

Il porto di Ravenna progetta la grande area dei servizi 200 ettari per lo sviluppo

Nei prossimi 4 anni sulle sponde del Candiano 900 milioni fra investimenti pubblici e privati. Nel 2026 potranno arrivare navi capaci di trasportare 8 mila container rispetto ai 2500 di oggi. Accordo con Rfi per la costruzione di due stazioni merci. Undici ettari per l'autotrasporto

RAVENNA

ALESSANDRO CICOGNANI

Diverse società italiane e straniere stanno iniziando a manifestare il loro interesse per accaparrarsi un pezzo delle nuove aree logistiche. Questo sta avvenendo perché il "progettone" che darà slancio al porto di Ravenna, andando così ad ampliare e consolidare il suo ruolo di leadership nell'Alto Adriatico, in compagnia di Trieste, non è solo l'approfondimento dei canali e il rifacimento delle banchine. Certo i primi due obiettivi sono la "conditio sine qua non", ma lo sviluppo dell'area portuale passa anche da oltre duecento ettari di aree che l'Autorità portuale ha incamerato in conseguenza del progetto Hub. Si tratta di terreni che, per le loro caratteristiche, rappresentano un unicum nel panorama portuale nazionale, perché vere e proprie «aree multimodali», come le definisce il direttore operativo di Ap Mario Petrosino, dotate di ferrovia, strada e acqua e che, soprattutto, sono completamente fuori dalla città. La maggior parte dei porti italiani sono infatti "schiacciati" dai limitrofi centri urbani, mentre il distretto ravennate, esteso su una superficie di 1.600 ettari, gode di un'autonomia invidiabile, per non parlare del fatto che è inserito all'interno di due dei quattro corridoi europei del traffico merci, quello Baltico e quello del Mediterraneo.

Ecco allora che in un contesto nel quale nei prossimi quattro anni, tra investimenti pubblici e privati, arriveranno sulle sponde dal Candiano qualcosa come 900 milioni di euro, avere a disposizione 200 ettari di aree vergini potrebbe davvero contribuire a fare la differenza per far diventare Ravenna il punto di riferimento portuale di tutto l'Adriatico. Già oggi lo è per quanto riguarda la movimentazione delle rinfuse - con 13,3 milioni di tonnellate movimentate nel 2021 - ma quando nel 2026 il canale raggiungerà quota 14,5 metri di profondità, la dimensione delle navi che potranno entrare e uscire farà un balzo rilevante. Da imbarcazioni che possono trasportare un massimo di 2.500 container si passerà a quelle da 8.000.

Lavori in corso

Tornando a parlare delle aree multimodali, che nelle aspettative di Ap dovrebbero essere pronte entro la fine del 2026 (con tanto di accessi stradali e adeguata rete fognaria), al momento sono destinatarie dei materiali dragati nel corso della prima fase di escavo del canale Candiano (obiettivo:

