

Il ponte del mare blocca il nuovo porto. Nel piano non si è tenuto conto dei piloni dell'infrastruttura. Il Forum H20: «Svista clamorosa». L'Arap: «È superabile». Tre soluzioni per correggere l'errore. Le proposte dei tecnici per lo scalo marittimo: ridurre il canale o aumentare la profondità del fiume

PESCARA Il progetto del nuovo porto di Pescara è da rivedere. I tecnici che lo hanno redatto non hanno tenuto conto della presenza nell'alveo fluviale dei piloni del ponte del Mare. Una svista definita «un errore clamoroso» dal Forum H20, il movimento ambientalista che si è accorto della gaffe commessa dai progettisti. Ma per l'Arap, l'azienda regionale per le attività produttive, che è la stazione appaltante dell'intervento del nuovo porto, si tratta di una semplice interferenza tra le due infrastrutture risolvibile con una modifica al progetto. Modifica che, tuttavia, potrebbe far lievitare leggermente i costi previsti per la nuova opera. Ma l'intervento è necessario, perché i piloni potrebbero rallentare il deflusso del fiume creando, forse, qualche problema di sicurezza in caso di piena. Quanto basta, dunque, per scatenare un vespaio di polemiche. Lo conferma il tono del comunicato emanato ieri dal Forum H20. «Incredibile svista», si legge nella nota, «il nuovo porto canale si restringe e non rispetterà le previsioni del Piano regolatore portuale, causa...i piloni del ponte del Mare». Ma che cosa è accaduto? La spiegazione arriva dal responsabile dell'Arap Giampiero Leombroni. «Non è stato commesso un errore», afferma, «il problema nasce dal fatto che il Piano regolatore portuale è stato redatto nel 2008, contestualmente alla realizzazione del ponte del Mare». In pratica, i tecnici, nella stesura del progetto del nuovo porto che dovrebbe risolvere i problemi di inquinamento del mare e di insabbiamento del fiume, non avrebbero tenuto conto del ponte che si stava realizzando. Una tesi che, però, viene confutata dal Forum H20. «Nelle carte», fa presente il movimento, «gli ineffabili progettisti del nuovo porto paiono prendersela con l'ideatore del ponte, sostenendo che la progettazione è avvenuta nel 2008, contestualmente alla redazione del Piano regolatore portuale e che quest'ultimo il ponte lo riporta graficamente. Evidentemente dandosi una bella zappata sui piedi, visto che dimenticano che il Piano regolatore portuale non è del 2008 ma è stato approvato a fine 2016, 8 anni più tardi, dopo innumerevoli relazioni e consulenze e nonostante quel ponte riportato sulla carta. Forse pensavano che lievitasse nell'aria?». Ora, si dovrà risolvere il problema. Per questo motivo, l'Arap ha già incaricato il professore e ingegnere Mario De Miranda, già progettista delle opere strutturali del nuovo porto, di studiare una soluzione valida. Soluzione che dovrà essere eseguita nella stesura del progetto definitivo, dopo l'analisi specialistica geotecnica e strutturale riguardante il ponte. «Nella peggiore delle ipotesi», ha precisato Leombroni, si dovrà intervenire con una profondità di dragaggio maggiore per migliorare il deflusso del fiume». Operazione che comporterebbe un aumento della spesa. Spesa che, secondo stime dell'Arap, si dovrebbe aggirare sui 500-600 mila euro in più del previsto. Ma per il Forum H20, l'errore commesso dai tecnici sarebbe ben più grave di quanto sostiene l'Arap. «Il nuovo porto canale di Pescara, previsto nel Piano regolatore portuale 2016 sulla carta», avverte il Movimento ambientalista, «avrebbe dovuto essere largo 60 metri, rispetto agli attuali 44. Ma i progettisti non avevano fatto i conti con la presenza del ponte del Mare, delle sue pile e delle relative fondazioni. Pertanto, dovrà essere ristretto». E ancora: «Con 15 milioni di euro si riesce a costruire solo una piccola porzione della mastodontica opera da decine, se non centinaia di milioni di euro. Sostanzialmente, si farà la cosiddetta prima fase costituita dal molo nord, che dovrà seguire il nuovo andamento a S del porto canale previsto nel Piano regolatore portuale 2016, largo appunto 60 metri. Assetto formulato dopo studi su studi, consulenze su consulenze, le ultime ancora nel 2015». E sulle possibili soluzioni da adottare il Forum H20 non risparmia il sarcasmo. «Il nuovo porto canale così ben disegnato dal nuovo Piano regolatore non c'entra», sottolinea, «no, 60 metri non ci capano proprio. Di quanto? Gran consulto, fatti i rilievi, verificate solo ora le carte. Forse, di 5 metri, oppure di 16. Non proprio 'na 'nticchia». «Pertanto», conclude il movimento ambientalista, «il porto canale, invece di 60 metri, verrà un po' ristretto: 55 metri o, addirittura, 44 metri

