

Grandi progetti. Ancora fermo il progetto da 280 milioni di investimenti per ammodernare il porto

Il Piano Napoli non prende il largo

La Ue contesta gli aiuti di Stato - Dassatti: intesa possibile sulla darsena



Vera Viola
NAPOLI

In ballo c'è il grande progetto per il Porto di Napoli, che prevede l'ammodernamento e l'ampliamento dell'area e delle attrezzature portuali dal valore complessivo di 280 milioni, un vero tesoretto varato a Bruxelles. Progetto che in realtà è centrale per la realizzazione di altre opere, cosicché si potrebbe arrivare a investimenti per 1,3 miliardi. Ma dopo una forte accelerazione, registrata tra 2011 e 2012, il grande progetto oggi muove pochi passi e con enormi difficoltà. E poiché i tempi per l'attuazione dei piani europei sono stringenti e i soldi da spendere sono tanti, si comprende bene quanto sia alta la tensione.

Dopo la nomina del commissario a capo dell'Autorità portuale di pochi giorni fa e quindi la confer-

ma di fatto dell'ex presidente Luciano Dassatti, restano due le questioni più spinose. La prima consiste nell'opposizione dei petrolieri al progetto di tombamento della darsena petroli. Il secondo è tutto tecnico-giuridico e consiste nel convincere l'Unione europea che gli aiuti all'Autorità portuale napoletana non si debbano configurare come aiuti di Stato, quindi lesivi della concorrenza.

Partiamo da un breve excursus storico. È il 28 luglio 2011 quando il Comitato portuale approva le «Linee di indirizzo per lo sviluppo sostenibile», un documento che impegna l'Autorità portuale a rivedere il Piano regolatore. Il 12 agosto 2011 la Regione Campania invia alla Ue il Grande Progetto del Porto di Napoli. Ad ottobre Bruxelles lo dichiara ammissibile a finanziamento per un ammontare di investimenti di 280,5 milioni, ai quali si aggiungono 95 milioni per il potenziamento dei raccordi dal porto alla rete ferroviaria nazionale. Intanto, il

Piano regolatore viene approvato dal consiglio comunale e inviato al Consiglio superiore dei lavori pubblici. La procedura registra una accelerazione grazie all'impegno di istituzioni e parti sociali. Ora il Consiglio superiore dei Lavori pubblici attende altra documentazione. Che dovrebbe arrivare quanto prima per evitare altri incagli.

Si spera nelle more di poter proporre una soluzione alla vertenza con le società petrolifere, autrici di ricorsi al Piano regolatore. A esse infatti il nuovo piano prescrive la delocalizzazione. Questione antica per Napoli, e centrale per il recupero dell'intera periferia orientale. Nel porto di Napoli scorrono i pipeline che collegano l'ormeggio ai depositi. Ora si vorrebbe eliminare l'intera darsena e dislocare l'ormeggio su boe in mare. I petrolieri non ci stanno, sostengono che si tratti di «una soluzione che trasgredisce esigenze operative». Napoli, del resto, è il maggiore terminal italiano non collegato a raffinerie con ap-

provvisoriamenti per 4 milioni di tonnellate l'anno. Il neo-commissario Dassatti si mostra ottimista sulla possibilità di accordarsi su una soluzione tecnica. «Pensiamo a non una sola ma due boe - dice - e in caso di maltempo potremmo studiare di arrivare a terra. Siamo aperti a discutere a patto che si dia priorità a sicurezza e ambiente». Non meno spinosa la vertenza europea. Dopo aver giudicato il piano ammissibile, l'Ue ha sollevato il dubbio che gli aiuti possano ledere i principi della libera concorrenza. Chiarito infatti che il beneficiario sarebbe l'Autorità portuale, soggetto pubblico, Bruxelles obietta che le banchine da ammodernare e ampliare sarebbero gestite da privati concessionari. La questione in questo caso è tutta nelle mani della Regione Campania e del suo presidente Stefano Caldoro. La Campania replica che al termine della concessione le nuove strutture verranno messe a gara, pertanto resteranno patrimonio del porto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ECO-INIZIATIVE

Allo studio la realizzazione di una rete di boe in mare per il greggio, ma le società petrolifere sono di parere contrario