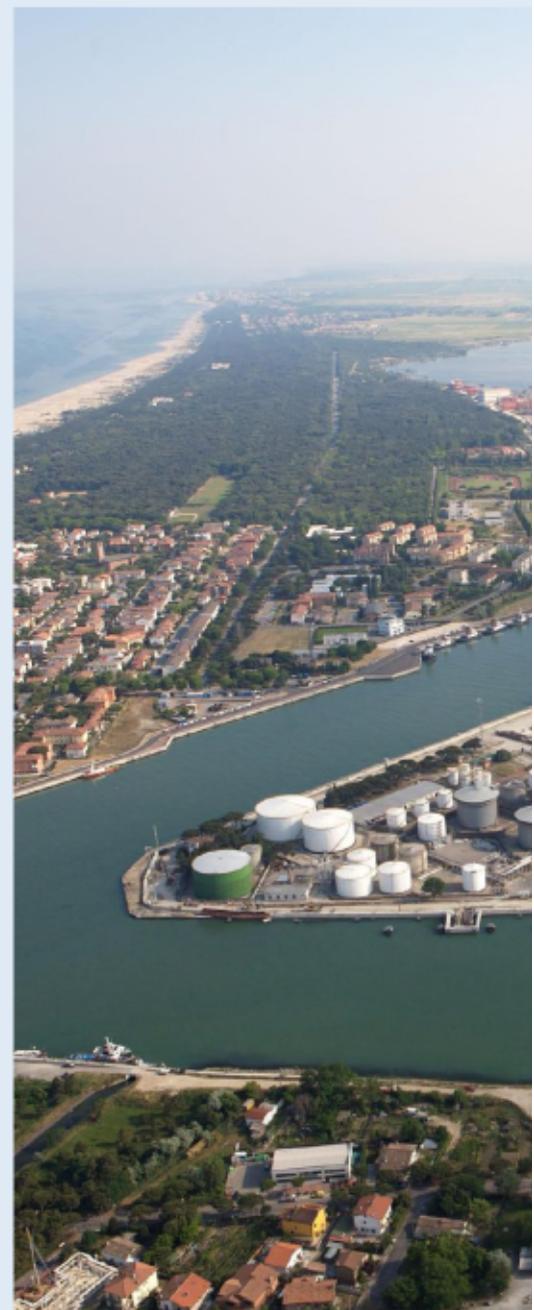
12,5 metri di profondità), così da poter innalzare quei terreni ex agricoli al livello ottimale. Nel frattempo, è stato siglato un accordo con Rfi (Rete ferroviaria italiana) per i lavori di adeguamento del trasporto ferroviario, che prevede la costruzione di due stazioni merci ex novo adiacenti ai terreni: una da dodici binari in sinistra Candiano e l'altra, di cui il potenziamento è ancora in fase di definizione, in destra Candiano. «Attualmente - spiega il direttore operativo Petrosino - con 9.022 treni movimentati all'anno, Ravenna è il secondo porto dopo Trieste per traffico ferroviario. Una volta terminato il progetto - aggiunge - la crescita sarà esponenziale, e dall'attuale quota del 14,5% di merce del porto instradata su rotaia, ci aspettiamo nel 2030 di arrivare al 30%». Inoltre, il 7 settembre dell'anno scorso è stato firmato con Coldiretti il protocollo d'intesa per l'avvio del progetto "Farm to port", che ha lo scopo di sviluppare e promuovere il Porto di Ravenna come centro logistico di riferimento di tutto il Centro-Nord Italia nel settore dell'ortofrutta e delle altre filiere agroalimentari, in particolare nell'export dei prodotti deperibili.

Cresce l'interesse

Va da sé che, con un patrimonio da 200 ettari di aree arricchite di infrastrutture, che le collegheranno da una parte al porto e dall'altra alle reti di trasporti nazionali ed europei, Ravenna, e più in generale la Romagna, potrebbero diventare un centro di interessi primario per attrarre investimenti da parte di tante aziende. «Non si tratta solo di una probabilità - dice il dirigente dell'Autorità portuale, Mario Petrosino - ma di un fatto concreto, perché abbiamo già raccolto diverse manifestazioni di interesse da parte di società sia italiane che del resto d'Europa per venire ad "occupare" una porzione di quei terreni che noi daremo in concessione», nei quali si vedranno quindi fiorire decine e decine di capannoni per lo stoccaggio delle merci in arrivo al porto.

Autotrasporti

C'è però di più, perché il traffico portuale include anche e soprattutto gli autotrasporti e, proprio per questo, una delle aree acquisite da Ap - si tratta di 11 ettari nella zona Bassette - verrà organizzata a servizio degli autotrasportatori. A breve verrà fatto il bando di assegnazione che prevede la realizzazione di 200 stalli per camion, un parcheggio auto, servizi vari come area ristoro, bagni, docce e altro ancora.