proprio come ora. Come mai questa incertezza? Perché volendo far andare avanti lo stesso le carte delle autorizzazioni e dell'appalto, i solerti funzionari hanno comunque avviato la procedura di assoggettabilità alla Valutazione di impatto ambientale presso la Regione, presentando entrambi le opzioni».

Tre soluzioni per correggere l'errore. Le proposte dei tecnici per lo scalo marittimo: ridurre il canale o aumentare la profondità del fiume

PESCARA Tre soluzioni per correggere l'errore commesso dai progettisti del nuovo porto canale di Pescara. Sono quelle indicate dai tecnici nella relazione generale dell'intervento da 15 milioni per realizzare la prima fase del nuovo scalo marittimo, che dovrebbe risolvere definitivamente i problemi di inquinamento del mare e di insabbiamento del canale. Nel documento, reso noto dal Forum H2O, c'è un apposito capitolo chiamato «Analisi preliminare delle interferenze», con il sottotitolo «ponte del Mare». E proprio in questa parte della relazione si parla di un'«interferenza» nella realizzazione del nuovo porto canale, costituita dal ponte del Mare. Ecco cosa dicono i tecnici al riguardo: «La larghezza utile per il deflusso delle acque del nuovo tracciato fluviale, prevista dal Piano regolatore portuale del 2008, in corrispondenza dell'intersezione con l'asse longitudinale del ponte risulta di circa 60 metri, ovvero maggiore rispetto a quella attuale (pari a circa 44 metri) di circa 16 metri. La variazione planimetrica del fiume, accompagnata dal previsto allargamento dell'alveo fluviale, costituisce un'interferenza con le fondazioni del ponte, di cui il progetto esecutivo del ponte non sembra aver tenuto conto». Da qui l'indicazione di tre possibili soluzioni per risolvere questo problema. Soluzioni che ora verranno esaminate anche da Mario De Miranda, già progettista delle opere strutturali, cui il responsabile dell'Arap Giampiero Leombroni ha affidato l'incarico. La prima soluzione, quella preferibile secondo i tecnici, prevede di ridurre la larghezza dell'alveo fluviale, indicata dal Piano regolatore portuale, da 60 a 55 metri, mantenendo la stessa profondità di dragaggio dell'alveo di 4 metri proposta per quella zona dal Piano. La seconda opzione, invece, consiglia di ridurre a 44 metri la larghezza del fiume, com'è oggi, mantenendo la stessa profondità di dragaggio a 4 metri. Nella terza ipotesi, quella più radicale, i tecnici suggeriscono sempre di ridurre l'alveo a 44 metri, ma con una profondità di dragaggio maggiore di un metro e quindi pari a 5 metri. Dragaggio che dovrebbe svolgersi frequentemente. «Si ritiene», scrivono dunque gli esperti, «che, dal punto di vista tecnico economico la prima soluzione sia da preferire all'ultima per le seguenti ragioni: minore volume di escavo all'interno dell'attuale corso fluviale e quindi minori sedimenti da trattare; maggiori margini decisionali». Ovviamente, il costo complessivo delle opere sarà soggetto a variazioni.