

PRIMO PIANO

A PESCARA

Il Tav d'Abruzzo
Milioni e trucchi
sul mega-porto



◦ MANDARA A PAG. 7

CIFRE CAMPATE IN ARIA Secondo l'analisi costi-benefici arriveranno a Pescara 2 milioni di tonnellate di merci l'anno e ben 183 di navi da crociera: numeri fantasiosi con Ancona a nord e lo scalo commerciale di Ortona a sud

Il Tav d'Abruzzo: milioni e trucchi per il mega-porto

U

» LILLI MANDARA

Pescara

n'opera faraonica e forse inutile, centinaia di migliaia di tonnellate di cemento alla foce del fiume: nasce così, pezzo dopo pezzo e sotto falso nome, il nuovo porto di Pescara. Nasce parecchio tempo fa e grazie a una serie di piroette riesce ad evitare la Valutazione di impatto ambientale (Via): a decidere è sempre la Regione, che fa solo uno screening preliminare mentre il ministero dell'Ambiente resta fuori, grazie alla tecnica dei progetti a singhiozzo. Che di volta in volta vengono chiamati "interventi per il miglioramento delle acque" o "progetti per la difesa della costa". La parola "porto" è bandita, proprio per aggirare la Via. È la garanzia per arrivare dritti alla meta: il nuovo porto da 103 milioni di euro nascerà col timbro di Comune & Regione, adattato ai desiderata degli armatori, ampliato e poi ristretto come un abitotaglia 48 dopo la dieta dimagrante, e che per funzionare dovrebbe demolire il nuovo ponte ci-

clo-pedonale, immagine da cartolina dello skyline pescarese, voluto dall'ex governatore Luciano D'Alfonso.

È UNA SPECIE di Tav in salsa abruzzese. Che ha una storia lunga, basata su un'analisi costi-benefici molto approssimativa: per funzionare, il nuovo porto di Pescara dovrebbe movimentare 2 milioni di tonnellate di merci l'anno, con un traffico di 258 camion al giorno in una città di 130 mila abitanti che ha già problemi di qualità dell'aria, una follia. Tra le sue ambizioni, Pescara mette anche 219 mila croceristi l'anno con 183 arrivi di navi da

PER BYPASSARE NORME E CONTROLLI

Per evitare la bocciatura del ministero e la Valutazione d'impatto ambientale il progetto è stato spezzettato

CALCOLI FATTI CON I PIEDI

Il progetto da 103 milioni prevede un canale ampio ben 60 metri, ma alla foce c'è un ponte coi piloni larghi 44

Tra fiume e mare

Il "Ponte del mare", alla foce del fiume dove c'è il porto di Pescara

Ansa



crociera e 439 mila veicoli che scendono e salgono dai traghetti. Se si considera che Anconamovimenta il doppio delle merci, e cioè poco più di 4 milioni di tonnellate e che Ortona (il vero porto commerciale abruzzese), ne movimentata 500 mila, si capisce che sono previsioni campate per aria. Basta leggere cosa scriveva nel 2008 l'Ecosfera, società alla quale viene affidata la prima valutazione costi-benefici: il porto di Pescara non avrebbe potuto prevedere, soprattutto per scarsità di aree di banchina, uno sviluppo consistente

del traffico merci e anzi, sarebbe stato opportuno "trovare un po' di traffico in partenza per ottimizzare i costi di trasporto per le navi che ripartirebbero almeno meno vuote". Sui croceristi ancora peggio: Ecosfera prevedeva al massimo 39 mila presenze all'anno. E d'altronde i vacanzieri delle grandi navi ad Ancona sono scesi dai 144.000 del 2011 ai 52.000 del 2017.

La storia di questa Tav in riva al mare comincia lontano, a causa di costi di dragaggio elevati, di difficoltà nello stoccaggio dei sedimenti, di un accesso impossibile per i pescherecci. Nasce con due buoni intenti: riconsegnare il porto ai pescatori e risolvere i problemi di dragaggio. "Problemi diventati insostenibili con la realizzazione negli anni '90 di uno dei tanti errori madornali del

porto: la grande diga foranea che fa da tappo all'acqua del fiume riempiendo il porto di sedimenti - commenta l'ambientalista Augusto De Sanctis, del Forum H2o - Opera che oggi sappiamo essere stata fatta in difformità rispetto al progetto e senza essere assoggettata alla Via. Quell'errore dovrebbe consigliare di non vedere questa procedura come un inutile orpello; invece si persevera".

