

Non approvata nella seduta di Consiglio regionale
del 22 luglio 2026

Attività ispettiva Reg. Gen. n.50/4/XII Legislatura



Consiglio regionale della Campania

RISOLUZIONE

SEDUTA MONOTEMATICA DEL 22 LUGLIO 2026

“Trasporto pubblico regionale: analisi delle criticità, scelte strategiche, indirizzo politico per un sostanziale rinnovamento della gestione del trasporto pubblico campano”

Il diritto alla mobilità dei cittadini costituisce uno dei diritti individuali e collettivi fondamentali, garantito sia dalla Costituzione che dai Trattati dell'Unione Europea, cui l'Italia liberamente aderisce.

L'articolo 16 della Costituzione stabilisce che ogni cittadino può spostarsi liberamente.

Come molti diritti, il diritto alla mobilità si è evoluto nei suoi contenuti, nel senso che non significa più semplice spostamento: significa che l'organizzazione dello Stato mette a disposizione dei cittadini i mezzi per una compiuta mobilità.

Questa affermazione deriva dalla circostanza che una efficiente mobilità, soprattutto attraverso il Trasporto Pubblico Locale (treni, autobus, metropolitane), consente l'accesso ad altri diritti: al lavoro, all'istruzione, alla salute. In altre parole, senza un efficace Trasporto Pubblico Locale non si concretizzano altri diritti fondamentali come quello a recarsi sul posto di lavoro, a scuola o all'università, o presso un ospedale o un centro di cura.

Si può ben affermare, dunque, che la mobilità costituisce un elemento imprescindibile della vita civile quale contemplata dalla nostra Costituzione, una visione confermata da un'ampia dottrina.

Ai cittadini della Campania questo diritto viene quasi completamente negato, come l'altro fondamentale a curarsi adeguatamente. Una lunga crisi strutturale che dura da oltre un decennio e che si sostanzia in un servizio

pessimo, un'offesa permanente a milioni di persone. Non solo in provincia e nella città di Napoli ma su tutto il territorio della Campania.

Agli inizi del Novecento, La Voce -rivista fondata da Giuseppe Prezzolini e che ebbe collaboratori del calibro di Benedetto Croce, Giovanni Amendola e Gaetano Salvemini- dedicò un numero monografico alla "Questione Ferroviaria". Ebbene, sembra di essere tornati alla precarietà descritta in quelle pagine, se non peggio.

Il caso più eclatante, inquietante, intollerabile sul piano del rispetto dei cittadini e del senso civico è quello che attiene alla gestione delle linee ferroviarie ex-circumvesuviane gestite dall'Ente Autonomo Volturno (EAV). Un vero e proprio disastro, lesivo anche dei principi di legalità. Frequentare la circumvesuviana significa calarsi in un inferno. Ed è questa la condizione a cui migliaia di cittadini sono costretti.

Al riguardo c'è un'ampia letteratura giornalistica spesso alimentata dal triste racconto di migliaia di utenti: corse estemporanee e sopresse senza adeguato preavviso, carenza di personale, stazioni sporche, fatiscenti e in preda al degrado, mancanza di sicurezza, treni sporchi, incendi improvvisi, atti di vandalismo, arroganza dei manager che anziché affrontare le problematiche si sono trincerati dietro ridicole giustificazioni.

La circumvesuviana è una ferrovia che ha 20 milioni di utenti l'anno, composta da 6 linee, estesa per 142 chilometri, con 93 stazioni, spesso non presidiate da personale. Le linee dovrebbero garantire i collegamenti con importanti città della regione. Legambiente l'ha qualificata come la peggiore linea ferroviaria d'Italia. Molte associazioni di utenti e pendolari hanno diffidato l'azienda.

Un vero e proprio capitolo, denso di misteri, attiene alla gara che ha aggiudicato a Stadler la produzione, la fornitura e la manutenzione di 56 treni. Non sappiamo quanti ne siano arrivati e sicuramente i tempi non sono stati rispettati, non sappiamo se sono state intraprese azioni legali da parte dell'EAV.

La storia di questa commessa è un susseguirsi di colpi di scena. Dalla gara d'appalto del 2019 all'accordo firmato nel 2021, sono trascorsi circa sette anni.

Nel 2010 circolavano 144 treni ora sarebbero appena una sessantina. Tra il 2010 e il 2019, il numero di corse giornaliere è diminuito drasticamente, si è passati da 520 a 296 corse, con un calo del 15 per cento del servizio offerto, mentre il costo per gli utenti è aumentato del 48,4 per cento con riferimento allo stesso periodo.

Lo sfascio dell'EAV stride con le ingenti risorse finanziarie, centinaia di milioni di euro, che sono state messe a disposizione dalla Regione, dallo Stato e attingendo a fondi comunitari. Una massa di denaro pubblico cui non ha risposto efficienza, oculatezza e risultati.

Accanto ai macro-problemi tutta una serie di comportamenti denunciati dai sindacati e dagli utenti: aumenti di stipendi ingiustificati, il discusso cumulo della carica di presidente e amministratore delegato, la gestione interna dell'organizzazione, la carenza di personale giovane e adeguatamente formato.

Non si può dimenticare il tragico incidente del 17 aprile 2025 che ha interessato la funivia del Monte Faito (quattro morti) sempre gestita dall'EAV. Sarà la magistratura a determinare le responsabilità ma già emerge un quadro fosco di negligenze nella manutenzione.

