

Marendon: "Porto tra insabbiamento e tante draghe"

I dubbi di Lista per Ravenna sui lavori previsti per l'hub portuale



26 Marzo 2022 "Il nostro scalo non riesce a ripartire. Prima il covid-19. Ora la guerra aggressiva della Russia all'Ucraina, che sta bloccando i traffici di argilla, grano e mais provenienti da tali paesi, sottraendo rilevanti materie prime al nostro paese e al nostro scalo" scrive Maurizio Marendon (Lista per Ravenna - Polo Civico Popolare).

"Purtroppo le disgrazie non arrivano sole. La situazione si è acuita con l'insabbiamento del bacino di evoluzione nella darsena S. Vitale, dove le navi vanno a girarsi con la prua rivolta al mare, motivo per cui la Guardia Costiera di Ravenna, a seguito della segnalazione prodotta dal Corpo dei Piloti del Porto, ha emesso un'ordinanza che dispone come le navi di lunghezza pari o superiore ai 180 metri e con un pescaggio oltre gli 8,8 metri dovranno usare obbligatoriamente due rimorchiatori per eseguire la manovra, senza rischio di fare 'grounding', ovvero di incagliarsi sul fondale. Seppur emessa per giustificati motivi di sicurezza della navigazione, essa va ad aggravare le spese, già fuori mercato, sostenute dagli armatori nel porto di Ravenna, portandone lontano alcuni traffici a vantaggio di altri porti. Ma va qui ricordato come già nel giugno 2021 gli operatori portuali, dichiarando che 'attualmente il porto si trova nelle stesse condizioni di cinque anni fa', abbiano chiesto 'innanzitutto che si creino le condizioni affinché la Capitaneria di porto possa ripristinare il pescaggio a -10,50 metri per fare entrare navi di maggiore portata".

"Si può misurare da ciò quanto assurda ed abissale sia la distanza tra la realtà fisico-logistica del porto/canale di Ravenna e gli obiettivi, i progetti e le barche di milioni dichiarati e certi già in essere ed impiegati, con spreco enorme di risorse umane, tecniche e finanziarie, per portare a -14,50 metri i fondali del canale e delle aree di evoluzione interne al porto di Ravenna; non solo, ma anche per scavarne uno nuovo altrettanto profondo per oltre 17 chilometri (9 miglia) di mare aperto, perché le grandi navi arrivino ad imboccare il nostro scalo di fronte alle attuali dighe foranee, dove la quota è ora di circa -10 metri. Come scavare il mare con un secchiello. Dopo tutti questi rincari e con un PIL nazionale prospettato in decrescita verticale, con quale coraggio si pensa di sprecare enormi risorse, umane, tecniche e finanziarie, in un'opera del genere che non darà mai beneficio al nostro porto? Peraltro la draga ecologica di Fincantieri, che ha ricevuto il nulla osta all'inizio dei lavori solo il 5 marzo, iniziando proprio col canale marino, rende inutile l'utilizzo della draga Gino Cucco, in attività nel porto di Ravenna da giugno 2021, per eseguire lavori di manutenzione con un benna da 1,5 metri cubi, grazie ad un contratto pluriennale da 4 milioni".

"Arriveranno 160 mila croceristi e non si è ancora fatto un piano verosimile per il loro smistamento sul suolo ravennate senza gravare selvaggiamente, andata e ritorno, sulla già tormentata viabilità interna a Porto Corsini, che ne resterà torturata anziché avvantaggiata.

Lista per Ravenna si batte - ahimè in solitudine - affinché i soldi del progettone Hub portuale di Ravenna, i fondi europei (largamente a debito italiano) del PNRR e quelli degli investimenti privati stimati in circa 900 milioni di euro vengano usati a beneficio del porto di Ravenna, con tutti i suoi operatori, per sgravarne i costi di sbarco e imbarco, principale mezzo con cui dargli maggiori attrattività, competitività ed espansione economica". 

© copyright la Cronaca di Ravenna