Porto di Napoli, darsena da 277 milioni bloccata: il terminal gas è da spostare

Vera Viola

Dell'ampliamento del porto di Napoli, con la realizzazione della Darsena di Levante, si discute ormai da molti decenni: se ne discuteva già da tempo quando, nel dicembre 2000, si arrivò alla firma di un accordo di programma – tra ministero dei Trasporti e dei Lavori pubblici, Autorità portuale, Capitaneria di porto, Regione Campania, Comune di Napoli e Università Federico II – che fissava la destinazione dell'area della Darsena di Levante a terminal contenitori. Ma ancora una volta rimase tutto fermo, lasciando trascorrere molti altri anni.

Si pensi che, sulla base dello stesso accordo di programma, l'Università Federico II avviò di lì a poco la costruzione del Polo didattico di San Giovanni a Teduccio che quest'anno festeggia il decimo anno di attività.

Oggi, 26 anni dopo, con un investimento pubblico che supera i 277 milioni, in parte stanziati con il Pnrr, la Darsena di Levante c'è: il terminal ha una superficie di 248mila metri quadrati ed è protetto da una diga foranea che, per garantire la stabilità degli ormeggi, è stata prolungata di 270 metri e rafforzata. I lavori sono conclusi e collaudati, è in corso solo una parte residuale delle opere di rafforzamento della diga finanziate con fondi Fesr. Ma, la nuova Darsena – se non sarà connessa al raccordo autostradale con un'adeguata viabilità e se non saranno completati i collegamenti ferroviari (finanziati pure dal Pnrr) – rimarrà un'isola, o se si preferisce una cattedrale nel deserto. In ogni caso, non utilizzabile per efficientare il porto e accogliere i traffici crescenti.

Qual è l'ostacolo? Per realizzare i collegamenti su strada, è necessario che vengano ricollocate in altra posizione tutte le condutture a servizio dei depositi petroliferi di Napoli Est e il terminal gasiero che, per la variante al Prg del Comune del 2004, dovrebbero già essere altrove. Ma sono ancora lì.

La Darsena di Levante, se attivata, produrrà un flusso di almeno 7mila camion al giorno che ha bisogno di almeno cinque corsie in ingresso e tre in uscita con una viabilità di circa 61,2 metri di larghezza che include anche le corsie di emergenza. Inoltre, si

ritiene che i relativi flussi non siano compatibili con la presenza di navi gasiere che ormeggiano proprio a margine di questa stessa strada.

«Dopo che sono stati investiti fondi pubblici tanto ingenti, l'opera va portata a termine – dice Vittorio Genna, presidente di Unione industriali Napoli e di Confindustria Campania –. Un così importante ampliamento del porto è utile per tutti gli operatori, per il tessuto produttivo, per la città. Insomma, si tratta di un'occasione che non possiamo perdere».

La svolta però ora sembra possibile. Il presidente dell'Autorità portuale del mar Tirreno Centrale, Eliseo Cuccaro, ha mostrato i muscoli: ha infatti attivato, insieme al segretario generale Giuseppe Grimaldi, un piano d'azione ed ha dettato i tempi per attuarlo. «Non abbiamo più margini per rinviare l'attivazione della Darsena di Levante – dice – . Abbiamo impegnato notevolissime risorse pubbliche che oggi devono trasformarsi nella più grande opportunità per il porto di Napoli. A giugno scorso, abbiamo proposto una soluzione che punta a far convivere reti per il trasporto di gas, attracco di grandi navi petroliere e viabilità di accesso. Sono pervenute dai concessionari anche proposte migliorative che valuteremo. Gli ormeggi delle navi gasiere e dei petrolieri saranno trasferiti in banchine adiacenti a quelle attuali». «Noi proporremo un "accordo procedimentale" – aggiunge Cuccaro –, tutto ciò si dovrà risolvere entro fine anno. Poi procederemo con una manifestazione d'interesse europea per verificare eventuali ulteriori interessi di operatori privati».

Occasione da non perdere. Il porto di Napoli è la principale impresa della Campania. Produce un giro d'affari di 700 milioni senza considerare il fatturato che realizzano le compagnie armatoriali. Con l'attivazione della nuova Darsena si passerebbe da 750mila container oggi movimentati a 1 milione da scaricare e trasportare fuori dal porto su gomma. Un altro milione di container arriva dal traffico di transhipment e quindi riparte su nave. Dalla creazione dei nuovi spazi trarrebbero vantaggio tutte le altre attività del porto: dalle crociere ai traghetti, ad altri traffici. Ma soprattutto ne trarrebbe vantaggio la città in termini di riduzione dell'inquinamento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA