

Questione Mezzogiorno Ennio Cascetta

«Porti e alta velocità la priorità sta al Sud»

«Alta velocità e porti per il Sud»: la ricetta di Ennio Cascetta. **Esposito a pag. 9**



I trasporti **Ennio Cascetta**

«Non ci sono solo Genova e Trieste sui porti serve una visione globale»

Marco Esposito

Professor Cascetta, passerà mai il treno per il Sud?

«Leggo di una certa delusione - risponde Ennio Cascetta, docente di pianificazione dei trasporti alla Federico II e al Massachusetts Institute of Technology e presidente del Cluster Trasporti Italia - per la scarsa presenza di ministri meridionali, ma mi riservo di valutare nei fatti. Per chi si occupa di mobilità, del resto, non esistono campanilismi territoriali: il tunnel del Brennero è utile al Sud tanto quanto il porto di Gioia Tauro lo è al Nord».

Indubbio. Ma il primo lo si realizza, il secondo è ancora isolato dalla rete ferroviaria merci di nuova generazione. «Nel contratto di programma di Rfi l'adeguamento agli standard europei c'è. Tuttavia colgo il

senso della questione. C'è un punto sul quale dobbiamo fare chiarezza: il Recovery Fund può prevedere soltanto opere da completare entro il 2026 e nel campo delle grandi infrastrutture si può concludere entro quella data solo qualcosa di già iniziato. È un dato di fatto che le opere ferroviarie in corso al Sud sono di meno, per cui inevitabilmente i fondi del Recovery su tale capitolo andranno di più al Nord».

Ha risposto alla prima domanda: il treno andrà altrove...

«No, attenzione. La sfida è adesso. I soldi del Recovery liberano risorse che dobbiamo impegnare per completare finalmente la rete nazionale e realizzare l'alta velocità di rete nel Mezzogiorno e il collegamento stabile per lo Stretto».

A Genova in due anni si è realizzato il ponte. Il 2026 è

così vicino da non poter realizzare nulla di nuovo al Sud?

«Non correrei il rischio. Fra l'altro il modello Genova è irripetibile per diverse ragioni. Al Sud dobbiamo utilizzare i soldi del Recovery per accelerare le due opere in corso: la Napoli-Bari e la Palermo-Catania. Per le altre opere deve partire la progettazione e va preso l'impegno come Paese a dirottare nel Mezzogiorno i fondi liberati dal Brennero come dal Terzo Valico per partire finalmente con i lavori, ma



senza la scadenza del 2026». **La Napoli-Bari non è stata appena finanziata dalla Bei per 2 miliardi?**

«Sì ma il Recovery prevede soldi cash che si potrebbero usare per accelerare i lavori e chiudere i cantieri entro il 2026 invece del 2028 programmato. Ripeto: dobbiamo darci una mossa a progettare bene la linea veloce Salerno-Reggio Calabria e il Ponte».

Così è frustrante, però. Sono anni che si ragiona di ferrovie al Sud e non ci sono neppure i progetti...

«Lo so bene. È dal 2016 che si è inserita la linea Salerno-Reggio Calabria fra quelle da realizzare e non si è dato il via alla progettazione. Quanto al Ponte, faccio parte della commissione del Mit che ha ormai concluso i lavori e presenterà diverse idee progettuali, sulle quali andrebbe aperto il dibattito pubblico».

Qual è la sua ipotesi preferita?
«Il ponte a tre campate, cioè con due piloni in mare. Costerebbe meno di altre soluzioni e sarebbe molto bello architettonicamente. Ma questa è una mia preferenza personale, da ingegnere. L'importante è che si realizzi il collegamento

stabile: non esiste al mondo un'isola con cinque milioni di abitanti a tre chilometri dalla costa che non sia collegata alla terraferma. La domanda che dovremmo porci non è se fare il collegamento, ma perché non sia stato fatto finora».

Ne ha già parlato con il ministro Enrico Giovannini?

«Ancora no. Ma so che è persona di qualità, in grado di avere una visione. Spero in un rilancio progettuale».

Su cosa in particolare?

«Sui porti. Il Recovery Plan nella sua ultima versione assegna una funzione piena soltanto a Genova e Trieste, ma sarebbe un errore. Addirittura non c'è neppure il collegamento ferroviario per convogli lunghi 750 metri per il porto di Napoli. Non si può avere una proiezione mediterranea senza utilizzare a pieno i porti del Mezzogiorno».

Però in attesa dei progetti e lavori che verranno, il Mezzogiorno continuerà a perdere terreno.

«Chi resta fermo ad aspettare ha già perso. Proprio perché con il Recovery non si potrà realizzare nulla di nuovo nel Mezzogiorno, per me dovrebbe partire da subito un piano per migliorare

l'accessibilità e se non colmare almeno ridurre i divari».

Scusi, e come?

«Siamo di fronte al fallimento del mercato, Trenitalia e Ntv non trovavano conveniente attivare collegamenti di qualità Alta Velocità sulle relazioni del Sud. Lo Stato potrebbe mettere a gara un adeguato contributo pubblico per attivare quattro o più coppie di treni di alta qualità, cioè gli stessi dell'Alta Velocità, per collegare le regioni che attualmente non hanno servizi, Puglia e Calabria in primis».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PONTE SULLO STRETTO È L'ORA DI AGIRE LA SOLUZIONE A TRE CAMPATE È BELLA E COSTA MENO DELLE ALTRE

IL SUD NON PUÒ ASPETTARE ANNI PER I TRENI DI QUALITÀ VA FATTA UNA GARA PER FAR PARTIRE SUBITO I SERVIZI

