

Porti

 Ravenna
 16 Dicembre 2016

Daniele Rossi, ecco come cambierà il porto

Intervista a Daniele Rossi, presidente dell'Autorità di sistema dell'Adriatico centro-settentrionale



16 Dicembre 2016 - Ravenna - Il nuovo presidente dell'Autorità di sistema dell'Adriatico centro-settentrionale, Daniele Rossi, ha scelto il convegno 'MareTerra 2016' di Legacoop Romagna per presentare la sua 'agenda' dei lavori dei prossimi mesi. Attraverso questa intervista, Rossi spiega come affronterà il tema dell'approfondimento dei fondali e non solo.

Presidente, il Progettone è defunto. Sarà sostituito in quali tempi?

“Il Progettone era sostanzialmente basato su un approfondimento dei fondali variabile da 11,5 a 13,5 metri in area portuale e conseguentemente sino a 14,5 metri per la canaletta di accesso al porto. In questa area è necessario mantenere una profondità superiore mediamente di circa un metro a quella dell'imboccatura. Questa profondità in termini di materiali risultanti dagli escavi comporta circa 4 milioni di metri cubi da collocare a terra e 2 milioni di metri cubi da riversare a mare.

Le aree che oggi possiamo ragionevolmente considerare disponibili dal punto di vista della destinazione urbanistica e di utilizzo del suolo potrebbero ospitare circa 2 milioni di metri cubi (si tratta delle aree logistiche 1 e 2, dietro la Sapir, ndr). Due milioni di metri cubi di materiali da collocare a terra corrispondono ad un escavo alla profondità di 12 massimo 12,5 metri uniformemente per tutta l'area portuale. Nei primi incontri avuti con gli operatori portuali ho avuto la sensazione che una profondità di 12 - 12,5 metri potrebbe essere soddisfacente non solo nell'immediato ma anche in una visione prospettica di medio periodo”.

All'approfondimento dei fondali è direttamente connesso l'adeguamento delle banchine.

“Non possiamo dimenticare che gran parte delle banchine del porto sono state realizzate più di 50 anni fa ben prima che l'area di Ravenna fosse classificata come zona sismica e quindi la necessità di rinforzo conseguente agli escavi comporterebbe la necessità dei relativi adeguamenti con un impatto economico sul progetto molto significativo”. Per scendere a 12-12,50 metri quanti finanziamenti occorrono?

“I costi relativi a questa fase di lavori, per dragaggi, gestione dei materiali ed interventi sulle banchine, sono ipotizzabili in quasi 200 milioni e con tempi di alcuni anni”.

A quale punto siamo con i finanziamenti? Si è parlato di problemi con la Bei?

“Se riusciremo a rimanere entro questi limiti di costo non dovrebbero esserci difficoltà particolari

nel reperimento delle risorse finanziarie, essendo già stato contrattualizzato con il Ministero il finanziamento da 60 milioni ed essendo a buon punto l'istruttoria con la Bei per la proroga del finanziamento da 120 milioni.

Vista la preoccupazione sul finanziamento Bei, tengo a precisare che ho incontrato nei giorni scorsi i funzionari della banca europea i quali non mi hanno espresso alcuna significativa criticità”.

Questo intervento preclude la possibilità di un ulteriore approfondimento?

“Mi pare sia questo un obiettivo realistico che non pregiudica progettualità future, ma ci consente, intanto, di garantire la piena operatività del porto e, per molti aspetti, anche la possibilità di esplicitarne ulteriori potenzialità. Limitandomi ai containers, non credo di sbagliare dicendo che la capacità ulteriore dei nostri terminalisti è di quasi 200mila unità aggiuntive; ecco dare loro la possibilità di esaurire al più presto questa capacità residuale lo ritengo parte di un disegno strategico”.

Verrà realizzato l'impianto per il trattamento dei materiali di risulta degli escavi?

“Sì, perché questo intervento rappresenta la possibilità di risolvere quantomeno il problema della manutenzione ordinaria dei fondali. Ci stiamo lavorando e stiamo pensando ad un impianto con capacità di trattamento di circa 400 – 500 mila metri cubi all'anno.

Ad oggi è stato pubblicato un avviso di ricerca di aree idonee all'insediamento dell'impianto, abbiamo ricevuto alcune manifestazioni di interesse che sono state valutate per la conformità ai requisiti necessari ed attualmente sono in corso di approfondimento tecnico-economico. Dopodiché partirà la procedura di gara per selezionare il soggetto che realizzerà e gestirà l'impianto. Dovranno anche essere acquisite tutte le autorizzazioni amministrative del caso...speriamo bene. Si tratta comunque di un'opera che entrerà in funzione non prima di due o tre anni”.

All'imboccatura del porto c'è un nuovo dosso, peraltro in espansione. Interverrete?

“Non dimentico certo la necessità e l'urgenza di intervenire in alcune aree specifiche del canale per eseguire al più presto quella attività di manutenzione ordinaria, che ormai è divenuta straordinaria, dei fondali. In particolare ci stiamo occupando delle tre aree critiche (il 'mammellone', il bacino di avanporto e il bacino San Vitale). Le analisi dei sedimenti sono già state eseguite e non hanno evidenziato problematiche particolari.

La gara di affidamento dei lavori è già conclusa, quindi ottenuta un'ultima autorizzazione Arpa si potrà partire e confidiamo che in un paio di mesi sarà tutto sistemato. Non sono certo in grado oggi di affrontare un ragionamento strategico più complesso e di più lungo periodo, ma lo faremo al più presto con il coinvolgimento di tutti gli stakeholder”.

Oltre ai fondali, qual è il suo disegno strategico?

“Credo dobbiamo essere tutti consapevoli che l'escavo dei fondali, seppure rappresenta una parte essenziale dell'attività che dobbiamo garantire, non è l'unica né la più importante. Fondali più profondi che consentano l'accesso a navi più grandi ed aumentino la capacità di ricezione dei nostri terminalisti non servono se non sono inseriti in un programma di ottimizzazione di tutta la catena logistica

Ritengo sia di grande importanza la notizia che il CIPE ha destinato al progetto di riqualificazione della Classicana 20 milioni di euro e credo sia la Regione che il Comune abbiano fatto un ottimo lavoro, ma sono sicuro che tutti quanti condividiamo che questo è solo il primo tassello di una riqualificazione e potenziamento dell'intera viabilità del nostro territorio che consentirà di non vanificare gli investimenti che andremo a fare nel porto.

La catena logistica è fatta di qualità, rapidità ed efficienza dei servizi e dei collegamenti. In questo senso i servizi vanno costantemente migliorati, implementando programmi di attenzione ai nuovi bisogni del mercato, di evoluzione tecnologica, di contenimento dei costi. E è la responsabilità degli imprenditori come parte essenziale della comunità portuale.

Ugualmente i collegamenti devono essere potenziati e tarati su quelle che sono le opportunità di sviluppo del porto. E questa è responsabilità delle istituzioni.

La qualità dei collegamenti stradali e ferroviari, le relazioni con gli interporti, la capacità di fare arrivare navi che sostino poco grazie ad un sistema di controlli informatizzato ed efficiente ed

operazioni portuali rapide che consentano di scaricare merci che possano uscire in fretta dal porto, saranno gran parte delle sfide strategiche del nostro prossimo futuro.

Il metodo di lavoro che intendiamo adottare sarà ispirato all'ascolto, al confronto ed alla condivisione con gli operatori portuali e le istituzioni, alla capacità di proposta e di sintesi".



© *copyright Porto Ravenna News*