

PORTO PESCARA: INTERROGAZIONE D'ALFONSO SU INSABBIAMENTO, "SI NOMINI COMMISSARIO"

26 Luglio 2025



'Si individui un Commissario extra ordinem': con questa richiesta il deputato del Pd Luciano D'Alfonso ha presentato una interrogazione al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti sul porto di Pescara, gravato dall'emergenza mancato dragaggio e conseguente insabbiamento.

LA NOTA DI D'ALFONSO

Per affrontare in modo risolutivo, efficace ed efficiente l'emergenza del Porto di Pescara c'è la consapevolezza, ci sono probabilmente le competenze, ci sono le risorse, c'è un Piano Regolatore Portuale, definito quando ero sindaco di Pescara ed entrato in vigore quando ero Presidente della Regione Abruzzo.

Manca una figura capace di farsi carico delle responsabilità, dotato delle necessarie conoscenze documentali ed esperienziali, e capace di non fare i pasticci come accadde con il Commissario individuato oltre 10 anni fa.

Per questa ragione ho depositato un'Interrogazione rivolta al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti per chiedere se non ritenga necessario, emergente e indispensabile individuare un Commissario extra ordinem capace di collazionare le carte nel giusto ordine, di individuare in modo puntuale i propri interlocutori, che con risolutezza sappia cosa realizzare, cosa aggiungere, e quale potere utilizzare per raggiungere il risultato teso a restituire costante e piena agibilità al Porto di Pescara.

Partiamo da una premessa conoscitiva indispensabile per inquadrare la situazione: la città di Pescara è dotata di uno scalo portuale che racconta e rappresenta la storia economica e le fasi di sviluppo del territorio stesso, classificato come porto di interesse nazionale, 'porto rifugio', sede di una flotta peschereccia e di armatori che da sempre sono stati e restano l'anima della micro e media imprenditoria locale sul mare.

Lo scalo portuale porta con sé, per conformazione logistica, foce di sfogo del fiume Pescara, e per qualità realizzativa, il problema congenito dell'insabbiamento dei fondali, un'emergenza che, in alcune stagioni, rende paradossalmente attraversabile a piedi il fiume stesso.

Fino ai primi anni '90 il problema è stato fronteggiato e arginato grazie alla disponibilità in presenza di una draga che consentiva la rimozione, temporanea, ma comunque costante, di quei fanghi i quali, grazie alla normativa all'epoca vigente, potevano essere depositati direttamente al largo della costa, con una notevole riduzione dei costi di tale operazione, garantendo comunque tempestività d'azione.

Negli anni, l'eliminazione della draga permanente da un lato e, dall'altro, l'entrata in vigore di norme ambientali, nazionali ed europee, sempre più stringenti, hanno imposto il divieto generico e dominante, di riporto in mare del materiale dragato introducendo dunque il costo per il suo smaltimento come 'rifiuto', legando le eventuali operazioni di dragaggio alla continua ripetizione delle analisi chimico-batterologiche dei materiali, all'individuazione di una discarica autorizzata e dedicata, consentendo solo in minima parte lo stoccaggio a terra e il successivo riutilizzo dei fanghi come materiale di risulta cantierabile, determinando, in questo modo, un pesante ed evidente aggravio dei costi.

Tale procedura si è concretamente tradotta in una insopportabile dilatazione temporale delle procedure dedicate e in una costante e inarrivabile ricerca, ogni volta, delle risorse utili che, tra l'altro, consentono comunque la rimozione di quantità irrisorie di materiale dai fondali.

Il problema dell'insabbiamento del porto di Pescara è stato in parte mitigato dall'utile e necessaria apertura della diga foranea, che però non ha risolto alla radice i problemi che sono dunque reali, risalenti e permanenti, tanto da determinare, nell'ultimo mese la protesta civile, ma ferma e rigorosa, della marineria che ogni venerdì lascia suonare le sirene di bordo dei pescherecci per richiamare l'attenzione delle Istituzioni sulle difficoltà della categoria che, concretamente, ogni giorno rischia di danneggiare le proprie imbarcazioni durante l'uscita o il rientro in porto, mettendo in pericolo anche l'incolumità delle unità lavorative.

La stessa marineria per la prima volta nella storia, per esprimere la propria stanchezza e sfiducia, ha rinunciato a partecipare alla tradizionale festa della città, dedicata a Sant'Andrea, rifiutando di prendere parte alla consueta processione in mare con il corteo dei pescherecci, e la prospettiva è che, senza un tempestivo intervento, a settembre si potrebbe prospettare la chiusura totale del porto.

Allo stato attuale si stanno svolgendo riunioni istituzionali tra i vertici di Regione Abruzzo, Comune di Pescara, Autorità Portuale e Direzione Marittima, che però non stanno producendo frutti, salvo prospettare un'ipotesi di dragaggio in autunno, dunque fuori tempo massimo, di appena 25mila metri cubi di materiale insabbiato, una quantità irrisoria, con costi sproporzionati;

Ritengo dunque che oggi sul problema del porto di Pescara ci siano le consapevolezza, ci siano anche le competenze, ma probabilmente difettano i poteri perché in Italia una vera tradizione di coordinamento e di collaborazione non c'è.

Considerando che nel nostro Paese si nominano Commissari su tutto, dalle feste religiose alle feste sportive, da opere straordinarie a opere inventate, quella sullo scalo portuale pescarese è evidentemente un'opera straordinaria concreta e rilevante per la stessa economia del medio Adriatico, poichè il porto di Pescara, se riesce a funzionare durevolmente, è l'unica struttura che assegna le ruote al futuro di questo territorio, anche nella sua riorganizzazione urbana e metropolitana

A questo punto ho ritenuto interessare il Ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti per chiedere, attraverso lo strumento dell'Interrogazione, se non ritenga emergente, necessario, strategico e fondamentale prevedere e nominare con la massima urgenza una figura Commissariale extra ordinem per il Porto di Pescara, una figura capace di farsi carico delle relative responsabilità, dotata della rilevante e relativa professionalità e conoscenza documentale ed esperienziale, che non produca i pasticci del Commissario individuato oltre dieci anni fa, ma che con risolutezza sappia agire attraverso la normativa e il principio della responsabilità decisionale per restituire costante e piena agibilità al Porto di Pescara, sapendo che, a differenza dell'altra volta, abbiamo anche un Piano regolatore portuale, definito durante il mio mandato da Sindaco, uno strumento fondamentale che è entrato in vigore, dopo un'inerzia di lunghi anni, solo quando sono diventato Presidente della Regione, e abbiamo anche le risorse finanziarie