E COSÌ, invece di risolvere gli annosi problemi con interventi a misura di città, nel 2016 viene approvato il nuovo Piano regolatore portuale di Pescara col faraonico porto, tonnellate di cemento che si spingono

ben oltre la vecchia diga foranea: la darsena per i pescherecci viene spostata a nord del porto canale e quindi in acqua

di mare, per i pescatori significa costi elevati per la manutenzione delle barche. Il lato sud-orientale verrebbe invece dedicato all'attracco di traghetti e navi. Il porto canale terminale, almeno sulla carta, allargato da 44 a 60 metri. E il dragaggio? "Tra le tante integrazioni richieste dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici - dice De Sanctis -, c'erano anche gli studi sulla sedimentazione che dicevano che alla nuova foce si formerebbe una barra di sedimenti ad ogni mareggiata. Nessun problema, nell'analisi costi-benefici del 2015 si mette in conto che i pescherecci non dovranno più rientrare dalla foce". Qui viene il bello: alcuni degli interventi iniziano almeno un anno prima che venga approvato il nuovo Prg portuale.

È novembre 2015, alla Regione si è insediato da un anno Luciano D'Alfonso (Pd) e a Pescara il suo pupillo Marco Alessandrini (come anello di congiunzione il vice sindaco Enzo Del Vecchio che dopo poco diventerà segretario del governatore e poi suo referente all'Autorità Portuale di Ancona), quando viene appaltata, prima ancora dell'ok della Via regionale, la prima tranche del progetto che prevede il buco della diga foranea e la realizzazione di una barriera "soffolta" per 4,5 milioni di euro. Sono "interventi per il miglioramento delle acque", perché in effetti il buco della diga foranea dovrebbe aiutarne il deflusso. A dispetto di tutto però l'inquinamento resta tale e quale. D'altronde al Viac'è Luciano Di Biase (anche se per delicatezza si assenta quando si esaminano i due progetti),



I numeri

2

Milioni di tonnellate: quanto dovrebbe movimentare il porto di Pescara secondo l'analisi costi-benefici Ancona ne movimentata già 4 milioni

103

Milioni: il costo base del piano faraonico per il porto di Pescara. Il secondo lotto ne costa 15

219

Mila: i croceristi che dovrebbero arrivare a Pescara. Ecosfera ne prevedeva al massimo 39 mila

che è anche commissario dell'Autorità di bacino, co-autore del nuovo Prg portuale e quello a cui viene affidata la progettazione del taglio della diga.

A settembre 2018 viene presentato il secondo lotto di lavori per 15 milioni di euro, finanziato col Masterplan, che viene presentato come la realizzazione del nuovo molo nord ma nel parere guai a nominare la parola "porto": anche questa è un' "opera di difesa della costa". Ma si verifica un imprevisto: per accontentare i pescatori, la loro darsena viene di nuovo spostata, senza una variante, questa volta nell'alveo della foce attuale che viene allargata a 60 metri. Così facendo però si dovrebbe abbattere il bellissimo Ponte del mare. E allora dietrofront, si torna ai 44 metri.

ANCHE IL SECONDO lotto bypassa la Via nazionale ma trova la sorpresa: la procedura viene approvata col no dell'Agenzia ambientale secondo la quale queste opere aumentano l'erosione, quindi devono andare dritte alla Via. Tutti fanno orecchie da mercante: tanto, il nuovo soggetto attuatore è l'Arap, l'azienda regionale per le attività produttive, commissario Giampiero Leombroni, nominato da D'Alfonso. E così il nuovo porto viaggia spedito verso la meta, basta che il ministero non se ne accorga. Non per niente, nel 2011, l'unica volta che si espresse sull'iter di approvazione del Prg, aveva scritto che bisognava sottoporre alla Via nazionale "le opere puntuali di progetto". Perché i porti, ingegnere, seguono questa Via. Tutti i porti, tranne Pescara.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

