

Porto, la frenata degli imprenditori. Il giorno dopo la prova di manovra. Di Properzio: ancora ostacoli per il traffico di gasolio. Santori: lontani dal traguardo. «Dragaggio, effetti positivi solo per 2 anni»

Il titolare della Sanmar «Programmare subito il prossimo intervento di dragaggio»

PESCARA «La ripresa del traffico petrolifero può aspettare: restano in piedi una serie di ostacoli che ci impediscono di riattivare immediatamente il rifornimento di gasolio e benzina via mare». Il giorno dopo la prova di manovra, effettuata nel porto dalla motocisterna russa Assia per testare il livello di profondità raggiunto dallo scalo cittadino a poche settimane dalla fine del dragaggio, l'imprenditore Sabatino Di Properzio parla di «un segnale sicuramente incoraggiante», ma si affretta a smorzare l'entusiasmo delle prime ore. La riflessione sul futuro incerto delle attività commerciali e turistiche è condivisa da Bruno Santori, titolare dell'impresa portuale Sanmar: «Occhio ai facili trionfalismi, siamo ancora lontani dalla linea del traguardo». Se la Direzione marittima e il sindaco Luigi Albore Mascia, mercoledì scorso, avevano auspicato un immediato ripristino del traffico merci e un passo in avanti per ristabilire i collegamenti con l'altra sponda dell'Adriatico, ci pensano gli operatori commerciali a riportare politici e amministratori con i piedi per terra. «Il problema del porto non è affatto risolto», rimarca Di Properzio, titolare della più grossa azienda di idrocarburi del Pescara, «la prova è stata effettuata con una nave in gran parte vuota e a ridotto carico di pescaggio. Non ci sono state difficoltà ad entrare, ormeggiare e uscire, ma bisogna sempre vedere che cosa potrà succedere con un'imbarcazione carica che dovrà trasportare fino a 7 mila tonnellate di idrocarburi. Le ultime batimetrie ufficiali, che risalgono all'inizio di dicembre, fotografano una situazione tutt'altro che rosea, dove la profondità del porto risultava in alcuni punti inferiore a 4 metri. E a queste condizioni risulta impossibile convincere gli operatori a tornare a fare traffici con Pescara». Come ha confermato il pilota Leonardo Costagliola, che mercoledì mattina ha manovrato la motocisterna Assia della compagnia russa Prime shipping durante le prove d'ingresso, attualmente i fondali della darsena commerciale misurano 5 metri e mezzo. Ma si tratta di un rilevamento non ufficiale. «Sono ostacoli burocratici», aggiunge Di Properzio, «ma bisogna tenerne conto perché in assenza di formalizzazioni non possiamo riprendere i traffici. Inoltre la banchina di levante al momento è occupata dai fanghi del dragaggio e fin quando non provvederanno alla rimozione noi non potremo sistemare le nostre attrezzature». «La prova è stata positiva, ma da qui a dire che il problema è risolto passa un abisso», taglia corto Santori, «oggi come oggi non abbiamo nessuna certezza che possano tornare a Pescara le navi commerciali. La maggior parte dei traffici avvengono con imbarcazioni tradizionali, che hanno la chiglia a punta e non quella piatta come nel caso dell'Assia. Per far ripartire il porto non c'è bisogno soltanto di ripristinare il trasporto degli idrocarburi, ma piuttosto far ripartire tutte quelle aziende che da tre anni non incassano neanche un centesimo». «Credo», conclude, «che di mattoni ne manchino ancora tanti. E' necessario accelerare sull'approvazione del piano regolatore portuale e iniziare fin da ora a programmare il prossimo intervento di dragaggio, che deve essere effettuato non più tardi della primavera 2015».

«Dragaggio, effetti positivi solo per 2 anni»

PESCARA Il dragaggio terminerà alla fine di febbraio, ma secondo il pilota del porto Leonardo Costagliola e gli altri operatori commerciali «gli effetti positivi dureranno un anno e mezzo o al massimo due». Per questa ragione, tra pochi mesi, potrebbero essere nulli i benefici di questo dragaggio costato 13 milioni di euro (10 milioni e 140 mila euro iniziali più altri 2 milioni e 860 mila euro utilizzando i ribassi d'asta) per arrivare a 300 mila metri cubi di sedimenti rimossi. «Ogni anno lo scalo perde tra i 20 e i 30

centimetri di profondità», spiega Costagliola, «per questa ragione è necessario iniziare a programmare subito il prossimo intervento, altrimenti ci troveremo tra un anno e mezzo punto e da capo. Siamo stati fortunati poiché il terribile alluvione di inizio dicembre ha aiutato i materiali a defluire verso il mare, evitando che si depositassero lungo la banchina o nella darsena. Si è verificato un fenomeno fisico noto come “effetto Venturi” che ha fatto sì che la violenza del fiume, che ha raggiunto anche i 12 nodi, risucchiasse tutti i materiali presenti sui lati».

