

L'allarme

# Mobilità in Campania mancano 5 miliardi per ultimare le opere

## Studio Svimez-Unione industriali: disponibili per ora risorse pari al 56% degli importi totali

### I nodi

Le incognite maggiori per i progetti ferroviari Stop anche all'«anello» della metro

### Nando Santonastaso

Non è solo una questione di risorse ma sarebbe sbagliato dire che non lo è. E così la grande sfida che attende la Campania tra infrastrutture e mobilità (un elenco nutrito di impegni: dalla linea ad alta velocità e alta capacità Napoli-Bari al completamento delle linee 1 e 6 della metropolitana di Napoli) è anche un punto di domanda tutt'altro che retorico: ci sono tutti i fondi necessari a ultimare i lavori delle opere annunciate, evitando l'altrimenti immancabile stillicidio di cantieri bloccati, ritardi e contenziosi? La risposta è no. Perché all'appello, in base ai dati diffusi ieri dall'Unione industriali di Napoli su studi e parametri curati dalla Svimez, mancherebbero 5 miliardi e 140 milioni. In realtà prima che venisse firmato il Patto per la Campania erano 6, un miliardo in più: la detrazione è emersa dalla comparazione eseguita dall'Associazione che ha preso in esame le opere previste dal Patto e quelle comprese nel «Rapporto sulla mobilità nell'area napoletana» per il quale sono stati consultati tutti gli attori interessati, dagli enti alle istituzioni. Il calcolo complessivo è abbastanza chiaro: per tutte le opere pre-

viste, occorrerebbero 13 miliardi e 938 milioni a fronte dei quali vi è una disponibilità di 7 miliardi e 784 milioni, pari al 55,84% del totale. Il fabbisogno residuo, prima del «Patto», era dunque di 6 miliardi e 154 milioni, dei quali appena 526 milioni «programmati a diverso titolo». La maggiore incertezza, spiega Alessandro Bianchi della Svimez, riguarda le opere ferroviarie che da sole valgono più di un terzo del totale e che in larghissima parte sono concentrate sulla Napoli-Bari: al momento la disponibilità ammonta a meno di 2 dei 5,7 miliardi necessari, con un fabbisogno residuo di 3 miliardi e 737 milioni di cui appena 208 milioni programmati.

L'allarme c'è e ovviamente coinvolte in primis governo e Regione Campania che si sono assunti il non facile compito di dare un'accelerazione a opere infrastrutturali già in cantiere ma sul cui andamento pesavano forti dubbi. «Di incompiute e progetti rimasti nel cassetto - avverte il presidente dell'Unione industriali Ambrogio Prezioso - è piano il nostro passato. Pianificare, dunque, vuol dire soprattutto nel Mezzogiorno sburocratizzare, snellire, creare reti virtuose che accelerino i processi e superino inezie e deficienze di questo o quel livello amministrativo».

Le imprese spronano, incalzano, monitorano l'esistente in un settore chiave per l'economia e lo sviluppo della Campania. E rilanciano ad esempio sul piano della logistica proposte da tempo sul tappeto: come l'interramento del collegamento ferroviario del porto di Napoli con il retrostante Interporto Cis di Nola o il

dragaggio dello stesso Porto per favorire l'accesso delle grandi navi. La strada però non è in discesa, come ricorda Ennio Cascetta, coordinatore della struttura tecnica di missione del ministero delle Infrastrutture. Emblematico il caso del progetto di chiusura dell'«anello» della metropolitana di Napoli bloccato da contenziosi giudiziari tra le aziende impegnate e gli enti committenti dell'opera e per ora rimasto fuori dal piano da 3,8 miliardi annunciato dal ministro Delrio per le metropolitane d'Italia. Un paradosso, spiega l'amministratore delegato della Gesac-Aeroporto di Napoli, Armando Brunini, perché uno scalo in grande crescita per movimento di passeggeri come quello partenopeo avrebbe tutto da guadagnare dalla possibilità di far arrivare i passeggeri stessi direttamente nel centro cittadino.

