbus è una società di servizi di trasporto pubblico su gomma della Regione Campania che la settimana scorsa è stata dichiarata fallita dal Tribunale di Napoli per il mancato pagamento di una somma di 600mila euro. Hanno destato scalpore anche le circostanze del fallimento, per una sentenza maturata senza intervento dell'azienda e senza che l'ufficiale giudiziario riuscisse a trovare interlocutori negli uffici della società all'atto della consegna del provvedimento. Eppure Eavbus non è una piccola realtà del trasporto pubblico locale campano, occupando 1.300 dipendenti e disponendo di un parco mezzi di circa 600 autobus, e di 16 depositi, con un mercato di oltre 2,2 milioni di viaggiatori e 22 milioni di chilometri effettuati ogni anno su una rete di 3.170 chilometri.

Seicentomila euro sono una piccola cifra se confrontata alle dimensioni di Eavbus e se rapportata all'enorme indebitamento complessivo delle aziende di trasporto pubblico in Campania (500 milioni accertati, di cui 39 in carico alla sola Eavbus). E' preoccupante che nessuno sia intervenuto per bloccare un meccanismo giudiziale dalle inevitabili conseguenze, che ora complica enormemente il già complesso percorso di risanamento del settore. Sarebbe grave se si fosse fatto affidamento sul presupposto che un "servizio pubblico" non si può interrompere e, di conseguenza, non può "fallire", come invece dovrebbe avvenire per le povere imprese che non ricevono il saldo dei loro pagamenti ma non si possono fregiare dell'etichetta di "pubblico". Questa logica si rivela sempre più perdente e inadeguata, come testimonia anche la riflessione sulla crisi dei servizi pubblici locali effettuata da Pietro Spirito sull'Huffington Post e che si può leggere anche su FerPress.

La Campania diventa oggi probabilmente un caso esemplare, anche perché è forse la Regione ha investito più di tutti nello sviluppo del settore, forse con scarsa attenzione ai risultati economici complessivi. Un discorso che si potrebbe ripetere anche per gli interventi infrastrutturali, se si considera l'investimento effettuato nella città di Napoli per la realizzazione di un'opera come la Ltr o Linea tranviaria rapida, un progetto di collegamento sotterraneo partorito in occasione dei famigerati Mondiali di calcio '90 (che diedero inizio a quella che è poi diventata un'autentica sindrome da "grandi eventi"), che oggi sopravvive sottoutilizzato e quasi dimenticato, ma che andrebbe in ogni caso a sovrapporsi al ben più importante collegamento metropolitano che si sta completando più o meno sullo stesso percorso.

Un caso di "scuola" che sembra fatto apposta per dar ragione a chi, come Andrea Boitani, proprio oggi ha presentato un suo volume, in cui finiscono sotto la lente sia la critica agli investimenti in progetti infrastrutturali realizzati per "assicurare lo sviluppo" e senza tener conto del rapporto costi-benefici, sia il bilancio delle risorse destinate al "servizio pubblico" e ai trasporti locali senza verificarne l'efficienza e i risultati in termini di prestazioni per gli utenti. Un sistema che dà vita a quello che l'autore definisce "I trasporti del nostro scontento", il titolo assegnato al volume ma anche la sintesi di una situazione non più a lungo sostenibile.