

Porti

 Ravenna
 19 Novembre 2020

Canaletta, Tcr, crociere, hub: via vai di draghe

Rossi al Propeller 'intervistato' dal presidente Bassi



19 Novembre 2020 - Ravenna - Il presidente dell'Adsp, Daniele Rossi, è stato il primo ospite di una serie di incontri online promossi dal Propeller club di Ravenna, presieduto da Simone Bassi. In collegamento, oltre al comandante della Capitaneria di porto Giuseppe Sciarrone e a numerosi operatori, il presidente nazionale del Propeller, Umberto Masucci.

In apertura, Bassi ha ricordato l'impegno dell'Adsp per arrivare alla firma del contratto con il general contractor per la realizzazione dell'Hub portuale: "Considero questo un momento storico per il Porto di Ravenna. Un momento che, da un lato, segna la fine di un periodo spesso, nel passato, prima di Rossi, costellato di tensioni e conflittualità non proprie della comunità portuale ravennate. Un momento che, contemporaneamente, dall'altro lato, apre un nuovo periodo di speranze e di prospettive per il nostro porto".

La prima domanda alla quale ha risposto Rossi si riferisce alla tempistica delle varie fasi dei lavori. "Permettetemi di ringraziare tutti coloro che hanno lavorato e lavorano per il buon esito del progetto. A partire dalla Capitaneria di porto, con la quale ci confrontiamo continuamente e dalla quale abbiamo avuto indicazioni molto utili per procedere. Il progetto esecutivo sarà consegnato a maggio e, dopo le dovute approvazioni, potranno partire i lavori. Si stima in giugno-luglio 2021.

Il cronoprogramma del progetto sintetizza la successione dei lavori ed è stato costruito sui seguenti presupposti.

Consentire l'operatività dei terminal anche quando le rispettive banchine saranno in ristrutturazione. Per questo aspetto è già stato illustrato, nel novembre 2018, il piano di gestione che prevede l'esatta successione dei lavori e le opere necessarie a consentire l'operatività dei terminal anche durante il transito del cantiere: bitte aggiuntive, bricole provvisorie, apprestamenti di security. Il piano è entrato nel progetto definitivo come sua parte integrante. Quindi, consentire l'esecuzione dei dragaggi man mano che si saranno svuotate le casse di colmata e quanto prima possibile, riutilizzare tutto il materiale scavato dal canale e dalle casse di colmata come materiale da riempimento nell'ambito dell'opera".

Sinteticamente, il cronoprogramma prevede che i lavori cominceranno contemporaneamente con lo svuotamento delle casse di colmata (serviranno dai 10 ai 12 mesi) e la ristrutturazione delle banchine Bunge, Alma petroli, Unigrà, T&C, Dockspiomboni e nuovo terminal container. "L'accordo con Sapir per poter stoccare materiale di escavo ci aiuterà molto".

“Dopo circa un anno e mezzo si potranno eseguire i primi dragaggi nelle zone dell'avamposto e della curva e avviare i lavori sulle ulteriori banchine Lloyd, la parte a sud di Terminal Nord e IFA.

Dopo circa due anni, potranno essere scavate le zone di largo Trattaroli e iniziati i lavori sulla parte nord della banchina di Terminal Nord.

Dopo un ulteriore anno, potranno essere eseguiti gli ultimi dragaggi fra i bacini di Trattaroli e San Vitale. A quel punto rimarrà unicamente da svuotare, per un'ultima volta, le casse di colmata nell'arco di un altro anno e mezzo.

Il dragaggio della canaletta di avvicinamento per il momento è previsto all'inizio dei lavori, ma, non richiedendo casse di colmata, può essere eseguito in qualunque momento.

Il presidente del Propeller ha poi chiesto un aggiornamento su altri due bandi di gara: la manutenzione ordinaria e l'escavo in alcune aree specifiche del canale.

“Partiamo dalla rimozione della spiaggetta davanti a Tcr e dal livellamento dei fondali al Terminal Crociere” ha spiegato Rossi. La delibera di aggiudicazione dell'appalto “è ipotizzabile a metà gennaio prossimo, successivamente seguirà il mese di stand still in cui si eseguiranno anche le verifiche di legge. La firma del contratto può essere ipotizzata negli ultimi 10 giorni del mese di febbraio e la consegna lavori ai primi di marzo. All'interno di questo iter procedurale, dal momento che l'appalto prevede l'utilizzo di un impianto di trattamento mobile, sulla data di inizio lavori incide pesantemente il tempo che occorre ad Arpa per autorizzare il funzionamento dell'impianto.

Per quel che riguarda i lavori di livellamento della canaletta in avamposto, si può supporre che questi inizino con l'appalto di manutenzione dei fondali per la fine di gennaio 2021. Il materiale scavato andrà nell'area dell'autotrasporto delle Basette, che verrà predisposta con un parcheggio per 250 mezzi, con servizio carburanti e punto ristoro.

Bassi ha chiesto: "Recentemente a 'Radio Porto' si sono susseguite voci su un non meglio precisato intoppo tecnico-scientifico che metterebbe in discussione la possibilità di riversare a mare le sabbie caratterizzate di fascia A. C'è chi parla di un batterio e c'è chi parla di un mostro marino. Cosa ci puoi dire al proposito?"

“Nessun mostro marino, ma batteri, alghe e ostriche...”, ha risposto Rossi.

Dal 2016, a seguito della emanazione del D.M. 173 che regola la materia, la possibilità di conferire in mare i materiali di escavo è vincolata alla valutazione coordinata di test chimico-fisici e test ecotossicologici. Precedentemente la valutazione veniva vincolata ai soli test chimico-fisici.

“I risultati dell'ultima campagna di indagine, svolta secondo i nuovi metodi, evidenziano che, a fronte di un immutato quadro chimico fisico, vi sono forti criticità ecotossicologiche sia dentro al porto dove, in qualche misura, era prevedibile e previsto, ma anche all'esterno, lungo lo sviluppo della canaletta di accesso.

Nelle more che la problematica venga esaminata dal punto di vista scientifico e prima di potere eventualmente suggerire una revisione della norma di riferimento basata su questa ricerca, il progetto esecutivo si sta facendo carico di tener conto della classificazione ottenuta in modo da massimizzare le opportunità di scarico in mare del materiale scavato, nei limiti disposti dalle norme attuali.

Non è ancora disponibile una proposta progettuale che tenga in conto la problematica emersa, tuttavia la originaria previsione di immersione in mare di circa 1,2 milioni di metri cubi di materiale di escavo dovrà essere ragionevolmente ridimensionata e dovranno essere trovate idonee soluzioni di compensazione”.

Rossi ha fornito alcuni dati sull'andamento dei traffici portuali di ottobre che si è chiuso con una perdita del 16,4% sullo stesso mese dello scorso anno “in linea con il trend negativo della portualità nazionale e internazionale. I container hanno perso l'11% mentre molto positivo è stato l'andamento dei trailer del T&C”. 