



Alta Capacità, Cascetta: «Dalla Regione spiegazioni inconsistenti, ecco perché...»

Napoli 12:10 | 17/05/2012

**Ennio Cascetta, Professore ordinario di Pianificazione dei sistemi di trasporto presso l'Università Federico II di Napoli nonché ex assessore regionale ai Trasporti, lei si può definire un po' come il padre dell'Alta Capacità in Campania. Cosa pensa dell'ipotesi del ritorno al tracciato originario per la tratta tra Apice e Orsara, ventilato nel recente Protocollo di Intesa tra Regione, Ferrovie dello Stato e Ministero?**

*«Lo trovo francamente incomprensibile. Tra l'altro il progetto originario non c'è mai stato, era solo una linea sulla carta che disegnammo con Ferrovie dello Stato e con l'ing. Moretti che oggi è amministratore delegato del gruppo. Allora decidemmo insieme alle due Regioni che avremo fatto un serio studio di fattibilità confrontando vari tracciati alternativi. Tra questi ce n'era uno diretto che consentiva di risparmiare circa 10 minuti sul percorso più lungo e ce n'era un altro che teneva dentro l'Irpinia e altre parti del Molise. Fu un'analisi molto seria e approfondita, che considero uno dei pochi esempi di studi di fattibilità fatti scrupolosamente degli ultimi anni (magari avessero prodotto qualcosa di simile prima di progettare la Torino Lione...). Quello studio teneva conto di tantissime cose, delle previsioni di traffico, dell'utenza servita, di tutti i costi e benefici dell'opera, anche in termini ambientali?»*

**In che senso?**

*«Nel senso che si teneva conto che dei metri cubi di scavo che si andavano a programmare e delle conseguenze di tali lavori sul territorio in cui ricadevano. Emerse da questo studio che l'attuale percorso era quello che aveva il miglior rapporto tra costi e benefici. Ecco perché andammo avanti dritti in quella direzione traducendo quel progetto in un impegno politico amministrativo vero e proprio. Il documento redatto dalle Regione con Ferrovie dello Stato e il Ministero concordava su questi risultati e trovava il consenso della popolazione».*

**Oggi invece l'Irpinia è in rivolta per la possibile modifica.**

*«E' normale. Ritengo che quello della Napoli Bari non fu solo un esempio capacità progettuale nel metodo ma anche un modello di concertazione. Quella soluzione fu discussa molto sui territori, fu presentata alle amministrazioni in varie riunioni e produsse alla fine un'amplissima condivisione delle scelte da compiere, attraverso un processo che oggi si definirebbe "debat public", lo stesso, per intenderci, che il governo sta cercando di mettere in pratica per la Tav al nord. Per tutte queste ragioni, ripeto, trovo veramente incomprensibile un ritorno al progetto di Rfi. Forse qualcuno dirà che l'utilità di andare in modo diretto verso Bari tagliando l'Irpinia è certa e dimostrata. Di questo studio però non ho conoscenza e temo che non ci sia».*

**Crede che sia a rischio il lavoro fatto dal suo assessorato.**

*«Beh, mi chiedo perché un progetto studiato, confrontato con altri progetti e condiviso dal territorio viene sostituito da idee che non solo non hanno lo stesso livello di approfondimento ma anche lo stesso consenso. Alla domanda non so dare risposte e devo dire che da trasportista e da cittadino campano sono preoccupato».*

**Da dove nasce la sua preoccupazione?**

*«Dal fatto che la Napoli Bari come opera complessiva non si giustifica nei suoi costi, se non in virtù di una capacità di creare complessivamente nella regione un grado di sviluppo e di crescita capace di incidere sul futuro di una ampia fetta di territorio e di popolazione. La realizzazione della*

*stazione Hirpinia rispondeva proprio a questa esigenza».*

**Sta dicendo che l'esclusione della provincia di Avellino dal progetto potrebbe far venir meno uno dei perni su cui si basa l'intera opera?**

*«Sicuramente l'opera si giustifica di meno. L'investimento, per quanto meno impegnativo rispetto a quello di altre opere infrastrutturali oggi in atto, è molto costoso, 5 miliardi di euro. Una tale spesa è però compensata dai benefici. Tenga presente che, come l'abbiamo immaginata noi, alla stazione Hirpinia non dovrebbero solo treni veloci che collegano Napoli e Bari ma anche regionali che consentono ai cittadini di una vasta area che abbraccia Irpinia, Sannio e parte del Molise di arrivare a Napoli in poco tempo. L'obiettivo di fondo del nostro lavoro era quello di recuperare uno sviluppo per le aree interne. Un ragionamento che sembra territoriale ma che in realtà lo è molto poco, perché riguarda l'idea di un nuovo regionalismo, di un recupero sociale e produttivo di aree che possono diventare centrali».*

**Si dice che senza la stazione Hirpinia si recuperano 600 milioni.**

*«Si può mai decidere su un sì dice? Mi sorprende molto come studioso della materia che la decisione venga presa senza un approfondimento sulla spesa pubblica. Ci sarà pure un risparmio ma bisogna vedere se a questo, come detto, corrispondono benefici ugualmente elevati. Se così non è, si commette un grave errore. In fin dei conti ad essere messa in discussione è la visione stessa di un mezzogiorno in cui il problema non è solo il collegamento ferroviario in sé ma la crescita del tessuto produttivo in tutto il territorio».*

**La Regione dice che con una delibera successiva al Protocollo si è scelto di non modificare il tracciato. L'Irpinia deve sentirsi rassicurata?**

*«Secondo me il problema è presente e la risposta data dalla Regione non è convincente. La delibera 103 a cui si fa riferimento è servita a dare indicazioni sui progetti finanziati su cui esiste già una progettazione preliminare. La tratta Apice Orsara, non avendo queste caratteristiche, non essendo stata cioè né finanziata né progettata in via preliminare, non aveva bisogno di quella delibera. In ogni caso l'espressione di volontà è chiara nel protocollo di intesa con Rfi. Insomma, amministrativamente la Regione non ha approvato il progetto di modifica ma l'indicazione politica c'è ed è stata data con l'accordo. Tra l'altro a proposito del protocollo mi viene da fare una considerazione».*

**La faccia.**

*«Mi sorprende che una modifica del tragitto così come avvenuto per le prime tre tratte sia stata possibile in violazione di un accordo di programma precedente intercorrente tra due regioni. Non so, insomma, e lo vorrei sapere, se la Regione Puglia è d'accordo con tale scelta».*

**Il vice presidente della Regione chiede unità per dare una missione produttiva all'Ufita che sta perdendo anche l'Irisbus. Ma non doveva essere la stazione a portare sviluppo in questa zona?**

*«E' la storia dell'uovo o della gallina. La scelta della stazione è una scelta strategica che prescinde dalle sorti dell'Irisbus o di qualsiasi altro insediamento produttivo. Questa è una decisione che guarda al prossimo mezzo secolo. Se si fa la stazione, Irisbus o non Irisbus, il territorio incrementa la sua appetibilità dal punto di vista produttivo. Sono convinto che una realtà come quella dell'Ufita, messa in rete, con la qualità dell'ambiente e delle persone che ha, può essere luogo di forti insediamenti, dalla alta ricerca fino al settore metalmeccanico. Se rimane luogo isolato, come oggi è, il suo destino è la desertificazione».*

**Redazione regionale**