

IL RAPPORTO "ROTA" Terza in Italia dopo Milano e Roma. E al pari di Zurigo e Praga. Ma ha il record per la disoccupazione

# Pil, Napoli quinta città d'Europa

*L'area metropolitana per estensione è paragonabile ad Atene e Barcellona*

*Buono il piano degli investimenti fino al 2020, se le opere si realizzeranno*

DI MICHELE PAOLETTI

**NAPOLI.** Terza città italiana per Pil dopo Milano e Roma, superiore a quello di uno Stato come la Slovenia e paragonabile a città di prestigio come Praga, Helsinki, Copenaghen e Zurigo ma anche la quinta città europea per crescita del tasso di disoccupazione durante la crisi. È il profilo di Napoli, tracciato dal primo Rapporto "Giorgio Rota" dal titolo "Ci vuole una terra per vedere il mare", elaborato da **Srm** (Centro studi collegato al gruppo **Intesa Sanpaolo**), Centro Einaudi e Unione industriali di Napoli, realizzato con il sostegno della **Compagnia di San Paolo**. Dal rapporto emerge una Napoli «dove esiste capacità produttiva, industriale e artigianale di grande qualità e che rappresenta per il Mezzogiorno ancora un potenziale fattore di crescita culturale e sociale di livello internazionale». L'area metropolitana di Napoli, ricorda il Rapporto, con oltre 3,5 milioni di abitanti è l'ottava città europea per dimensione ed è paragonabile a città quali Barcellona e Atene. Ma conta anche 233mila disoccupati, pari alla metà di Londra ma con un quarto dei residenti della capitale inglese, «registrando quindi indubie problematiche di inclusione socia-

le».

Inoltre, negli ultimi decenni è particolarmente cresciuto il peso della provincia: «Nel periodo tra il 1951 e il 2011 - si legge nel rapporto - la popolazione urbana cala del 39,4% mentre quella della provincia mostra una crescita del 9,6%. Nell'ultimo decennio (dal 2001 al 2011) si assiste a un calo complessivo della popolazione dell'intera area metropolitana (-0,1%, che deriva da un calo del 4,2% della città non compensata dalla crescita dell'1,9% della provincia».

Il flusso di persone e merci si distribuisce ora al di fuori della cinta urbana, si popola l'area nord-ovest dopo aver visto nel tempo accrescere il peso della zona costiera da est a ovest. Il consistente peso demografico della provincia di Napoli è confermato dalla presenza di ben 10 comuni su 92 con più di 50mila abitanti, Soltanto 30 di essi sono invece sotto la soglia dei 10mila. «I comuni della provincia di Napoli si sono ormai saldati tra loro - si legge - generando di fatto un'unica enorme periferia indifferenziata, che circonda Napoli e che definisce ormai "un'altra città"». Allo sviluppo demografico si deve poi associare in uno stretto rapporto di interdipendenza anche quello economico e produttivo, che determina e



condiziona i flussi delle persone e delle merci. Lo sviluppo produttivo dell'area di Napoli ha avuto molti alti e bassi e «ha condotto a una struttura economica che in linea generale è così delineata: in città servizi terziari, commercio e ricerca, artigiano di qualità; nella provincia interna industria manifatturiera e grandi centri commerciali; in provincia costiera turismo, costruzioni ed economia marittima».

Secondo quanto emerso dal rapporto, «la pur consistente armatura infrastrutturale di connessione presente nell'area napoletana (e più in generale in Campania) appare squilibrata verso l'asse Nord-Nord Est, porta tradizionale di accesso alla città. Questo determina ad esempio anche un alto livello dei costi di congestione per l'area urbana». Questi squilibri strutturali generano spesso un errore interpretativo, cioè che tali fenomeni di congestione derivino solo dall'eccesso di domanda di mobilità sul territorio. Nella realtà metropolitana napoletana esistono invece aree ur-

bane esterne al territorio di Napoli, "dormienti" a causa della inadeguatezza del sistema di interconnessione,

concepito quasi sempre in funzione dell'accessibilità al centro urbano. «È quindi necessario - si legge - migliorare la capacità e la qualità delle interconnessioni esistenti e, al contempo, riequilibrare meglio sul territorio le connessioni tra centri esterni e appartenenti alle aree suburbane». Secondo i ricercatori, «qualunque ipotesi di intervento deve comunque essere inserita nel più

ampio contesto di sviluppo urbano di tipo intelligente (smart city) di tipo urbanistico, funzionale e ovviamente logistico ("city logistic")».

Nella graduatoria dello Smart City Index 2014, Napoli è nona rispetto alle 15 città metropolitane, recuperando una posizione rispetto al 2013 (33esima nella graduatoria complessiva, era 50esima nel 2013). Per un riposizionamento competitivo bisogna «riqualificare il tessuto urbano e quello suburbano, dalle aree dismesse ad ovest a quelle a est della città; valorizzare la principale porta d'accesso dell'area, cioè il Porto; infine rivalutare il grosso patrimonio storico e culturale di cui tutta l'area dispone e che ha ad esempio in pompeii un suo riferimento di rilevanza assoluta». Iniziative che, ricorda il rapporto, «sono tutte inserite nella programmazione comunitaria 2007-2013 che le denomina Grandi Progetti, con una dotazione complessiva di quasi 550 milioni di euro e hanno tutte scontato ritardi nell'attuazione, causati da meccanismi di fruizione dei fondi farraginosi e burocratici. È da sottolineare - aggiunge - che la città di Napoli è stata interessata dal 64% della progettualità (in valore) dell'intero Por Campania 2007-2013». Le prospettive 2014-2020 sono quindi "rivolte a dare una grande attenzione allo sviluppo urbano. Almeno il 5% delle risorse Fesr a livello nazionale sarà destinato proprio allo sviluppo urbano sostenibile mediante le "azioni integrate" gestite dalle città stesse. In Italia è in fase di definizione un Pon Metro con una dotazione di 1 miliardo di euro e destinato allo sviluppo di 14 città metropolitane, tra cui Napoli, che riceveranno una dotazione finanziaria pari a 80-100 milioni di euro».

In conclusione, la città metropo-

litana di Napoli nel prossimo decennio avrà davanti a sé «una serie di sfide che possono e devono essere vinte: rafforzare e mettere a sistema le infrastrutture di accesso, di mobilità e immateriali; darsi un nuovo “brand” di capitale del Mediterraneo; potenziare i suoi settori industriali di punta (tradizionali e innovativi); valorizzare la leadership innovativa di alcune realtà (ad esempio biotech e nuovi materiali); investire nella sua “effervescenza culturale” e nella potenzialità turistica verso un “futuro smart”».



● Il Porto di Napoli è il motore dell'economia della città