

Piano regolatore portuale Pescara, Spina: «ancora troppi dubbi senza risposte». Conclusa la Vas ma per gli armatori ci sono ancora nodi da sciogliere

ABRUZZO. Conclusa la procedura Vas sul piano regolatore portuale ma ancora troppi dubbi senza risposta.

Ne è certo Antonio Spina, uno dei 'portatori di interesse' e referente dell'associazione Armatori. Nei giorni scorsi c'è stato un nuovo passo avanti, il consigliere Maurizio Acerbo ha invitato comunque tutti alla calma per evitare «il disastro bis» mentre Spina fa notare che ancora troppi interrogativi sono rimasti senza chiarimenti come quelli espressi nella relazione idraulica del Genio Civile di Pescara.

Alla fine dei conti, per il referente dell'associazione, il saldo è decisamente negativo e ipotizza uno scenario difficile e chiaramente insostenibile dopo anni di incertezze: «i costi dei dragaggi futuri saranno notevoli», denuncia Spina, «i rischi per il Marina anche, i rischi di esondazione permangono, per le difficoltà agli ingressi "ci vorrà una raccomandazione alla Madonna", come dice l'architetto Polacco».

Inoltre i 50 comandanti su 50 dei pescherecci del porto hanno detto chiaramente che non vogliono spostarsi dal fiume alla darsena e hanno firmato 50 no al Prp. «Loro non vengono presi in considerazione», fa notare Spina, «perché fuori dal procedimento di Vas e perché incluse nelle osservazioni dei comandanti.

PIU' SECCHIE?

Non si risponde ad esempio all'osservazione che la nuova diga più grande e più lunga verso sud farà ancora più secche di quella attuale.

«Se l'esperienza fatta con l'attuale diga non ha insegnato agli stessi progettisti che il fenomeno andrebbe ridimensionato piuttosto che accentuato non si vede come possa essere accettato questo aspetto nel Piano Regolatore Portuale», commenta Spina. «La prima conseguenza nefasta di tale prolungamento della diga verso sud sarà che gli interrimenti che creerà colpiranno prima di tutto il Marina di Pescara, che sicuramente non ne ha bisogno, avendo già dei grossi problemi di navigabilità all'imboccatura (la cui eventuale modifica sarà annullata dai nuovi enormi interrimenti creati dalla nuova diga). E gli interrimenti saranno notevoli anche dentro i due bacini, della darsena e di quello commerciale».

LA DEVIAZIONE DEL FIUME

Ma Spina fa notare che non si risponde nemmeno ai dubbi sulla deviazione del fiume a forma di esse verso la nuova foce: doveva essere secondo i progettisti il fulcro del nuovo assetto portuale. Le osservazioni principali sono dell'ordine degli ingegneri di Pescara.

«L'obiettivo principale del PRP era quello di eliminare i dragaggi, eliminare il rischio di esondazione, e allargare il bacino commerciale», continua Spina. «Invece nell'unica relazione presente nella VAS, quella del Genio Civile di Pescara, e relativa all'assetto idraulico della deviazione, si mette in evidenza la mancata soluzione dei due primi aspetti e si raccomandano ulteriori studi approfonditi».

Insomma con la deviazione, rallentando la velocità del fiume per l'allargamento dell'alveo da 40 a circa 70 metri e per la presenza delle due curve, dice il Genio Civile, c'è ancora il rischio di una diluita sedimentazione lungo il nuovo percorso. Dunque saranno sempre necessari dragaggi costanti per evitare il rischio esondazione.

«In sostanza», chiarisce Spina, «è vero che l'uscita dell'acqua del fiume dal canale interno sarebbe più agevole attraverso il nuovo alveo ad esse largo quasi il doppio; ma i sedimenti che sono costretti adesso a sedimentarsi nel canale o bacino interno, e che vengono espulsi adesso a grande velocità attraverso la canaletta senza sedimentazione sostanziosa, si sedimenterebbero invece poi in modo più distribuito nel nuovo canale a forma di esse del fiume per via della ridotta velocità nell'alveo più largo. Quindi i costi dei

dragaggi saranno triplicati».

LE IMBOCCATURE

Senza risposta anche l'impostazione errata delle imboccature della darsena pescherecci e del bacino commerciale, a nord e a sud del fiume: entrambe sono disposte a traverso (verso maestrale e verso scirocco) rispetto ai moti ondosi principali provenienti da nord e da est. Quindi le difficoltà di rientro in porto in sicurezza, proprio quando le imbarcazioni ne hanno più bisogno, sarebbero enormi alle imboccature, per di più posizionate su bassi fondali sabbiosi dove la formazione di onde frangenti rende ancora più pericolosa la navigazione.

«L'esperienza fatta con l'imboccatura a scirocco dell'attuale assetto portuale, che tante difficoltà e pericoli ha causato e causa ai pescherecci e alle navi», fa notare Spina, «non è servita. Un porto deve essere un rifugio sicuro soprattutto in caso di mare mosso o burrascoso o agitato».

