

## L'intervista

«Si può uscire dallo stallo la politica deve scegliere ma così è un vero spreco»

Fabio Jouakim

«È davvero incredibile che la metropolitana di Salerno non entri in esercizio. Ma è evidente che si tratta di una scelta politica». Firmato Ennio Cascetta, assessore regionale ai Trasporti nell'era Bassolino. C'era lui a palazzo Santa Lucia nel 2010, quando la metropolitana di Salerno fu inserita nel piano ferro regionale, prima che la delibera venisse annullata.

Ormai sono passati tre anni.

«E quella non era la prima delibera sulla metropolitana di Salerno. È un'opera che abbiamo seguito per dieci anni, convinti come eravamo che fosse un pezzo importante del metrò regionale. Un progetto di valenza sovracomunale: già nella prima delibera del 2003 si parlava di una metro che arrivava fino a Pontecagnano».

A quell'epoca i lavori si erano fermati.

«Stanziammo 15 milioni di euro per risolvere il contenzioso tra Comune di Salerno e ditta, e consentire la ripresa dei lavori. Poi Comune, Regione e Ferrovie approvarono un nuovo progetto che proseguiva fino a Battipaglia, con un finanziamento previsto di trenta milioni. E ritengo ancora che il progetto debba essere portato oltre Salerno».

Infine il 2010.

«Ricordo ancora che si trattava del decimo piano attuativo della programmazione regionale, che prevedeva un finanziamento di dieci milioni di euro per completare e attivare sistema e servizio. Il progetto della metro di Salerno nasce prima della mia esperienza, durante la nostra amministrazione fu trasformato, finanziato e portato quasi a compimento. Poi è stato interrotto per una scelta dell'attuale Regione, secondo me sbagliata, di sospendere i finanziamenti».

Perché quella delibera fu annullata?

«Fu un atto di dubbia legittimità. Non sono un esperto, ma molti amici giuristi mi hanno sempre motivato in questo modo l'annullamento, motivato dallo sfioramento di patto di stabilità che nulla ha a che vedere con scelte di investimento strategico. Penso che l'annullamento di questa delibera, come delle altre, sia stato un atto politico».

Nella delibera la metropolitana viene definito come «servizio ferroviario di tipo metropolitano».

«È ovvio che si tratta di un servizio complicato, che si inserisce in un nodo ferroviario come Salerno, complesso come distribuzione dei binari. Quella linea, come è stata fatta, non consente frequenze elevate. Questo tema da un lato è dovuto alla rigidità delle procedure delle Ferrovie; dall'altro avevamo previsto, nell'ultima delibera annullata, il rifacimento completo del piano ferro della stazione di Salerno, per consentire di arrivare a una frequenza giusta, di 10-15 minuti, e risolvere altri problemi che sussistono per effetto del



I trasporti Le accuse dell'ex assessore regionale Cascetta

# «Metrò al palo, atto politico grave errore della Regione»



**La certezza**  
«È un'opera che serve alla città: lo dicono decenni di studi chi la osteggia dimostri il contrario»



**Lo sblocco**  
«A Napoli la linea 1 è pagata dal Comune si può iniziare così poi toccherebbe al governatore»

vecchio progetto dei binari. Ricordo che finanziammo anche un sottopasso che collegava il nuovo sviluppo a monte della città con la stazione, rafforzando il ruolo centrale della ferrovia».

È vero che senza il riconoscimento della linea non può essere completato l'iter delle autorizzazioni?

«Non conosco gli scambi di lettere tra Comune, ministero e Regione, non mi addentro. Rilevo solo che è veramente incredibile che un'infrastruttura completata non entri in esercizio per una questione di qualche milione di euro. È evidente che siamo in una fase diversa rispetto al passato, in cui al trasporto pubblico locale arrivavano ampi finanziamenti. Oggi ci sono meno risorse ed è oggettivamente più difficile. Una quota parte della metro, ad esempio, potrebbe però essere finanziata riducendo le linee su gomma. Ma sono cose che si progettano».

Tagliare i bus a Salerno, dove il Cstp è da tempo alla canna del gas?

«All'Anm, a Napoli, su due autobus ogni giorno ne esce uno solo: il cinquanta per cento. Salerno non è altro che una delle tante facce del crollo del tpl in Campania. Non c'è nessuna regione che ha tradito il trasporto pubblico locale come ha fatto la Campania».

Oggi servirebbe ancora una metropolitana a Salerno?

«Salerno è una città di duecentomila abitanti. Città analoghe in Europa, mi viene in mente l'esempio di Lille, hanno molti chilometri di linea ferroviaria e tranviaria. In più la città, al di là delle due valli, ha uno sviluppo lineare su un asse costiero. Non è una mia intuizione: c'è un lavoro amministrativo, politico e tecnico di decenni che dice che la metro a Salerno servirebbe. Si dimostrasse il contrario».

La Regione potrebbe rimodulare il contratto di servizio con Trenitalia, tagliando qualcosa per inserire la metro di Salerno?

«Se volesse sì. Potrebbe anche dare un avvio appena simbolico, con un treno ogni 40 minuti, che però servirebbe a dare una credibilità diversa all'opera. Ricordo che un appartamento sfitto e chiuso è un appartamento che deperisce. Tenere chiuse stazioni completate non è a costo zero, ma è un aggravio per il demanio pubblico. Significa buttare soldi ogni giorno».

È possibile che il Comune, come ha già annunciato, possa pagare il servizio, anche se toccherebbe alla Regione?

