

Pescara. Ecco la superstrada che arriverà al porto. E' tra le opere previste dal nuovo piano regolatore portuale approvato

PESCARA. Una superstrada a 4 corsie sul lungofiume per migliaia di tir con quello che ne consegue in termini di scadimento della qualità della vita dei cittadini. E' quello che prevede il Piano regolatore Portuale appena approvato dai consiglieri regionale che si presume abbiano letto tutti i documenti e dunque conoscano nel dettaglio lo sviluppo futuro che ci sarà grazie al loro voto.

Un Piano di cui si sta molto parlando senza però entrare nel merito di ciò che prevede realmente. Un intervento che sembra avere proprietà taumaturgiche sbandierate dai promotori.

Il Forum H2o inizia una serie di approfondimenti sul tema per divulgare quanto gli enti pubblici hanno invece deciso di condire con poche dichiarazioni propagandistiche.

L'emergenza dragaggio derivante dall'incapacità amministrativa proprio di chi ora esulta per l'approvazione di questo piano ha infatti indirizzato tutta la discussione sull'aver uno strumento, incentrando il dibattito sulla cornice (abbiamo il piano) e non sul contenuto (cosa prevede il piano). «E' utile che i cittadini sappiano e vedano», commenta Augusto De Sanctis, «e siano consapevoli di cosa li attende nei prossimi anni, sulle infrastrutture per le quali saranno spesi i loro denari e di cosa possono perdere in termini di qualità della vita e di economia».

LA NUOVA VIABILITA'

La viabilità del nuovo Porto, che è sostanzialmente incentrata sul prolungamento dell'asse attrezzato fino praticamente a raggiungere la base del Ponte del mare.

Le mappe contenute nel Piano regolatore Portuale diffuse dal Forum H2o parlano chiaro e non lasciano dubbi: una superstrada a raso a 4 corsie dividerà per sempre come una barriera insormontabile la città dalla sponda sud del fiume che sarà trasformata in un nastro di asfalto percorso da auto e mezzi pesanti.

Mezzi pesanti, a migliaia, in considerazione dei dati contenuti nel Piano Portuale, che dovrebbero entrare ed uscire dalla città percorrendo il nuovo asse stradale la cui costruzione costerà alla collettività una decina di milioni di euro.

Il traffico di mezzi pesanti è quantificato e previsto nel documento per giustificare le opere.

L'impatto sulla qualità della vita è facilmente immaginabile; basti pensare alla questione delle emissioni inquinanti degli autoveicoli. La cosa più drammatica, però, è cosa si perde: è possibile, infatti, uno sviluppo alternativo?

Lo stesso Comune di Pescara nel 2012 aveva previsto una progettazione diversa del lungofiume nel Piano particolareggiato n.2 (PP2) che in parte si sovrappone alle aree oggi normate dal nuovo Piano regolatore Portuale. Ebbene, nel PP2, mai approvato, si può vedere cosa potrebbe diventare in alternativa la sponda del fiume.

Una pista ciclabile che collega il mare fino al Bagno Borbonico, al suo museo, al suo auditorium, tanto verde, riqualificazione degli spazi anche ad uso turistico. Ecco quelle che la sponda sud del fiume potrebbe diventare fino al mare.

«Il confronto lascia senza parole ed è a nostro avviso impietoso», conclude De Sanctis, «da un lato cemento, smog, traffico a fare da barriera insormontabile tra la città e il fiume; dall'altro un progetto di riconnessione tra tessuto urbano e sponda fluviale con tanto verde e mobilità a misura di cittadino. Mentre

tutte le altre città, anche quelle con grandi porti, cercano di ridurre il traffico nell'area urbana e di riqualificare i waterfront, qui si va nella direzione opposta, promuovendo tir e auto in pieno centro in quella che potrebbe diventare un'area di pregio anche con la riqualificazione dell'ex Di Properzio. Per ora sulla viabilità ha vinto l'idea di chi sembra avere in testa solo bitume, cemento e grandi appalti. Ci piacerebbe conoscere la posizione del nuovo assessore all'urbanistica Civitarese: tra le due opzioni quale sceglierebbe?»

