

COMUNE DI RAVENNA
Gruppo consiliare "RAVENNA IN
COMUNE"

Piazza del Popolo n.1 - 48121 Ravenna
tel. 0544 482261 fax 0544 482133
grupporaincomune@comune.ra.it

Ravenna, 10/09/2019

PRIT 2025 (delibera di Giunta Regionale Emilia-Romagna n.2045 del 03/12/2018)

**OSSERVAZIONI SU CAPITOLO 9.1 Il ruolo e le prospettive di sviluppo del porto
di Ravenna**

OSSERVAZIONE:

Da pagina 169, si sviluppa un apposito capitolo, il 9.1, sul porto di Ravenna. Tralasciando il quadro normativo (L.84/1994 e s.m.i.), i primi importanti passaggi sono quelli dedicati al rapporto tra Progetto definitivo Hub Portuale di Ravenna, di cui alla Delibera CIPE del 28 febbraio 2018 e il PAIR 2020 (il Piano dell'Aria Integrato Regionale approvato nel 2017). Relativamente al porto di Ravenna il piano prevede quale elemento fondamentale l'elettificazione dei punti di attracco attraverso l'uso di fonti rinnovabili. Inoltre prevede l'analisi da parte dell'Autorità di sistema portuale della possibilità di attrezzare le nuove banchine con un sistema di erogazione di energia elettrica, cui connettere le navi all'attracco, al fine di arrestare i motori diesel responsabili di emissioni inquinanti e climalteranti (pag. 171).

Relativamente a questo aspetto il progetto, illustrato dal Presidente dell'AdSP, per quanto riguarda gli stati di avanzamento, da ultimo in commissione consiliare il 30 settembre 2018 (Comune di Ravenna) ha chiarito in maniera definitiva che il progetto non prevede l'elettificazione delle banchine.

Quindi la previsione non è compatibile con ciò che Autorità di Sistema Portuale intende fare.

OSSERVAZIONE:

A pagina 172 si segnala che, per quanto riguarda il traffico passeggeri, ci sarebbero stati *“segnali di crescita sulle crociere grazie alla riattivazione del mercato italiano ed estero, anche se non si sono ancora raggiunti livelli adeguati alla potenzialità infrastrutturale di*

cui il Porto dispone”. A riprova di ciò viene citata la serie storica dei dati che, però, si arresta al 2017. Relativamente a questo aspetto, il progetto prevede approfondimento dei fondali anche per il molo crociere che però, nel 2018 ha movimentato solo 18.068 passeggeri e, nei primi sei mesi del 2019, 8.980 in tutto. Non si prevedono miglioramenti sotto questo profilo, anche perché non è stato pubblicato nessun bando per la riassegnazione della gestione in vista della prossima scadenza della concessione a RTP.

Alla luce dei dati recenti si richiede:

aggiornare la tabella 11 di pagina 172 con il dato 2018 e il dato dei primi 6 mesi del 2019

eliminare il testo attuale “Come si può notare dopo la crisi protratta fino al 2015, dal 2016 vi sono stati segnali di crescita sulle crociere grazie alla riattivazione del mercato italiano ed estero, anche se non si sono ancora raggiunti livelli adeguati alla potenzialità infrastrutturale di cui il Porto dispone.”

OSSERVAZIONE:

In relazione alle azioni principali definite come strategiche (pagg.172 e 173) si riportano i seguenti commenti:

realizzazione del Terminal Container con un traffico potenziale di 500.000 TEUs annui, e ridisegno e previsione di nuove banchine in Penisola Trattaroli.

La realizzazione delle banchine (un chilometro!) da destinarsi a terminal container non è accoppiata ad alcun impegno/stanziamen^{to}/progetto per la realizzazione su area privata (SAPIR) del terminal; non c'è alcuno studio che dimostri come possa essere conseguito l'obiettivo di 500.000 TEUs annui visto che nell'alto Adriatico già operano con successo sotto il profilo del traffico container altri 4 porti: Venezia, Trieste, Koper e Rijeka che hanno avuto modo di accrescere e consolidare i loro traffici;

Su che base Ravenna riuscirebbe a sottrarre quei traffici, non potendo contare, anche a lavori effettuati, su fondali competitivi?

individuazione di idonee aree e realizzazione di piattaforme logistiche, come sviluppo dell'iniziale idea del distripark, sia in sinistra che in destra Candiano

La realizzazione delle piattaforme non è anch'essa accoppiata ad alcun impegno/stanziamen^{to}/progetto per la realizzazione su aree private (SAPIR, CMC e altri) dei terminal logistici; né c'è alcuno studio che dimostri che serviranno a qualcosa a parte cementarci dentro i fanghi del Candiano;

In mancanza di riferimenti a studi che dimostrino l'utilità di sottrarre terreni agricoli, eliminare il punto sopraesposto.

realizzazione di canaletta a mare a -15,50, fondali a -14,50 fino a Largo Trattaroli, fondali a -13 fino a bacino S. Vitale

Il progetto approvato dal CIPE prevede numeri completamente diversi e cioè, canaletta a mare a -13,50, fondali a -12,50 fino a bacino S. Vitale

Correggere nel modo seguente: realizzazione di canaletta a mare a -13,50, fondali a -12,50 fino a bacino S. Vitale

attracco crociere di Porto Corsini, con l'adeguamento banchine e nuovi fondali

Il progetto approvato dal CIPE non prevede nessun terzo molo, né alcun soggetto privato ha assunto impegni per realizzare la stazione marittima e i fondali saranno limitati a – 10

In mancanza di riferimenti a previsioni realistiche in essere, eliminare il punto sopraesposto.

dotazione nel porto di punti di approvvigionamento di GNL, in linea con i requisiti dei core port sulle reti TEN-T

Un soggetto privato sta realizzando banchine in grado di supportare un teorico deposito di GNL ma non come punto di approvvigionamento navale (le navi non vi potranno mai arrivare ma solo bettoline) bensì per l'approvvigionamento di camion

In mancanza di riferimenti che dimostrino la previsioni di punti di approvvigionamento GNL per navi, eliminare il punto sopraesposto.

OSSERVAZIONE:

Alla luce di quanto sopra e della necessità, dichiarata dal progetto CIPE, di dragare 4.742.000 mc di materiale (utilizzando una unica vasca di sedimentazione ad oggi piena e priva di autorizzazioni ad essere svuotata e nuovamente riempita), non risulta nemmeno chiaro come gli obiettivi indicati dal PRIT a pagina 173 possano trovare realizzazione.

Massimo Manzoli

Capogruppo Ravenna in Comune