

**Le idee**

# I trasporti e lo spread ignorato

**Ennio Cascetta**

**L**e famiglie che vivono nelle medie e grandi città italiane pagano per muoversi circa 1500 euro all'anno in più rispetto alle famiglie delle città europee, tre volte il valore medio dell'Imu che è al centro della campagna elettorale di tutte le forze politiche. Bisogna mettere in campo un progetto nazionale per la mobilità nelle città, ridurre gli sprechi delle aziende di trasporto pubblico, aprire ad una concorrenza vera e regolata nei servizi ferroviari e su autobus, investire le risorse recuperate in sistemi di metropolitane e tram, puntare allo sviluppo di pedonalità e ciclabilità, favorire la utilizzazione delle tecnologie dei sistemi di trasporto intelligenti, smart si dice oggi, di cui si parla tanto ma si pratica troppo poco.

> Segue a pag. 12



## I trasporti e lo spread...

**Ennio Cascetta**

Il miglioramento della mobilità delle famiglie e delle imprese è una delle priorità del Paese non adeguatamente presente nel discorso pubblico elettorale. In questo campo si assommano ritardi e problemi irrisolti da decenni che causano perdite di tempo, inquinamento, incidenti ben maggiori di quelli delle media degli altri Paesi Europei. Un vero e proprio «spread della mobilità sostenibile» che incide sulla qualità della vita, sui conti delle famiglie, sulla fruibilità turistica del territorio e sulla competitività internazionale delle nostre imprese. Detti così sembrano obiettivi importanti ma astratti, cose da tecnici ed economisti. Invece sono cose molto concrete e importanti che significano nuove imprese e nuovi posti di lavoro, nuove commesse per aziende che stanno licenziando o mettendo in mobilità migliaia di lavoratori, servizi di trasporto migliori e prezzi più convenienti, aria meno inquinata, meno morti e meno feriti sulle strade, più turisti nel nostro Paese.

In questo settore c'è bisogno di una coraggiosa operazione verità, di affrontare i problemi veri, e non quelli più facili o più convenienti, c'è bisogno di liberare risorse ed energie con iniezioni di concorrenza, c'è bisogno di costruire un progetto Paese che so-

stituisca la somma di tanti progetti locali e aziendali, c'è bisogno di far ripartire la macchina degli investimenti in infrastrutture e mezzi.

A partire dalle città. Lì i ritardi sono più gravi, lì si produce il 70 per cento del Pil e della innovazione. La sola Madrid ha più chilometri di **metropolitane** di tutte le città italiane messe insieme.

I decenni di promesse di tutto a tutti della Legge Obiettivo hanno in pratica ritardato gli investimenti, provocato clamorosi fallimenti come il **ponte sullo stretto di Messina**, affidato le scelte di priorità agli interessi dei singoli territori e delle imprese, delle Ferrovie dello Stato e **dell'Anas**, delle singole Autorità Portuali.

È necessario mettere pienamente a frutto la «risorsa mare» concentrando le risorse sugli interventi di maggiore valenza logistica e rivedendo le norme che regolano questo settore, oggi disarticolato in ventisei Autorità Portuali, magari a poche miglia nautiche di distanza, ognuna con i propri progetti, spesso incompatibili. Anche sul fronte degli aeroporti è necessaria una visione nazionale che tenga conto dei tanti, forse troppi, aeroporti presenti in Italia, tutti con i propri piani di sviluppo e nessuno collegato alla rete di **Alta Velocità e alle metropolitane**. È necessario anche mettere ordine nei tanti progetti di **autostrade, in teoria cofinanziati da capitali privati**, ma talvolta in competizione fra loro con i traffici che calano e capitali che non ci sono. Basti pensare che oggi sulla carta, in Italia sono avviati progetti di **autostrade** per circa trenta

miliardi di Euro mentre il traffico autostradale nel 2012 è calato di oltre il sette per cento. Il progetto di Alta Velocità è praticamente bloccato dalle troppe linee che si vorrebbe costruire, tutte insieme e tutte intere, dalla Milano-Genova, alla Torino-Lione, dalla Milano-Venezia al nuovo Brennero, dalla Venezia-Trieste alla Napoli-Bari e alla Palermo-Catania. Anche in questo caso progetti molto «pesanti» e molto costosi e spesso non ancora definiti, anche per le opposizioni a le richieste irragionevoli dei singoli territori.

Per tutte queste infrastrutture bisogna mettere in campo una project review seria, partire dai bisogni veri di trasporto e logistica a livello nazionale ed internazionale, collegarsi alle scelte degli altri Paesi europei e nord africani, individuare i progetti più urgenti e far ripartire i cantieri, magari per tratti. Bisogna riguardare i progetti, spesso figli di una cultura superata nei contenuti tecnici e nella considerazione della spesa pubblica, semplificare, e di molto, la giungla di norme e competenze sui lavori pubblici che fa lavorare più gli avvocati che gli ingegneri, rivedere i meccanismi di approvazione e introdurre forme vere di partecipazione e responsabilizzazione degli investitori e dei cittadini che evitino il ripetersi delle proteste della Val di Susa e dei tanti potenziali focolai della sindrome Nimby, non nel mio giardino, che covano sotto la cenere in Italia.

I temi del Mezzogiorno sono tutti dentro questi ragionamenti nazionali, dai porti alle autostrade, dalle città ai collegamenti ferroviari. Il presidente di Confindustria Squinzi nei giorni scorsi indicava, in un'intervista al Mattino, il completamento della Salerno Reggio Calabria e l'Alta Capacità Napoli Bari come opere prioritarie per il Sud. Concorro, e non da ora, su queste priorità avendo contribuito a definire quello che poi è diventato il progetto della linea ferroviaria Napoli Bari. Ma se a cinque anni dalla sottoscrizione dell'accordo di programma su quel progetto non si è ancora aperto un cantiere, anzi, le conferenze di servizio sono ancora aperte o chiuse da poche settimane, qualcosa non ha funzionato. Se la **autostrada Salerno Reggio Calabria a sud Lagonegro** dopo quindici anni è ancora, nel migliore dei casi, tutta un cantiere con la imprese meridionali medio-piccole in grande sofferenza, se il progetto della linea ferroviaria Catania Palermo viene considerato da molti studiosi e dalle amministrazioni locali troppo costoso e poco realizzabile, significa che qualcosa non funziona proprio nei meccanismi di programmazione e di realizzazione di quei progetti, nei meccanismi di allocazione delle risorse nazionali ed europee. Bisogna allora mettere mano a questi nodi con un'urgenza e una competenza che ancora non si vedono.

© RIPRODUZIONE RISERVATA