Dati rilevati dagli Enti certificatori o autocertificati
Tiratura: n.d.
Diffusione: n.d.
Lettori: n.d.
Settimanale - Ed. nazionale

Il Sole 24 ORE FOCUS

13-NOV-2015
da pag. 21
foglio 1 / 2
www.datastampa.it

INTERVISTA | Ennio Cascetta | Ministero

«Progetti da rivedere: priorità a porti e Metropolitana»

LA STORIA
«Tra il 2000 e il 2010 realizzate numerose opere, dopo sono stati bloccati tutti gli investimenti»

MENO RISORSE
«Non resta che ritarare tutti i Piani in linea con gli indirizzi nazionali e comunitari»

NAPOLI

«Numerose e imponenti le opere realizzate in Campania. Dal 2000 al 2010, si sono completate infrastrutture per circa 8 miliardi: una cifra enorme!». Ennio Cascetta – docente alla Federico II, assessore ai Trasporti della Regione Campania dal 2000 al 2010, appena nominato dal ministro Graziano Delrio capo della struttura tecnica di missione del ministero delle Infrastrutture – ripercorre gli anni alle spalle e indica soluzioni per il futuro.

«I km di rete metropolitana regionale – dice – tra completati, in costruzione e in programmazione sono 170 e solo nel comune di Napoli 56. Cito i nomi: Linea 1 di Napoli o Metrò dell'Arte, Linea Arcobaleno che collega l'aversano con il centro storico di Napoli, la Metropolitana di Salerno, 102 stazioni realizzate e riqualificate, alcune fra le più belle del mondo. Questi interventi fino al 2010 hanno prodotto un aumento di passeggeri l'anno su rete ferroviaria regionale del 40% e su rete ferroviaria a Napoli del 75%. Tra le principali infrastrutture realizzate ricordo ancora, l'AV Napoli-Roma, l'AV Napoli-Salerno.

Poi?

A partire dal 2010 sono stati bloccati tutti gli investimenti, dando vita a 4 anni di immobilismo. Solo a febbraio 2014 sono stati riprogrammati, gli stessi investimenti che erano stati sospesi, ma non sono ripartiti i cantieri, ormai ammalorati da anni di fermo. Oltre al danno legato alla paralisi, anche la beffa legata al contenzioso lavori generato proprio dallo stop sugli investimenti: dai giornali apprendo che vale centinaia di milioni.

Come ripartire?

Negli ultimi cinque anni tante cose sono cambiate, non ci sono più le stesse condizioni economiche e istituzionali. Penso che non si possa riprendere il programma così come è stato interrotto. In linea con gli indirizzi nazionali bisogna mettere in campo un'operazione di projectV review, scegliendo i progetti prioritari per rivederli, ridurne i costi e la complessità realizzativa. Partirei dalle interconnessioni con i nodi e i grandi terminali: porto Napoli, stazione Vesuvio est, chiusura dell'anello della metropolitana di Napoli. Attiverei quelle infrastrutture che sono completate, come la Stazione Traccia ultimata dal 2010 ma non in servizio con oltre 6.500 abitanti da servire o la stazione di Baia della Cumana. Soprattutto programmerei una manutenzione straordinaria del patrimonio stradale. Una grande priorità che va finanziata come un grande progetto.

Negli anni passati si è detto che si era investito molto sulle infrastrutture, trascurando il servizio. È così?

In quel decennio si è investito molto sul trasporto pubblico locale, non solo sulle infrastrutture: stanziamenti aumentati di oltre 100 milioni l'anno, il finanziamento della tariffa integrata Unico Campania, 1.250 nuovi bus e 70 nuovi treni, il metrò del mare. Dal 2010 le priorità politiche sono radicalmente cambiate al di là della riduzione delle risorse pubbliche che c'è stata in Italia: la Campania è tra le Regioni che hanno più drasticamente ridotto le risorse per i servizi di trasporto pubblico, con un taglio dei servizi di oltre il 50%. Oggi le condizioni sono diverse: le norme europee, la legge sui costi standard, quella di riforma del Tpl allo studio del Governo impongono gare per l'affidamento dei servizi. Penso che bisogna avviare un imponente lavoro di riprogrammazione e industrializzazione del trasporto pubblico.

Parte l'AV Napoli Bari: ci sono risorse per assicurare un ritmo dei lavori adeguato?

Dopo almeno tre anni persi è ormai avviato un progetto che ho sempre ritenuto strategico per il Mezzogiorno. Per il momento ci sono le risorse per un primo lotto molto importante. Se l'opera va avanti rapidamente, le risorse per completarla non mancheranno.

Aeroporto: pensa a un sistema regionale a gestione unica?

Anche in questo campo bisogna prendere atto che le condizioni sono cambiate. L'aeroporto di Capodichino è un modello di privatizzazione da cui bisognerebbe prendere spunto anche in altri settori. Penso che oggi nessuno rimpianga la vecchia Gesac, un carrozzone pubblico poco efficiente con Capodichino fatiscente e fermo a 2 milioni di passeggeri l'anno. Non so se oggi è utile costruire altri aeroporti in Campania e quale funzioni assegnare a quelli che ci sono. Nel 2005 si fece uno studio di fattibilità per l'intero sistema aereoportuale, oggi quello studio è superato e va sostituito, altrimenti si rischia di creare strutture inutili.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PAGINA A CURA DI
Vera Viola

Focus Investire a Napoli
Ultimo di una serie: i servizi precedenti sono stati pubblicati il 26 giugno, 23 settembre, 9 e 16 ottobre

data stampa
dal 1980 monitoraggio media

Dati rilevati dagli Enti certificatori o autocertificati
Tiratura: n.d.
Diffusione: n.d.
Lettori: n.d.
Settimanale - Ed. nazionale

Il Sole 24 ORE FOCUS

13-NOV-2015
da pag. 21
foglio 2 / 2
www.datastampa.it

FOTOGRAMMA

Il professore. Ennio Cascetta

data stampa
dal 1980 monitoraggio media