



Il libro

Il "Diario" di Cascetta, un racconto impietoso tra successi e fallimenti della politica dei trasporti

Pietro Spirito

Non è opera semplice quella di raccontare il percorso di Ennio Cascetta nel "Diario di un viaggio nei trasporti e non solo. Progetti, politiche e protagonisti", Rubbettino, 2023. L'intreccio tra tecnica e politica rende il mestiere del "trasportista" una delle professioni più interessanti, ma anche più difficili, e a volte frustranti.

Il libro è il racconto di un tecnico che ha sperimentato successi e fallimenti di diverse politiche dei trasporti, dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica alla Legge Obiettivo, imbattendosi negli effetti nocivi della sindrome di Penelope, ossia la negazione "a prescindere" di progetti e politiche avviati dall'amministrazione precedente, per il puro gusto di smantellare ciò che faticosamente era stato costruito.

La realizzazione del sistema italiano di alta velocità è stata la più importante realizzazione infrastrutturale degli ultimi decenni, ed Ennio Cascetta ha dato il suo contributo, prima come assessore regionale della Campania, poi come consulente del secondo gestore (Italo), ed infine come pianificatore al Ministero delle Infrastrutture. Negli ultimi dieci anni si è creato un Paese a due velocità: le città e i territori serviti dall'Alta Velocità hanno avuto, a parità degli altri fattori geo-economici, una crescita del Pil del 6% maggiore rispetto alle città e ai territori esclusi da questi servizi.

Ennio Cascetta è cresciuto, come dice lui stesso, a pane e Regione. Ricorda la fiducia che suo padre Vittorio, presidente della giunta regionale dal 1973 al 1975, aveva in questo nuovo soggetto istituzionale. Come assessore regionale per dieci an-

ni, Ennio Cascetta ha lasciato il segno. La progettazione e la costruzione della rete metropolitana di Napoli rappresenta certamente il suo apporto più ostinato, prima al Comune e poi alla Regione. I continui rinvenimenti archeologici, la macchinosità del modello concessorio, i rallentamenti nei lavori avrebbero sfiato molti.

La sua ostinazione è buona parte dei risultati ottenuti. Il segno che ha lasciato sta nella bellezza. Se si pensa che le stazioni dell'arte costano solo il 3-5% in più rispetto a quelle normali, risulta che per ogni euro speso in bellezza se ne guadagnano tre per maggiore uso, minore congestione e minore inquinamento.

L'integrazione tariffaria vende il servizio di trasporto pubblico, e non le linee delle singole aziende che operano in un territorio. Ennio Cascetta ne è stato il progettista ed il cucitore. Il numero dei viaggiatori del trasporto pubblico in Campania è aumentato del 40% dal 2000 al 2009, il numero di abbonamenti annuali del 500%. UnicoCampania è stato il più ampio sistema di integrazione tariffaria in Italia che integrava 14 aziende di trasporto pubblico, collegando i 551 comuni delle 5 province della regione (1.500 corse di treni e 26.500 corse di autobus al giorno).

Poi Ennio Cascetta battezza il Metrò del Mare come un servizio di trasporto pubblico con un contratto di servizio, orari e tariffe garantiti, contributi pubblici aggiudicati a gara in un mercato di collegamenti marittimi che all'epoca era completamente deregolamentato. Nel 2009 il servizio toccava Napoli, Salerno e le costiere vesuviana, flegrea, sorrentino-amalfitana, e il Cilento.

Il Programma regionale integrato per lo sviluppo dei porti

turistici della Campania, avviato nel 2001, altro impegno di Ennio Cascetta in Regione, ha attivato un investimento complessivo di circa 700 milioni di Euro, di cui circa 300 pubblici (tra cui circa 180 milioni di fondi europei di competenza regionale), e il resto provenienti da capitali privati. Fra il 2000 e il 2010 vennero realizzati oltre 6.000 posti barca in più passando da circa 12mila a quasi 18mila, un incremento del 50%.

Nel 2015 Ennio Cascetta va ad occuparsi del governo di trasporti e logistica alla scala nazionale, come coordinatore del-

la Struttura Tecnica di Missione presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Nasce visione unitaria del sistema dei trasporti e della logistica italiana, condensato nel segno di "Connettere l'Italia".

Con la Legge 50/2016 e successive integrazioni si codifica tutto il processo descritto. Si aboliscono gli elenchi della Legge Obiettivo, si introduce il concetto di project review e si introducono due grandi novità per la progettazione delle infrastrutture in Italia: il progetto di fattibilità tecnico-economica e il dibattito pubblico sui grandi progetti infrastrutturali.

Il primo documento di pianificazione è stato il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica nel 2015. Oltre il 60% del nostro import e il 50% dell'export avviene via mare. Però quello dei porti non è un sistema. Il dicastero Delrio provò a definire criteri oggettivi per chiedere finanziamenti pubblici, a finanziare i progetti di fattibilità degli interventi proposti, a definire un regolamento delle concessioni portuali. Nel seguito questa volontà è spesso mancata e di fatto la riforma è stata "tradita" nelle sue finalità.

La questione meridionale dei trasporti è uno dei temi dolenti. La peggiore cultura delle opere pubbliche nel Sud ha contribuito a rovinare la reputazione delle amministrazioni territoriali. Si potrebbero fare molti esempi: il progetto dell'"eterna incompiuta", l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, il rifacimento a due carreggiate della Strada Statale 104 Ionica per 14 miliardi di Euro, il ponte sullo Stretto e la nuova linea ferroviaria di Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria per 9 miliardi.

Ora, per vetusta delle reti e per i mutamenti climatici, affrontiamo nuove sfide. L'opinione pubblica italiana si è abituata a un sistema autostradale fra i primi del mondo, costruito in tempi record nel dopoguerra. Anche un evento drammatico come il crollo del viadotto Morandi è stato derubricato a una questione penale di un singolo ponte. È ora di cambiare la narrazione e le priorità di investimento del Paese. Dobbiamo capire che gli interventi di manutenzione rigenerativa sulla rete autostradale e gli investimenti sull'aumento della sua resilienza sono non solo necessari, ma anche urgenti.

Viene infine l'attualità della discussione sull'autonomia differenziata, che presenta un impatto forte anche per i trasporti. La ricerca dell'assenso delle singole Regioni ha portato all'allungamento dei tempi, all'inclusione di opere non necessarie e ad aumenti di costi non giustificati, in alcuni casi alla perdita di una visione nazionale come per i sistemi portuali. L'estensione delle competenze regionali alle infrastrutture di interesse nazionale ed europeo sarebbe del tutto irrazionale. Il viaggio di Ennio Cascetta affronta nuovamente un crocevia delicato. Come quello di tutti noi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ENNIO CASSETTA
Diario di un
viaggio nei
trasporti e non
solo
Rubbettino
€ 16,00