

Un disegno partito dalle esigenze dell'economia, priorità all'export

«La sfida ora è tradurre in realtà il metodo costruito su progetto di fattibilità e dibattito pubblico»

■ «Abbiamo riportato una seria programmazione infrastrutturale in un Paese che aveva accumulato pesanti ritardi in vari comparti. Lo abbiamo fatto partendo da un'idea del futuro dell'economia italiana, cosa non da poco. Il rilancio dei valichi ferroviari e dei porti, per esempio, nasce dalla consapevolezza che l'export resta un elemento fondamentale e che dobbiamo creare alternative alle infrastrutture stradali e autostradali che non potranno garantire a lungo i tassi di crescita delle esportazioni di questi ultimi anni». Ennio Cascetta è stato il capo della struttura tecnica di missione che ha creato e messo in moto "Connettere l'Italia", collaboratore numero uno del ministro Graziano Delrio, prima di passare alla Ram (metropolitana Napoli) come amministratore unico.

Quali sono gli altri punti di forza del lavoro svolto?

Faccio altri due esempi, l'Alta velocità e le metropolitane. Abbiamo modificato il concetto di Alta velocità passando al modello tedesco. La dorsale Torino-Milano-Roma-Salerno ha cambiato la mobilità in Italia, questo è un dato. Ma ora non potevamo fermarci a quella che, facendo un confronto con gli anni '60, è l'Autostrada del Sole. Dobbiamo trasferire i benefici all'intera rete, intervenendo con le infrastrutture dove serve, compatibilmente con le risorse, e collegando i servizi. In questo mo-

do avremo riduzioni dei tempi di percorrenza per tutta la rete.

E le metropolitane?

Anche qui c'è una visione economica di fondo, l'idea cioè che oggi la competizione nel mondo è anzitutto competizione fra le città e questa competitività, anche turistica, noi non la recuperiamo se non abbattiamo il gap del 100% che abbiamo sulle linee metropolitane con gli altri Paesi. Stesso discorso per i nuovi bus e il rilancio del trasporto locale.

Cosa c'è ancora da fare, ora?

Abbiamo messo in campo un nuovo metodo di progettazione. Con la fattibilità si progetta per decidere quali opere fare e non solo dopo che si è deciso cosa fare. Abbiamo riportato l'analisi costi-benefici, abbiamo creato il fondo per la progettazione con 500 milioni per città, enti locali, autorità portuali. Abbiamo inserito il dibattito pubblico e questo è connesso con il metodo della progettazione. Ora la sfida vera è vedere se questa visione del tutto innovativa diventa effettivamente realtà, aiutando a superare il limite storico di una progettazione insufficiente.

I cantieri ancora non partono.

Ora ci sono tutte le condizioni per partire e si capirà presto che il codice appalti ha introdotto innovazioni fondamentali anche nel campo della programmazione.

Servono altre risorse?

Sulle risorse è stato fatto uno sforzo enorme. Negli ultimi tre anni abbiamo reso disponibili 80 miliardi, cinque volte quello che si è fatto nei precedenti 15 anni. Questo a dispetto di ogni retorica sulle grandi opere.

G.Sa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ennio Cascetta

IMAGOECONOMICA