

Porti, i lavori stanno rispettando i target A Napoli pronti due "cassoni" per la diga

LO SCENARIO

Antonino Pane

Cambiano i porti di Napoli e di Salerno. Con oggi comincia il viaggio tra i cantieri finanziati con fondi del Pnrr nei porti per verificare lo stato dei lavori e l'impegno profuso dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale. Insomma vediamo da vicino queste opere, rappresentandone l'importanza che hanno per lo sviluppo dei traffici, il reale avanzamento dei progetti e delle opere e verificare eventuali criticità.

I FONDI

L'Italia ha programmato di investire oltre 2,81 miliardi di euro nei porti commerciali con finanziamenti a valere sui fondi complementari al Pnrr, importi che si aggiungono a quelli programmati dalle 16 Port Authority con fondi diretti o con finanziamenti provenienti a vario titolo dal Ministero dei Trasporti ed a quelli programmati sui fondi cofinanziati dalle regioni del Sud e dall'Ue. Complessivamente gli investimenti in corso nei porti superano i 10 miliardi di euro ma la sfida più ardua è quella di gestire le performance richieste dal Ministero dei Trasporti con decreto 330 del 2021 nell'assegnare i fondi complementari del Pnrr in quanto le opere che dovranno concludersi tra giugno e dicembre 2026. Quindi per essere collaudate queste opere dovranno essere concluse entro i prossimi 16 mesi. Comincia quindi il conto alla rovescia anche se all'orizzonte si profila una possibile proroga dei termini che comunque non arriverà a breve ed in ogni caso potrebbe escludere le opere che non sono ancora state attivate. Ed è proprio sul raggiungimento di questi ambiziosi obiettivi che il Ministro dei Trasporti ha valutato e valuterà le performance dei presidenti delle AdSP, oggi quasi tutti in scadenza, e si valuteranno i Responsabili del Procedimento.

I TERRITORI

I porti della Campania sono stati premiati con il finanziamento di 10 interventi a valere sui fondi complementari del Pnrr, per un ammontare di 361 milioni di euro già in larga parte anticipati e nelle casse della port Authority, segno questo che sono stati rispettati tutti gli step intermedi. Gli sforzi che sono stati operati dal Presidente Andrea Annunziata e dal Segretario Generale Giuseppe Grimaldi che, in aperta controtendenza con i risultati raggiunti nei decenni precedenti, sono riusciti ad attivare progetti esecutivi e cantieri per oltre 500 milioni, formalizzando 11 accordi quadro e 10 contratti attuativi ma anche gestendo con la necessaria cautela le inevitabili interferenze con gli operatori che indubitabilmente vengono penalizzati dai cantieri in corso.

LA DIGA FORANEA

Partiamo dal porto di Napoli trattando il primo dei due grandi cantieri della Diga Foranea Duca d'Aosta che, nell'insieme, hanno ricevuto la più alta quota di finanziamento: 150 milioni di euro. Per questi due cantieri le aree logistiche e di produzione sono allocate a ridosso dei piazzali che un giorno formeranno il Nuovo Terminal di Levante, un'area gigantesca di oltre 270 mila metri quadri che è stata allestita con percorsi di viabilità protetti e sistemazioni di sicurezza, le cui opere sono costate oltre 2 milioni di euro. L'attuale Diga Foranea intestata a Vittorio Emanuele Filiberto Duca d'Aosta, realizzata a tratti tra gli inizi del 1900 fino al 1976, insieme all'antemurale Thaon de Revel misura circa 2,6 chilometri e rappresenta, insieme al molo San Vincenzo, l'opera che protegge l'ambito portuale dal moto ondoso ove sono previste onde superiori a 7 metri. Il Piano Regolatore Portuale vigente del 1958, che a breve verrà sostituito, prevedeva verso levante un prolungamento della diga i circa 1,2 chilometri per proteggere altri moli a pettine che avrebbero dovuto essere eseguiti sacrificando gli arenili di San Giovanni a Teduccio. L'Accordo di Programma firmato nel dicembre 2000 modificava il Piano Regolatore del 1958 escludendo la costruzione dei moli e prevedendo la formazione di una colmata, quella della darsena di levante e della colmata Vigliena (già realizzate e in fase di completamento), nonché la costruzione di un porto turistico. Tuttavia l'attuale configurazione della Diga non protegge sufficientemente le banchine della darsena di levante e dopo un serrato confronto con la Soprintendenza e il Ministero della Cultura è stato ammesso, come ultimo possibile step, il prolungamenti di soli 270 metri della diga foranea, pari a meno del 25% dell'opera prevista. Nessun prolungamento sarà dunque più possibile nel futuro. L'opera, progettata dalle società di ingegneria Modimar-Sispi-Vdp-Vams e React sotto la guida del Rup Rosa Palmisano, venne approvata con delibera 331 del 28.12.2023 per un

ammontare complessivo di investimenti di 58 milioni di euro, dopo aver acquisito tutti i pareri dal parte del Provveditorato Opere Pubbliche, dal Ministero dell'Ambiente e dal Ministero della Cultura. L'esecuzione è stata affidata con delibera 337 del 28.12.2023 alle imprese Sidra-Società Italiana Dragaggi S.p.A. (mandataria), Fincosit s.r.l., Consorzio Integra Soc. Coop. e Savarese Costruzioni Spa, affidatarie dell'Accordo Quadro Lotto 2. Il Progetto esecutivo, sviluppato dalla società Duomi srl per conto dell'Appaltatore, è stato ultimato nel maggio del 2024 ed approvato con Delibera 353 del 9-10-2024 per l'importo di 47.392.097,51 euro al netto del ribasso d'asta del 4,28%. La commessa, gestita dal Rup Palmisano, dal Direttore dei Lavori Nicola Salzano De Luna e Giuseppe Grondona per conto del raggruppamento affidatario, ha visto l'avvio operativo del cantiere già dal 20 giugno scorso con l'approntamento delle aree logistiche e l'approvvigionamento dei materiali per entrare nel vivo appena dopo l'approvazione del progetto. L'opera prevede il prolungamento di circa 270 metri della diga verso levante mediante la posa in opera di 13 grandi cassoni cellulari ciascuno di altezza di 12,5 metri e una dimensione in pianta di 22,20 x 20,60 metri. Ogni cassone ha la dimensione di un fabbricato di 3 piani di impronta poco inferiore a 500 metri quadri. Una volta collocati in opera questi cassoni cellulari verranno riempiti, dopo l'affondamento con acqua, con materiale arido e calcestruzzo; su questi verrà realizzata una soletta in calcestruzzo di 2 metri di altezza con un muro paraonde di oltre 6 metri di altezza. L'appaltatore ha scelto di costruire questi cassoni nel porto di Bari per ridurre l'impatto con le attività nel porto di Napoli e trasferirà i cassoni via mare circumnavigando la penisola.

Ma a che punto sono i lavori? Le aree di cantiere alla darsena di Levante sono ormai coperte da centinaia di tonnellate di pietrame che costituirà la fondazione dei cassoni mentre, da oltre un mese, i pontoni lavorano per eseguire il salpamento dei grandi massi presenti sulla attuale testata. Nel porto di Bari è stato allestito un grande bacino galleggiante ove sono operative oltre 35 unità lavorative, in grado di produrre in continuo un cassone al mese. Ad oggi sono stati eseguiti già due cassoni che a breve saranno trasferiti nel porto di Napoli.

© RIPRODUZIONE RISERVATA