

L'assessore regionale avverte: se si ritarda, i fondi potrebbero essere dirottati altrove

# «Metro, scadenze da rispettare»

Mancini: «Modifiche possibili purché non si stravolgano l'impostazione e i tempi»



Il rendering della stazione dei "2 fiumi"

di MARIA F. FORTUNATO

I TEMPI della metroleggera li "detta" l'Unione europea che finanzia l'opera con 160 milioni di euro. Il dibattito sull'opera, partito sulla scorta delle modifiche proposte dal sindaco Occhiuto alla Regione, gira spesso attorno ad un punto centrale: è possibile conciliare il rigido scadenziario della metro con dei cambiamenti? Ne abbiamo parlato con l'assessore regionale **Giacomo Mancini**, titolare della delega al Bilancio e ai fondi comunitari.

**Assessore, cosa prevede il cronoprogramma per la metro? L'avvio delle gare d'appalto era previsto per il 31 luglio, c'è stato un rinvio?**

«Il procedimento è ora nella responsabilità del dipartimento regionale dei Lavori pubblici. Per quanto a mia conoscenza non esistono ritardi significativi, salvo il tempo concesso al giusto approfondimento di conoscenze richiesto dalle nuove amministrazioni ed in particolare da Cosenza. So di riunioni tenutesi al Comune. Spero che, dopo le risposte ai chiarimenti richiesti, si possa ripartire per rispettare la road map da me a suo tempo tracciata e sulla quale c'è stato l'impegno in prima persona del governatore che in più occasioni ha spiegato ai cosentini la portata storica dell'investimento di 160 milioni di euro deciso dalla nostra amministrazione per la nostra comunità. Siamo ancora in tempo per giungere alla definizione dell'appalto entro il 2011, come a suo tempo previsto».

**Il sindaco di Cosenza ha avanzato alcune**

«Le richieste di chiarimento sono sempre legittime, purché non riportino le lancette indietro di un decennio e riaprano un dibattito datato e quindi superato».

**Ci sono i margini per impegnare il finanziamento apportando al tempo stesso modifiche al progetto?**

«All'inizio del nostro lavoro il governatore decise di puntare sulla realizzazione di grandi opere mettendo da parte la vecchia logica dei piccoli finanziamenti a pioggia. Per l'area urbana cosentina decidemmo di puntare su questo imponente intervento di cui da decenni si era molto, ma solo parlato. A me è toccato reperire le risorse e per farlo è stato necessario rimodulare il Porei finanziamenti ora sono tutti disponibili. Siamo dinanzi ad un progetto ritenuto strategico dalla commissione europea e considerato ammissibile e sostenibile economicamente dalla Bei, la Banca europea degli investimenti, che, come mi dicono i miei dirigenti, si pronuncerà positivamente, avendo in corso di istruttoria il progetto definitivo approvato, entro il mese di ottobre, quindi tale da consentire l'aggiudicazione dei lavori al 31 dicembre 2011».

**E quindi sembra di capire che ogni tipo di modifica sia difficile da ipotizzare?**

«I miglioramenti dei progetti sono sempre possibili purché non se ne stravolga l'impostazione, ed in questo caso, visto l'avanzato stato del progetto pronto per l'appalto ed i vincoli imposti dal Por, purché vengano rispettati i tempi. Rammento che gli interventi vanno ultimati entro dicembre 2015, quindi ripeto, se per la metro le procedure per l'appalto non si avviano nel mese di settembre, diventa vera-

«Stiamo già lavorando per collegare anche il Savuto»

mente difficile il rispetto dei tempi e quindi certa la perdita delle risorse».

**Addrittura c'è chi parla di rischio "sfregio" per viale Mancini. E così?**

«Su questo punto mi sia consentita un'interpretazione per così dire autentica. Il grande sindaco Mancini quando pensò al viale che ora porta il suo nome, lo immaginò con la metropolitana che lo solcava per unire l'area urbana, per portare il centro storico nell'università e l'università nel centro storico e per favorire l'integrazione del quartiere di via Popilia».

**C'è chi considera la metro un'infrastruttura localistica e chi invece ne sottolinea il rilievo provinciale e regionale. Lei cosa risponde?**

«È indubbio che l'opera porterà grande sviluppo alla città di Cosenza ed a Rende. In questa fase di difficoltà economica, poter gestire 160 milioni, per una comunità è come ricevere la manna dal cielo. Commesse per le imprese, nuovi posti di lavoro per professionisti e maestranze, l'indotto per l'edilizia e per le città. Sarebbe però oltremodo riduttivo il solo pensare che un investimento di questa portata ri-



guardi solo l'area cosentina in senso stretto».

#### **Si spieghi meglio.**

«Il progetto si collega al sistema metropolitano regionale, con la stazione di Vaglio Lise, di Castiglione Cosentino, con l'asse ferroviario per Sibari e con la trasversale per Paola e l'Alto Tirreno. Già da subito, con l'avvio della metropolitana cosentina, stiamo pensando al suo collegamento con il Savuto (Figline, Mangone, Piano Lago, Rogliano) che potrà avvenire con un buon uso degli investimenti che attraverso i Pisl abbiamo messo a disposizione delle comunità calabresi. La tecnologia a scartamento ridotto, scelta per la metro, consentirà la concretizzazione di questa idea che viene da lontano. Finalmente esistono le risorse per definire tre livelli di mobilità: il sistema treno (Vaglio Lise- Paola Tirreno - Sibari Ionio), tangenziale all'area urbana; il sistema metropolitano di superficie (Rogliano, Cosenza - Rende - Unical, Montalto), centrale all'area urbana, capace di rispondere alla domanda di mobilità, offrendo tempi di percorrenza adeguata alle esigenze dei cittadini; il sistema di bus urbani, fortemente connesso ai nodi di intermodalità degli altri due sistemi. E poi...»

#### **E poi?**

«Grazie agli investimenti messi a disposizione per Cosenza e per Catanzaro pari a circa 300 milioni di euro, e grazie alle tecnologie ipotizzate nei progetti non solo possiamo mettere in campo soluzioni fortemente innovative, ma possiamo rilanciare Ferrovie della Calabria in quella che è la sua mission: il trasporto su ferro».

#### **Tornando a Cosenza ed all'impatto con la città come vede l'idea di definire una circolare per il collegamento cittadino?**

«Il sistema che sta alla base del progetto opera ad una scala più larga e si rivolge ai fruitori dell'area urbana, oltre 200 mila cittadini che ogni giorno devono spostarsi all'interno di questa area. Si prevede un'utenza di circa 40 mila passeggeri al giorno, come certificato dai dati ritenuti ammissibili da chi dovrà anticipare i soldi, la Banca Europea per gli Investimenti: non proprio un ente di beneficenza. Altra cosa è il sistema del trasporto urbano che dovrà assolvere ad una funzione integrativa, importante, ma non sostitutiva».

#### **E se Cosenza ritarderà nella spesa, queste risorse saranno dirottate altrove?**

«È un'ipotesi che nemmeno vorrei prendere in considerazione. Certo il bisogno di grandi infrastrutture è presente in tutta la Calabria. Altrettanto certo è che sulla spesa dei fondi comunitari abbiamo degli obiettivi da rispettare per la fine del 2011 se non vogliamo incorrere nel rischio di perdere risorse per la Calabria. E nel target di spesa è naturalmente compresa la metro di Cosenza».