

L'INTERVENTO

**IL RIDISEGNO
ERA ORMAI
NECESSARIO**

Era logico, perfino evidente che una rielaborazione del progetto fosse necessaria. Bisognava riequilibrare il rapporto rischio/valori in un'ottica di praticabilità: i cinque rinvii, la prova lampante!

Ricordo che quanto sopra, era già stato detto dal sottoscritto in più occasioni, ed ultimamente anche uno studio dell'Irpet aveva dimostrato la necessità di ridisegnare il progetto e ridefinire coraggiosamente il bando di gara. All'interno dello studio dell'istituto regionale, il lavoro del prof. Vittorio Torbianelli (Università di Trieste) aveva messo in luce in particolare proprio la necessità di ridisegnare il sistema delle dighe foranee, per ridurre l'estensione, accettando l'idea, come poi effettivamente fatto, di realizzare dighe "provvisorie", rimanendo così perfettamente nella cornice del vigente piano regolatore. Altro suggerimento era di realizzare immediatamente le aree per il ro-ro automotive, intervento che la versione originale del progetto non permetteva.

Non nascondo che quando ho guardato le slides concernenti la "Nuova prima fase Darsena Europa" sono rimasto favorevolmente colpito.

Terminal. profondità di calcolo -20 metri, lunghezza banchina 1200 metri; superficie 62 ettari, capacità 1,6 milioni di teu; impianto ferroviario elettrificato e treni blocco sino a 750 m direttamente sulla tirrenica.

Opere di difesa. Tracciato della nuova diga nord sino alla fine del bacino del terminal autostrade del mare. Dighe provvisorie tra quella nord e lo sporgente petroli, a costituire la seconda imboccatura. Nuove dighe esterne, costituire la prima imboccatura. Cosa importantissima, «tutte le opere rispettano geometria e funzioni del Prg portuale vigente».

A fronte di un costo complessivo per infrastrutture di 667 milioni di euro con la precedente ipotesi, la stima della nuova soluzione si attesta intorno a 467 milioni, cioè 200 milioni in meno. A ciò si aggiungono 195 milioni di allestimento terminal per un costo complessivo stimato dell'investimento ora pari a 662 milioni di euro contro gli 862 iniziali. Ancora più interessante la stima del "crono programma" della nuova proposta: un totale di cinque anni per completare sia le opere di protezione sia il terminal contenitori.

È previsto anche l'allargamento del canale d'accesso, con l'obiettivo di potenziare la sezione navigabile del canale di accesso per la sicurezza della navigazione e l'operatività del terminal contenitori aspettando la Darsena Europa, e il ripristino dell'acquaticità della torre del Marzocco.

Finisco dicendo che c'è stata un'azione multilaterale di buon senso, che può essere considerato un modello virtuoso della "project review" condivisa (il primo, probabilmente in Italia nel settore portuale), nato su una linea virtuosa portata avanti da questo governo sui porti, e che dovrebbe essere visto come una vittoria di tutti, per il vantaggio (risparmio) collettivo che apporta.

Angelo Roma

ex presidente Toremar

