

Porti. Il responsabile dello scalo si impegna a impostare il piano regolatore durante il suo mandato

Napoli alla ricerca del rilancio

Karrer: «Via entro l'estate al progetto finanziato dalla Ue»

CAMPANIA



Vera Viola
NAPOLI

Il porto di Napoli prova a far partire, nonostante il ritardo accumulato, il Grande progetto finanziato dalla Ue, dopo il recente via libera a un budget di 154 milioni. In un **clima** sempre avvelenato dalla corsa alla poltrona del presidente dell'Autorità portuale, e dopo l'avvicinarsi di diversi commissari, Francesco Karrer, ex presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici (Cslp), insediato un mese fa circa a Napoli, ha predisposto un piano e un cronoprogramma.

Ma c'è di più: Karrer si impegna, entro la fine del proprio mandato (in totale sei mesi da maggio a ottobre), a reimpostare il nuovo piano regolatore del porto di Napoli, per «superare - dice - la pro-

posta da tempo formulata che, dopo un lungo iter, è stata oggetto di osservazioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici in numerosi punti. Che pertanto vanno riscritti». Per Karrer, infatti, uno dei motivi della paralisi in cui è piombato lo scalo partenopeo, che nell'ultimo anno ha registrato un calo di traffici superiore al 10%, è la vetustà del complesso delle norme vigenti, che risalgono a un Prg del '58, mai rivisto.

«Decostruire e poi ricostruire» è il suo motto e con questo metodo, che sa molto di scioglilingua, il nuovo commissario cerca di passare dalle parole ai fatti. Per la fine di luglio promette di far partire la prima gara d'appalto per la costruzione di un depuratore da 5 milioni «parliamo di un'opera propedeutica al grande progetto», precisa il commissario. Entro l'estate annuncia altre due gare, questa volta parte integrante del programma europeo (collegamenti stradali e ferroviari), tratta di rete fognaria e poi per la rimozione dei residui bellici dal porto

e per il recupero dei beni archeologici (2 milioni). Ma l'obiettivo più urgente è avviare il dragaggio, uno degli interventi più importanti tra quelli previsti (da 50 milioni) a cui è legata la competitività del porto di Napoli, oggi in condizione di accogliere solo navi da 5 mila teu (container da 20 piedi) e quindi fuori dal circuito dei grandi traffici. Per consentire il dragaggio, in attesa che il progetto riceva il via libera definitivo del Cslp, è in avanzata fase di attuazione la costruzione della cassa di colmata di Levante che dovrà contenere i fanghi rimossi. Opera costosa (95 milioni) e complessa.

«Il porto di Napoli è un sito di interesse nazionale - precisa Karrer - in cui vigono procedure lunghe e articolate». In questi giorni, ad esempio, il ministero dell'Ambiente ha chiesto ulteriori sondaggi per valutare la permeabilità e la tenuta del tufo sul fondo del mare. E l'Autorità portuale è impegnata a fornirli. «L'opera ormai va completata», dice Karrer. Di questa si occuperà prevalentemente

il ministero dell'Ambiente. Mentre le opere a terra sono nel dominio dell'Autorità portuale. Le prime opere a partire, a quanto sembra, sono la fognatura (21,2 milioni) e i collegamenti ferroviari e stradali. Saranno rispettati i tempi? Il commissario alza le spalle: «Spero», dice e incrocia le dita. Restano aperti vecchi problemi rimasti irrisolti. «Il nuovo Prg - spiega il commissario - in armonia con la nuova legge sui porti, dovrà dare risposte chiare partendo proprio dai bisogni». Karrer lascia intendere un cambio di prospettiva: «Le concessioni, contrariamente al passato, saranno armonizzate nella durata con le previsioni del plant-layout portuale programmato; la viabilità interna sarà più ordinata, diretta e a servizio delle compagnie, oltre che di tutti gli utenti del porto, pedoni compresi. Il terminal petrolifero, dopo aver incontrato tutti i responsabili pubblici interessati, sarà ridisegnato tenendo conto di esigenze di produttività, di sicurezza e dei problemi dell'entroterra».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

