

Venerdì riapre la viabilità sul Ponte di Teodorico. IL VIDEO E LE FOTO DEI LAVORI

Utilizzate 440 tonnellate di acciaio e 6 mila ore di lavoro per realizzare l'intervento



24 Marzo 2021 Da venerdì torna regolare la circolazione sul nuovo Ponte di Teodorico. Da fine maggio 2020 il traffico era stato deviato per consentire l'avvio del cantiere.

Il centro storico della città di Ravenna e la zona della Darsena – separate dai binari delle linee Bologna – Ravenna e Ferrara – Ravenna – saranno di nuovo collegate da un cavalcaferrovia realizzato da Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane), in sostituzione del vecchio ponte Teodorico, con un investimento di 9 milioni di euro.

L'intervento rientra nell'ambito degli accordi sottoscritti da RFI con il Comune di Ravenna, l'Autorità Portuale e la Regione Emilia Romagna, per migliorare l'accessibilità ferroviaria all'area portuale. Le dimensioni del vecchio ponte non permettevano infatti il passaggio dei treni merci adibiti al trasporto di semirimorchi o di interi camion (autostrada viaggiante).

Le caratteristiche del nuovo ponte

440 tonnellate di acciaio, sagomate e saldate con oltre 6mila ore di lavoro, assemblate per mezzo di 162 giunti e oltre 24mila bulloni.

Il nuovo ponte è lungo 58 metri, largo 19 e scavalca i binari ad una quota di quasi 7 metri.

E' costituito da una campata unica, sorretta da due spalle in cemento armato, ai cui lati sono stati realizzati un percorso pedonale e uno ciclabile.

Il collegamento con la viabilità esistente è garantito da due rampe di accesso lunghe 60 metri

Le fasi dei lavori

La demolizione del vecchio Ponte Teodorico, preceduta da interventi propedeutici avviati a inizio 2020, è avvenuta nel mese di giugno dello scorso anno.

Successivamente sono state realizzate le spalle di appoggio dell'impalcato e fra i binari sono stati montati due pilastri metallici verticali provvisori, sormontati da rulliere e piastre, per sostenere l'impalcato del nuovo ponte durante la fase di varo.

La struttura metallica, assemblata all'interno del cantiere, è stata varata alla fine del mese di dicembre. Lo "scheletro del nuovo ponte" è stato inizialmente sollevato con l'ausilio di martinetti e successivamente collocato su speciali carrelli ribassati, per avvicinarlo ai binari. Due gru della portata di 630 e 730 tonnellate – posizionate alle due estremità del futuro cavalcaferrovia. - hanno poi sollevato e infine posato il nuovo ponte nella posizione definitiva.

Verniciatura della struttura, posa della pavimentazione stradale e dei guardrail, montaggio dei parapetti in vetro, realizzazione della segnaletica stradale e installazione dell'impianto di illuminazione sono stati gli interventi finali che hanno completato l'opera.

Speciali isolatori sismici, realizzati su misura, conferiscono alla struttura maggiore resistenza in caso di eventi sismici.

Comprese nei lavori anche opere di mitigazione ambientale, già avviate e in parte completata, fra cui il rivestimento delle scarpate dei rilevati con terreno vegetale e il rinverdimento con idrosemina, la messa a dimora di essenze arboree e arbustive autoctone al piede delle nuove scarpate e il rivestimento in mattoni dei muri in calcestruzzo.

Modalità di esecuzione

Un cantiere complesso per l'interferenza dei lavori con il traffico ferroviario. Per ridurre le ripercussioni sulla circolazione dei treni molte attività si sono svolte in orario notturno e nei fine settimana. In particolare sono state utilizzati tre week end per la demolizione del vecchio cavalcaferrovia, uno per il varo del nuovo ponte e venti per interventi di completamento.

Fra le numerose attrezzature da cantiere impiegate, anche speciali macchine per il taglio laser o plasma, utilizzate per realizzare le varie parti del ponte.

La durata dei lavori – 280 giorni - ha risentito della sospensione di circa due mesi delle attività – fra marzo e maggio 2020 – e di un rallentamento delle forniture del materiale necessario, situazioni entrambe causate dal lockdown imposto dall'emergenza sanitaria

L'area interessata dalla realizzazione dei lavori in oggetto si colloca in una zona della città immediatamente extramuraria, a ridosso della linea nord-est della struttura difensiva di epoca tardo antica (V secolo) poi ristrutturata e caratterizzata dalla realizzazione della Rocca Brancaleone (XV secolo). Per questo le attività di scavo sono avvenute con la presenza di un archeologo.

Rfi, Hub Portuale di Ravenna: l'impegno di rete ferroviaria italiana

Incrementare i collegamenti fra la rete ferroviaria nazionale e i porti italiani per sviluppare servizi intermodali che facilitino, attraverso i Corridoi TEN-T, lo scambio di merci con l'Europa.

È con questo obiettivo che Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane), in coerenza con la strategia del Gruppo FS, ha avviato un importante piano di investimenti del valore di 4 miliardi di euro, di cui circa 1,4 destinati al potenziamento delle connessioni tra linee ferroviarie, porti e interporti.

Al Porto di Ravenna, per la sua posizione strategica all'interno dei Corridoi Baltico – Adriatico e Mediterraneo, RFI ha destinato un investimento di oltre 74 milioni di euro.

Gli interventi

Potenziamento della stazione merci Sinistra Candiano: 7 nuovi binari arrivo/partenza in aggiunta ai 5 attuali e centralizzazione ed elettrificazione di tutto il fascio con un investimento 21 milioni di euro, già ultimata la "bretella" che permette ai treni merci di bypassare la stazione di Ravenna. Concluso anche il progetto definitivo della nuova stazione merci. Prossima apertura della conferenza dei servizi.

Realizzazione della nuova stazione merci Destra Candiano: centralizzazione ed elettrificazione dei 6 binari esistenti, costruzione di 3 nuovi binari ed elettrificazione della tratta di collegamento con l'attuale stazione di Ravenna. L'investimento è di 26,7 milioni di euro, predisposto lo studio di fattibilità e avviati i rilievi per l'esecuzione del progetto definitivo.

Eliminazione del passaggio a livello di via canale Molinetto: l'aumento del numero dei treni sulla linea ferroviaria Castelbolognese – Ravenna e l'incremento del traffico stradale hanno reso necessaria l'eliminazione di questo punto di intersezione fra la viabilità su ferro e quella su gomma, che sarà sostituito da un sottopassaggio carrabile. Investimento 15 milioni di euro. Ultimato il progetto definitivo, in corso la conferenza dei servizi.

Compresi nel pacchetto di interventi anche il nuovo cavalcaferrovia Teodorico e il prolungamento del sottopassaggio della stazione ferroviaria di Ravenna, per un investimento complessivo di 11,8 milioni di euro. 

© *copyright la Cronaca di Ravenna*