

5 MAGGIO 2020

MOBILITÀ E TRASPORTI POST COVID, ECCO COME CAMBIERANNO

- Di Amelia Cartia

Ne parliamo con Ennio Cascetta, ingegnere napoletano ordinario di Pianificazione dei Sistemi di Trasporto, ha ricoperto ruoli sia politici che tecnici nell'amministrazione cam-pana e in strutture tecniche ministeriali.

“Penso che il presidente Violante - ci dice - abbia centrato uno dei problemi principali alla base della impotenza realizzativa che attanaglia l'Italia da decenni. Il combinato disposto di norme poco chiare in materia di appalti pubblici, del tentativo di risolvere in termini procedurali i problemi penali e contabili che purtroppo non sono mancati in Italia, e un certo protagonismo di alcune procure, ha prodotto una “sindrome del braccino” di funzionari e amministratori. Una burocrazia spesso più interessata a tutelare se stessa che a favorire sviluppo e crescita economica. Imprese più occupate a fare riserve che lavori. Non mi pare più rinviabile una riforma coraggiosa basata sul presupposto che imprese e amministrazioni siano in buona fede e sulla verifica severa di eventuali comportamenti illegali. Mi sembra che recentemente anche il presidente del Consiglio di Stato Patroni Griffi si sia espresso nella direzione di chiarire, semplificare e

sfolpire le norme del codice appalti e separare le vicende relative all'affidamento del contratto da quelle che riguardano il contrasto di altre forme di illegalità”.



Ennio Cascetta

Quale futuro per la ricerca e la progettazione?

Progettisti e imprese italiani hanno capacità tecniche più che adeguate per affrontare le sfide di mobilità e infrastrutture. Anche grazie a un'Università che si confronta alla pari con quelle dei Paesi più avanzati. Ma tutto ciò fa ancora più rabbia. Sono le regole e le procedure del nostro Paese che non ci fanno crescere. Faccio due esempi. Da quattro anni è stato introdotto il Progetto di Fattibilità, un livello di progettazione che precede e motiva le scelte e l'eventuale finanziamento dell'opera sostituendo il Progetto preliminare. È ancora ai blocchi perché non è stato emanato un regolamento che ne specifichi i contenuti. Ancora più surreale la vicenda del Dibattito Pubblico, una procedura introdotta per legge quattro anni fa per ridurre i conflitti ideologici sulle

principali opere pubbliche e migliorarne la progettazione. Il Decreto del Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture che ne definisce contenuti e procedure è stato emanato, ma è fermo da due anni perché non è stata nominata la commissione interministeriale. Penso che sia arrivata l'ora di un salto culturale che consenta alla tecnica italiana di contribuire alla ripresa.



La stasi di questi mesi ci ha costretti a ripensare anche gli spazi: mobilità e trasporto come cambieranno?

L'era post COVID vedrà profonde modifiche nei mercati del trasporto merci e passeggeri. Sarà la stagione della “grande incertezza“ e dovremo programmare diversamente investimenti e regolazione dei mercati. Diventa fondamentale il concetto di resilienza dei sistemi logistici e di mobilità, che devono essere in grado di reagire a crisi di domanda e offerta tanto imprevedibili quanto probabili. Tutto ciò ricadrà subito anche sulla mobilità urbana. Se non ripartono le città non riparte l' economia, e negli ultimi

anni sono state sottratte risorse economiche al trasporto pubblico, come a sanità e scuola. La sfida sarà quella di aumentare qualità e quantità di servizi di trasporto a parità di risorse. Bisogna finalmente attuare la riforma del trasporto pubblico che è legge da 23 anni, introdurre gare, costi standard e forme di confronto trasparente fra imprese, ridurre veti e privilegi.