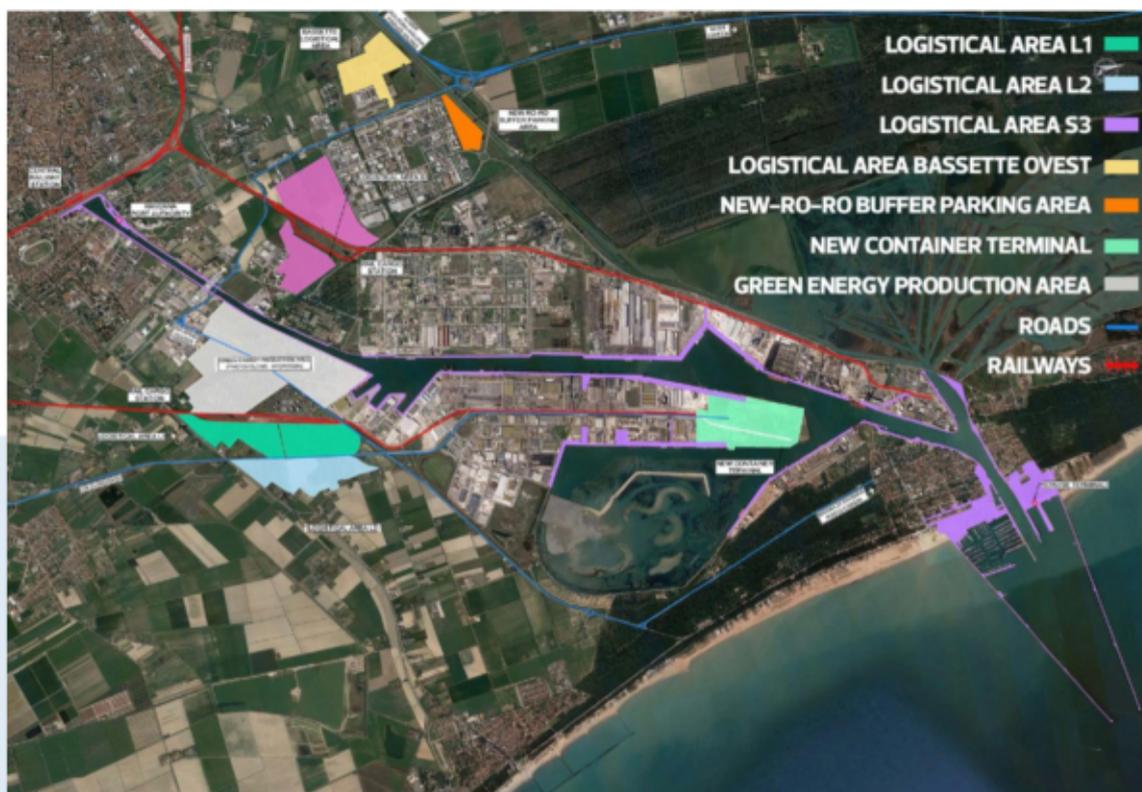
Mario Petrosino,
direttore operativo
di Autorità Portuale Ravenna

Il progetto di una comunità energetica con una serie di impianti fotovoltaici

RAVENNA

Nel porto di Ravenna potrebbe nascere una comunità energetica, perché il futuro dello scalo passa anche da una nuova strategia sul tema dell'approvvigionamento energetico. Tre delle aree logistiche che l'Autorità portuale di Ravenna ha acquisito con i lavori dell'Hub portuale, infatti, verranno dedicate per la produzione di energia elettrica derivante da fonti rinnovabili. L'iniziativa si chiama "Green port" e punta a costruire una serie di impianti fotovoltaici a servizio proprio del porto commerciale. Il progetto è stato selezionato dal Ministero della transizione ecologica tra quelli che potrebbero beneficiare di un sostegno economico derivante dal Pnrr, dato che proprio la transizione verde è uno dei capitoli di spesa più rilevanti

del piano (il totale destinato ammonta a 59,46 miliardi di euro, pari al 31,05% dell'intero tesoretto che potrà spendere l'Italia). In particolare, sul porto di Ravenna potrebbero giungere 19 milioni di euro circa ma, dato che le risorse non sono ancora state assegnate, al momento si tratta solo di mere ipotesi. In ogni caso il programma sul fotovoltaico andrà avanti e con esso anche un proposito forse ancora più ambizioso, poiché nelle intenzioni dell'Autorità portuale, così come descritte dal direttore operativo Mario Petrosino, c'è anche quella di realizzare una comunità energetica all'interno del porto. «Si tratta di un obiettivo sfidante - spiega il dirigente di Ap -, che consentirebbe al bacino portuale di diventare, almeno in parte, autosufficiente sotto il profilo energetico».