«Secondo me sì. A Napoli la linea 1 del metrò è pagata interamente dal Comune. Bisognerebbe dichiararla un servizio urbano, e in questa prima



**La scheda**  
Dieci anni a palazzo Santa Lucia

Docente di Pianificazione dei trasporti alla Federico II di Napoli e al Mit di Cambridge, Ennio Cascetta è stato assessore ai Trasporti della Regione Campania dal 2000 al 2010.



Spesa inutilizzata

«Tenere chiuse le stazioni terminate non è a costo zero: significa buttare via soldi ogni giorno»



Tratte nuove

«Un mese fa a Brescia inaugurata linea di 14 chilometri e 17 stazioni perché qui non si può partire?»

fase lo sarebbe. Poi crescendo, uscendo fuori da Salerno e diventando interurbano, se ne farebbe carico la Regione. Perché il servizio ferroviario per definizione è un servizio regionale. Anche se questo potrebbe essere un accomodamento transitorio per far partire il servizio».

Non sarebbe in controtendenza, con i pesanti tagli al tpl, autorizzare una tratta nuova?

«Non c'entra nulla. A Napoli sono state inaugurate le stazioni Università e Toledo e si sta completando la linea fino a Garibaldi: tutti chilometri nuovi, che saranno finanziati. Un mese fa sono stato a Brescia all'inaugurazione della nuova metro automatica: 17 stazioni, 14 chilometri. Di cosa stiamo parlando?».

Ma davvero può bastare la firma di un assessore a bloccare un'opera da decine di milioni di euro?

«Per fortuna, o purtroppo, la politica conta. Poi, magari, si ammanteranno le scelte di motivi tecnici, burocratici e amministrativi. Sta di fatto che sono state spese decine di milioni di euro anche perché Salerno crescesse».

Come mai si riescono a completare le infrastrutture ma non ci sono i soldi per il servizio?

«Il caso di Salerno è il più clamoroso, ma ce ne sono almeno altri due. La stazione della Cumana di Baia è finita da tre anni, ma non è in esercizio perché manca un milione di euro. Quella di via Traccia a Poggioreale, che consentirebbe a migliaia di persone di entrare in stazione e prendere la linea 2 verso Fuorigrotta, è stata completata nell'ambito dell'alta velocità da tre anni. Ma non entra in esercizio perché Rfi all'epoca disse che non avevano i soldi per la pulizia».

Ultima domanda: la metro di Salerno verrà mai aperta?

«È possibile uscire dallo stallo. Basta volerlo. E la politica è fatta di scelte».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'economia Indagine Unioncamere sui dati Bankitalia: la Campania è maglia nera nel Mezzogiorno

## Credito al consumo, rubinetti sempre più chiusi

Famiglie in crisi concessi 200 milioni in meno in due anni

Sono sempre più chiusi i rubinetti finanziari che istituti di credito e società finanziarie hanno nei confronti delle famiglie e delle aziende salernitane. A fotografare la situazione un'indagine di Unioncamere sui dati della Banca d'Italia. Su tutto il territorio regionale, infatti, in base agli ultimi dati aggiornati al penultimo trimestre del 2012, complessivamente il credito concesso ha subito un'ulteriore contrazione dell'1,5 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. A soffrire di più, ancora una volta, il sistema imprenditoriale, che ha registrato un -2,1 per cento di finanziamenti che fa allontanare sempre di più la oramai tanto attesa fase della

ripresa. La stretta finanziaria ha colpito il Nord Est e il centro Italia. Sono solo cinque le regioni in cui la percentuale di riduzione dei finanziamenti è stata peggiore che in Campania: Friuli Venezia Giulia, Emilia Romagna, Marche, Molise e Sardegna.

Nel Mezzogiorno è proprio la Campania a indossare la maglia nera con il valore più alto di contrazione. Quasi 80 miliardi di euro di crediti arrivati nel tessuto produttivo del territorio regionale, mentre per le famiglie il credito al consumo si è fermato a quota 30 miliardi. In valore assoluto, l'ammontare complessivo dei fondi erogati da banche e finanziarie in Campania è comunque superiore alle cifre investite su tutte le altre regioni meridionali.

Per quello che riguarda la provincia di Salerno, o meglio, il sistema produttivo provinciale, il progressivo calo degli impieghi bancari a favore del-



Stretta Rubinetti sempre più chiusi per aziende e famiglie salernitane

Le imprese

Ai servizi finanziari per 3,1 miliardi sul podio anche industria e costruzioni

le aziende è iniziato a novembre 2011, periodo in cui si è sfiorata la soglia dei sette miliardi di euro. Che già a inizio 2012 erano arrivati a 6,8 miliardi, poi, progressivamente erosi durante l'anno, fino a raggiungere, a settembre, 6,42 miliardi. Che, tradotto, vuol dire 600 milioni in meno in dieci mesi erogati e finanziati in favore del tessuto produttivo salernitano. Il 2013 è iniziato con una lieve ripresa: al 31 gennaio gli impieghi sono a quota 6,44 miliardi. E cioè con un +20 milioni negli ultimi quattro mesi. Spostando l'analisi settore per settore, si nota come sia il comparto dei servizi a essere il destinatario di maggiori finanziamenti: 3,1 miliardi impiegati nel comparto. Anche questo un dato in discesa rispetto allo scorso anno e alla fine del 2011, dove i miliardi erano 3,4. Decisamente distanziati, l'industria, con 1,9 miliardi di euro, e le costruzioni, ferme a un miliardo.

di. tu.

© RIPRODUZIONE RISERVATA