Tutte le opere, del resto, per le quali sono previsti o meglio annunciati appositi finanziamenti sono, per così dire, ancora lontane dalla meta. Ferrovie a parte, non ci sono ancora certezze circa la disponibilità di fabbisogni ulteriori pari a 671 milioni per il sistema regionale metropolitano (competenza Eav), 146 milioni per il sistema della logistica (gestori vari), 30 milioni per gli aeroporti di Napoli e di Salerno, 272 per opere stradali. Attenzione, molto è già stato speso e per ognuno di questi «capi-



tolì»: ma il rischio, sottolineano senza polemica gli industriali di Napoli, è che se non esiste «una visione d'insieme» è difficile, praticamente impossibile organizzare il futuro. Che, quasi inutile aggiungerlo, ruota quasi al 100 per 100 intorno alle reti del trasporto e della mobilità. Dice il presidente della Svimez Adriano Gianola: «Guardando anche al Patto per la Campania, le premesse per una ripartenza ci sono. Ma esistono anche molti dubbi sulla effettiva esistenza delle risorse, sulla rapidità con cui possono essere messe in campo. Abbiamo stimato a livello aggregato del Mezzogiorno che, se la flessibilità che l'Europa ci dovrebbe concedere equivale a quei famosi 11 miliardi di euro da spendere nel 2016-17, di cui 7 almeno nel Sud, solo questo determinerebbe un incremento del Pil di quasi un punto percentuale per il Mezzogiorno. Ovviamente non ci illudiamo che si riescano a spendere 7 miliardi aggiuntivi rispetto a quelli che normalmente si dovrebbero spendere ma anche ipotizzando una cadenza in 3 anni, ogni anno avremmo effetti di circa 0,3%, da aggiungere alla crescita prevista. Sarebbe anche per la Campania un respiro non da poco».

Nel frattempo si può cominciare a monitorare ciò che si spende e quanto dovrebbe ancora essere garantito per ultimare le opere. Se il Patto per la Campania, al pari di tutti i Patti per il Sud, ha introdotto il nuovo metodo del controllo degli atti all'insegna della massima trasparenza, dalla Svimez giunge un contributo in più: un Osservatorio che faccia i conti in tasca a chi deve spendere e magari sa già di non poterlo fare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## I numeri

valori in milioni di euro

### GLI INTERVENTI E LE RISORSE PER LE INFRASTRUTTURE



Importo degli interventi da realizzarsi entro il 2017

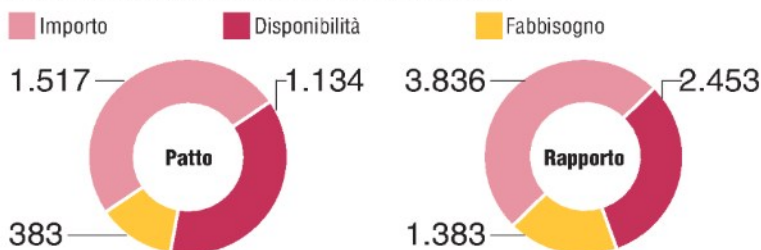


Fabbisogno residuo

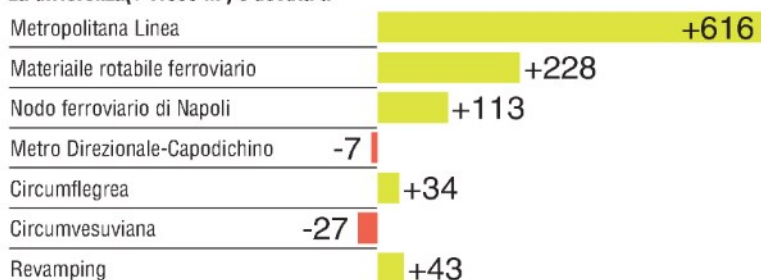


### IL RAFFRONTO CON IL "RAPPORTO"

Confrontando gli importi relativi alle medesime opere si ha:



La differenza (+ 1.000 M) è dovuta a



centimetri