Il piano operativo: dai fondali alle banchine

RAVENNA

La cerimonia di consegna delle aree e l'avvio delle attività propedeutiche all'allestimento dei cantieri del progetto "Ravenna port hub" si è tenuta il 24 settembre dell'anno scorso e, dopo l'espletamento dei vari iter burocratici, quest'anno è stato dato il via ai lavori veri e propri. L'opera – che nella prima fase verrà realizzata dal raggruppamento temporaneo d'impresa con mandataria il Consorzio stabile grandi lavori (del quale è socio maggioritario e di riferimento la Rcm Costruzioni del Gruppo Rainone) e mandante Dredging International – «ha quattro direttrici principali» come spiega il direttore operativo dell'Autorità portuale, Mario Petrosino.

La prima direttrice ha il seguente obiettivo: l'approfondimento dei canali portuali. Un lavoro complesso, diviso in una prima fase, attualmente in corso, che prevede di arrivare a una profondità pari a 12,5 metri tramite l'escavo di 5 milioni di metri cubi di sedimenti, e una seconda fase da completare entro il 31 dicembre del 2026, che porterà le "vie" d'acqua a 14,5 metri. Il secondo tema riguarda invece le banchine, che devono essere rifatte proprio per poter essere compatibili con le nuove profondità. Al momento i lavori appaltati riguardano le banchine presenti nella parte sinistra del porto, per poi proseguire con quelle in destra Candiano dalla Sapir fino all'area della Docks Cereali e dalla Yara Italia.

Arrivando alla terza direttrice del piano lavori, così come tracciato da Petrosino, questa prevede la costruzione dell'impianto per il trattamento dei materiali provenienti dalla seconda fase dell'escavo (dato che quelli risultanti dalla prima fase, come detto, verranno utilizzati per l'innalzamento delle aree logistiche) e ad occuparsene saranno le società Renco Spa ed Herambiente. Il quarto tassello è quello che riguarda, invece, i 200 ettari di terreni acquisiti.

I costi

Venendo allora ai costi, come già noto la prima fase del progetto ha un valore complessivo di 235 milioni euro, finanziati da Cipe, Banca europea degli investimenti, Unione Europea e dalla stessa Autorità di sistema portuale. La seconda fase, da 230 milioni, verrà invece finanziata, oltre che dal denaro messo in campo sempre da Ap, con risorse del fondo ministeriale sulle infrastrutture, di cui 45 milioni per l'adeguamento delle banchine in destra canale e 40 milioni per l'approfondimento a meno 14,50 metri, e con i soldi del Pnrr, di cui 20 milioni per la seconda fase di dragaggio del canale, 110 milioni per la fabbricazione dell'impianto di gestione del materiale di risulta dall'escavo e 35 milioni per il "Cold ironing", ossia il lavoro di elettrificazione delle banchine, di cui il bando verrà fatto entro la fine dell'anno in corso.

Altre risorse sempre del Piano nazionale di ripresa e resilienza potrebbero invece arrivare per "Green ports", 19 milioni che puntano all'attuazione di un impianto fotovoltaico, e per il progetto sulla Piattaforma per l'agroalimentare, fino a 20 milioni, con bando in scadenza alla fine di questo mese.

Petrosino (dirigente Ap):
«Abbiamo già raccolto diverse manifestazioni di interesse dall'Italia e dal resto d'Europa per occupare una porzione di quei terreni che daremo in concessione»



Dall'alto, la mappa con gli interventi programmati, una veduta area della parte interna del porto di Ravenna e il terminal crociere di Porto Corsini

