Mancanza di spazi a sostegno delle attività produttive, insabbiamento, banchine inadeguate. I punti critici tradizionali del porto di Torre del Greco potrebbero essere risolti nell'arco di diciotto mesi. Tanto occorre per portare a termine i lavori presentati dall'assessore regionale ai Trasporti, **Sen. Sergio Vetrella**, nell'ambito del Progetto Più Europa: 22 milioni di finanziamenti destinati alla città del corallo cui aggiungere altri due milioni di risorse aggiuntive per il solo scalo.

Ma il progetto Più Europa riserverà risorse per cambiare ulteriormente il rapporto tra la città e il porto attraverso i lavori previsti nell'ex complesso archeologico industriale dei Molini Meridionali Marzoli in cui sarà realizzata una "cittadella del mare". "Un luogo suggestivo – ha sottolineato il Sindaco **On. Ciro Borriello** – che evocherà il rapporto peculiare delle tradizioni marinare dei torresi, come quelli della marineria, del corallo, dell'imprenditoria armatoriale e non da ultimo la costruzione di un polo formativo nautico e l'apertura della nuova sede della Capitaneria di porto".

"L'idea di questo programma – ha spiegato il Sen. Vetrella – è di guardare soprattutto allo sviluppo successivo che gli interventi riusciranno a rendere possibili. Abbiamo tutto l'interesse affinché l'iniziativa vada avanti, anche in virtù di altre risorse che abbiamo da investire nell'area".

Il P.I.U'. Europa della città di Torre del Greco, elaborato dall'Ufficio Urbanistica del Comune, coordinato dall **'Arch. Giovanni Falanga**, fermamente portato avanti dal Sindaco **On. Ciro Borriello**, risponde alla necessità di migliorare le condizioni di vita e favorire l'attrattività del territorio, mediante un insieme di interventi in grado di attivare processi auto propulsivi di sviluppo. La zona della marina, del porto, parte significativa per questa complessiva manovra sulla città, è, quindi, l'oggetto specifico di uno 'studio di fattibilità', redatto con la consulenza del Dipartimento di Scienze Applicate dell'Università Parthenope ed in particolare dal Responsabile Scientifico **Prof. Guido Benassai**, con l'obiettivo di definire una strategia innovativa, fattibile e realizzabile in tempi controllabili.

Il porto di Torre del Greco, infatti, soffre della scarsa disponibilità di spazi destinati alle pur

vivaci attività produttive; dell'assenza di servizi, di spazi a terra e di attrezzature a sostengo per lo svolgimento competitivo delle attività cantieristiche; dall'assenza di una banchina in grado di ospitare mezzi nautici e spazi a terra per la sosta dei passeggeri e dei veicoli, da utilizzare anche come attracco per il metrò del mare.

La riqualificazione del porto di Torre del Greco risponde, quindi, ad non più rinviabili esigenze ambientali e di sicurezza, non disgiunte da altrettanto urgenti esigenze di sviluppo economico. La prevalente attività produttiva presente è la cantieristica, che da sempre sostiene ed inserisce l'attrezzatura all'interno della rete della portualità regionale con ruoli e caratteristiche peculiari ed originali, con apporto di valore aggiunto al "sistema" regionale nel settore della cantieristica tradizionale, per la professionalità ormai rare, quali carpentieri, calafati e maestri d'ascia, capaci di interventi di manutenzione e di produzioni di qualità.

La predetta riqualificazione viene attuata con due interventi disgiunti ma fortemente interrelati tra loro: **il recupero ed il restauro del porto esistente e la realizzazione di una nuova darsena per lo sviluppo della cantieristica** .

Il progetto di recupero del porto esistente previsto per *programma integrato PIU' EUROPA* consiste nella razionalizzazione e ristrutturazione di alcune parti esistenti, con contenuti ampliamenti delle protezioni foranee. In particolare si prevede sul molo di ponente il consolidamento e restauro della diga foranea borbonica, con banchine galleggianti mobili dotate di servizi primari e attrezzature per l'attracco della nautica di diporto. Inoltre la diga foranea viene risistemata e prolungata nella sua parte terminale, con l'obiettivo di meglio proteggere lo specchio d'acqua e sistemare gli attracchi per i mezzi veloci per i collegamenti nel golfo da utilizzare in casi di emergenza.

L'intervento per il nuovo attracco dei cantieri include il recupero della striscia di costa a valle della ferrovia dello Stato caratterizzata da condizioni di diffuso degrado ambientale. La lunga scogliera di protezione che corre parallelamente alla ferrovia ad una distanza costante, viene utilizzata per essere inglobata in un'opera posta leggermente più al largo, e completata con un pennello di sottoflutto. Lo specchio d'acqua racchiuso dalla diga foranea viene in parte colmato per realizzare un piazzale di manovra per i cantieri navali che vengono trasferiti dal porto borbonico.

La connessione tra le nuove aree a mare da destinare alla cantieristica ed il retroterra è assicurata dall'annessione alle spalle del nuovo bacino portuale di una vasta area dove sono

collocati parcheggi a raso per alcune centinaia di posti auto, al servizio non solo delle aree funzionali a mare ma anche delle nuove aree a verde e di sviluppo poste immediatamente a monte della nuova darsena.

L'analisi costi-benefici ha evidenziato i **benefici diretti** , che consistono per il porto attuale in una maggiore fruibilità del porto (aumento dei posti barca); migliore fruibilità del porto (incremento della qualità dei servizi) e miglioramento delle condizioni igieniche del porto; per la nuova darsena nel miglioramento delle condizioni di lavoro nei cantieri (ampliamento degli spazi interni ed esterni, e delle dotazioni infrastrutturali); miglioramento della capacità di accesso ai cantieri grazie alla maggior possibilità di parcheggio ed al potenziamento della viabilità, il che si traduce in un potenziale incremento del fatturato dei cantieri.

Valterino Ziviello