

La soluzione già esiste: il porto isola

Vincenzo Senatore

Partiamo dai dati, perché danno la dimensione esatta del problema di cui trattiamo. Nel mese di febbraio del 2007 le Autorità Portuali di Salerno e Napoli, all'epoca separate, commissionano alla società regionale Logica (azienda per la promozione logistica e il trasporto merci) uno studio sullo sviluppo dei traffici commerciali nel porto di Salerno. Viene fuori che entro il 2030 si raggiungeranno i 2,8 milioni di Teu di container movimentati, il triplo del 2009. Poiché ad oggi, con il 2019 che si avvicina, siamo pienamente in linea con quelle previsioni significa che lo scalo commerciale salernitano è ormai già in fase di saturazione. Di conseguenza bisogna pensare ad un'alternativa. Alcuni ingegneri dell'università Federico II di Napoli, che abbiamo interpellato, ci hanno trasmesso il progetto del porto isola. Una soluzione individuata a suo tempo per spostare parte del traffico commerciale al di fuori del circuito cittadino, con benefici sia per l'area portuale che per la gestione del traffico. Tra l'altro, e se ne fa menzione anche in un interessante report progettuale dell'ingegnere napoletano Marco Scerbo, già il Piano urbanistico comunale di Salerno prevede il dirottamento fuori città del porto commerciale e la riconversione dell'attuale scalo ad esclusivo approdo turistico (di qui i progetti di riqualificazione dell'intero waterfront, che dovrebbe culminare in Piazza della Libertà). Il progetto del porto isola prevede la costruzione di una piattaforma rettangolare delle dimensioni di 2 chilometri di lunghezza e 1 chilometro di larghezza. La maxi banchina verrebbe allestita a due chilometri di distanza dalla costa e collegata alla terraferma attraverso un viadotto a percorrenza stradale e ferroviaria. Il tutto, secondo i tecnici, a basso

impatto ambientale. L'idea fu inserita anche nella discussione del Ptcp, il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale. Ma poi se ne persero le tracce. Il porto isola è attrezzato per gestire 2,5 milioni di Teu ogni anno, compresi i cosiddetti Ro-Ro (container destinati a trasporto rotabile), quindi sarebbe un toccasana per l'intero sistema commerciale marittimo di Salerno e provincia. I progettisti, per essere sicuri che funzioni, lo hanno tarato su modelli che già da anni forniscono risultati eccellenti: su tutti i porti piattaforma di Città del Capo in Sudafrica e Valencia in Spagna. Ma altri casi di studio sono quelli di Gijon, Nord della Spagna, Nizza in Francia, Koper Capodistria in Slovenia e Queensland in Australia. Forse vale la pena di discuterne.