Il caso Circumvesuviana è quello mediaticamente più eclatante ma l'EAV è carente anche in tutte le sue altre attività e nelle altre gestioni ad essa affidate, a cominciare dalle linee di autobus e le attività AIR.

Un'altra questione riguarda la linea ferroviaria Napoli-Benevento via Cancelli, la storica tratta della Valle Caudina.

Quella linea rappresenta, purtroppo, il simbolo di una gestione che ha fallito. Nonostante gli annunci e i proclami.

È il simbolo più eclatante di un fallimento senza giustificazioni: in questi anni abbiamo assistito a inaugurazioni senza treni, a manifestazioni celebrative organizzate da vertici aziendali ormai decaduti, a passerelle che nulla hanno avuto a che vedere con i problemi reali dei pendolari.

I fatti parlano da soli. La gestione di EAV sulla tratta caudina ha mostrato tutti i suoi limiti. Per questo è arrivato il momento che la Regione prenda atto della situazione e avvii con determinazione non solo il completamento dei lavori peraltro sempre annunciati con enfasi ma anche e soprattutto una

verifica per il trasferimento definitivo della gestione della tratta Cancellone-Benevento a RFI visto che già la tratta finale Cancellone - Napoli è gestita da RFI.

A tal proposito, la dismissione del vecchio tracciato ferroviario, avvenuta il 1° giugno 2026, impone una seria riflessione sull'ipotesi di riconversione del relativo sedime. Come già evidenziato dai rappresentanti politici del territorio, sia a livello locale sia nazionale, tale infrastruttura potrebbe infatti rappresentare un'importante opportunità per il potenziamento del trasporto pubblico verso Napoli attraverso la realizzazione di una linea tramviaria.

Il progetto prevede il collegamento dei Comuni di Cancellone, Acerra, Casalnuovo e Casoria con il capoluogo campano, mediante l'interconnessione con la linea metropolitana. In questo modo, la nuova stazione assumerebbe il ruolo di hub intermodale, configurandosi come la principale porta di accesso nord-orientale alla città di Napoli.

Enormi criticità si segnalano sulla sicurezza delle stazioni e dei vagoni, in particolare sulle tratte della Circumflegrea e della Cumana. Occorre garantire un adeguato sistema di controllo a bordo dei treni e delle stazioni, anche mediante convenzioni con la Polizia di Stato e le Polizie Locali dei Comuni interessati dalla tratta, al fine di predisporre attività dedicata alla deterrenza di borseggiatori, rapine e molestie da parte di delinquenti e soggetti socialmente devianti.

Alcune stazioni di Cumana e Circumflegrea presentano sistematicamente malfunzionamenti di scale mobili e ascensori, con disagi per l'utenza e ostacoli insormontabili per i disabili. Le stazioni sono sguarnite di presenza di operatori che possano dare informazioni all'utenza, prive di personale e controlli con conseguenti ammanchi di cassa.

Diamo atto al Presidente Fico e all'assessore Casillo che la nomina di Pietro Diamantini rappresenta un elemento di discontinuità, si tratta indubbiamente di uno dei migliori manager del settore che ha dato prova di capacità nell'Alta Velocità.

È un passo in avanti che non esaurisce le problematiche sul tappeto, occorre indicare risorse, investimenti, tempi di realizzazione, un piano di ristrutturazione delle stazioni, misure per la sicurezza, la pulizia e il decoro.

Ci vuole soprattutto giustizia per chi ha sofferto: per gli anziani lasciati al freddo e al caldo, per gli studenti costretti a disagi, per i pendolari che hanno fatto tardi al lavoro o nel rientro alle loro abitazioni.

Dalle cronache apprendiamo che una volta, per la rottura di un treno, centinaia di passeggeri furono costretti a percorrere, nei pressi di Pompei, vari chilometri a piedi sui binari.

PERTANTO

Si impegna la Giunta regionale a far sì:

- che si avvii uno studio trasportistico finalizzato a valutare la realizzazione di una linea tramviaria quale ipotesi di riconversione del tracciato ferroviario dismesso Cancello-Napoli;
- che nel nuovo contratto di servizio si introducano elementi di sostanziale innovazione per la tutela dei disabili e delle fasce deboli rispetto alla loro piena fruizioni delle stazioni e dei treni; per un potenziamento della sicurezza dei viaggiatori anche mediante convenzioni con Polizia di Stato e Polizie Locali; per il contrasto alla elusione del pagamento dei titoli di viaggio;
- che venga avviato un programma di concreta formazione per il personale dedicato alla conduzione dei treni e degli interventi di manutenzione;
- che la nuova gestione EAV promuova, nei termini previsti dalla legge, un'azione di responsabilità nei confronti dei manager della passata gestione;
- che dopo un'accurata indagine interna vengano segnalati alla magistratura tutte le criticità eventualmente emerse;
- che la Regione Campania e la stessa l'EAV si costituiscano parte civile in tutti i procedimenti contro ex manager.

Di iniziativa dei Gruppi consiliari

Fratelli d'Italia – Forza Italia – Lega – ECR

F.to I Consiglieri: Gennaro Sangiuliano, Roberto Celano, Fernando Errico, Giuseppe Fabbricatore, Palmira Fele, Massimo Grimaldi, Francesco Iovino, Mimì Minella, Sebastiano Odierna, Assunta Panico, Angela Parente, Massimo Pelliccia, Livio Petitto, Raffaele Maria Pisacane, Leonilde Romano, Michela Rostan, Vincenzo Santangelo, Ettore Zecchino.