



«Senza bonus per avviare subito i treni si rischia il flop»

L'INTERVISTA

Ennio Cascetta

«Quando parliamo di trasporto, e tanto più questo oggi vale per il Sud d'Italia, non dobbiamo confondere, come spesso si fa, l'infrastruttura con il servizio di mobilità, l'infrastruttura con la connessione a una rete di mobilità». Ennio Cascetta, 67 anni, una carriera che si è mossa fra l'Università (Federico II di Napoli e Mit di Boston), la politica (assessore ai Trasporti in Campania dal 2000 al 2010 con il doppio fiore all'occhiello della metropolitana di Napoli e della ferrovia Napoli-Bari) e il sostegno tecnico alle decisioni della politica (capo della struttura di missione del ministero delle Infrastrutture dal 2015 al 2018 nell'era Delrio con cui ha elaborato "Connettere l'Italia"). Stavolta riparte da un ragionamento accademico per rilanciare uno strumento di politica dei trasporti, il bonus per l'Alta velocità, che considera decisivo per superare le nuove disuguaglianze create proprio dal progresso dei treni veloci.

Perché molti confondono e sovrappongono infrastruttura e servizio?

A tarci in inganno è forse l'esperienza fondativa delle autostrade, che ha caratterizzato il nostro sviluppo negli anni '50 e '60. Realizzata l'autostrada, chiunque ha un'automobile o un camion, la può percorrere, spostandosi da un punto all'altro. Infrastruttura e accessibilità a un servizio di mobilità coincidono. Ma non è così per una ferrovia o per un aeroporto. Se non abbiamo qualcuno che ci fa muovere con un treno sul binario o che ci fa volare, di quella infrastruttura non sappiamo cosa farcene.

La creazione di un mercato dei servizi è

altro rispetto a costruire una ferrovia.

Il successo dell'Alta velocità non nasce solo dall'aver realizzato l'infrastruttura ma dall'aver garantito l'accessibilità a un buon servizio ferroviario. Decisivo è stato creare un mercato concorrenziale con Trenitalia e Italo. Troppi dimenticano che oggi viaggiare sul treno Av costamente, in termini unitari, che viaggiare sugli altri treni. Non va dimenticato inoltre il grande contributo alla crescita del Pil e dello sviluppo che hanno prodotto i servizi dell'Alta Velocità dove sono arrivati, benefici di sviluppo ed occupazione che dovrebbero essere estesi all'«Italia senza AV», al Sud ma non solo.

Quindi cosa fare per avere un'Altra velocità al Sud?

L'errore è pensare che sia sufficiente mettere in campo progetti infrastrutturali molto costosi per risolvere il problema della mobilità della gente del Sud. È condizione necessaria ma non sufficiente. Noi dobbiamo garantire un servizio e per farlo dobbiamo stimolare una domanda e una offerta per quel servizio. A cosa mi serve realizzare la Salerno-Reggio Calabria se poi non ci viaggerà nessuno?

Perché ripropone il bonus Alta velocità?

È il primo passaggio fondamentale, a mio avviso, per anticipare i benefici delle infrastrutture e lo sviluppo di un servizio di mobilità ferroviaria ad alta velocità nel Sud e non solo.

Come funziona?

È una somma messa in gara e che va alle imprese che si impegnano da subito, con treni ad alta velocità, a garantire un servizio ferroviario con frequenze e tariffe fissate dallo Stato con i tempi di percorrenza minori possibili con l'infrastruttura esistente.



Qual è lo scopo?

Ne vedo quattro. Primo, sopperisce alla mancanza di una infrastruttura di Alta velocità e garantisce un diritto alla mobilità al meglio nelle condizioni infrastrutturali date. Attenua uno squilibrio, qui e ora. Secondo, abitua gli utenti del trasporto a un'offerta migliore, superando un certo immobilismo quasi fatalista fra chi ha i vantaggi dell'Alta velocità e chi non li ha. Terzo, crea domanda e l'offerta per la rete futura, consentendo anche a chi decide di testare quanta domanda potenziale c'è e dove, quindi come aggiustare gli stessi progetti infrastrutturali. Quarto, sviluppa già da oggi una concorrenza fra le compagnie ferroviarie per conquistare il mercato del futuro.

—G.Sa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA