

Da sinistra, operazioni di dragaggio al porto di Cattolica nel marzo dell'anno scorso e un peschereccio incagliato sempre nello stesso porto un mese prima. In alto una barca a vela incagliata a Cervia nel 2017

# I porti sono sempre più insabbiati Pesca e diporto, allarme continuo

Il presidente dell'associazione dei porti turistici: «Settore molto penalizzato, è una delle massime urgenze. In certi casi un piccolo dragaggio di poche migliaia di metri cubi può costare fra i 200 e i 300mila euro»

## RIMINI

### PIETRO CARICATO

Il paradosso è che da un lato si assiste all'innalzamento del mare dall'altro i porti della Romagna e le loro imboccature vedono al contrario innalzarsi il fondo e i fondali sono sempre più bassi. I fenomeni sono completamente slegati uno dall'altro. Nel primo caso entra in causa il riscaldamento globale. Nell'altro la difficoltà di dragare i canali e le loro imboccature a causa di una legge che ha cercato di proteggere l'ambiente. Da Cesenatico a Cattolica, da Rimini a Cervia, ogni anno pescatori, diportisti e forze dell'ordine devono fare i conti con questo problema e spesso si assiste all'incagliamento delle barche in certe situazioni più essere anche pericoloso.

Escludendo il porto di Ravenna che per dimensioni e investimenti è uno dei più grossi d'Italia, Cervia, Cesenatico, Bellaria, Rimini, Riccione, Misano Porto Verde, Cattolica sono porti nati lungo la foce di fiumi o in prossimità di essi. Dai fiumi arrivano sedimenti che si depositano nei canali o vengono portati in mare e si deposita-

no lungo la costa, portati dalle correnti. In passato di dragava e si buttava tutto in mare. Il decreto legislativo 152 del 2006, per evitare di scaricare al largo materiale inquinante, ha cercato di regolare questa pratica demandando al ministero dell'Ambiente la scelta di queste modalità. Ma si è dovuto attendere un po'. Infatti questo de-

### LA SITUAZIONE NEI CANALI

**Da Porto Garibaldi a Cattolica gli addetti ai lavori: «C'è meno acqua, in certi punti le barche toccano il fondo»**

### L'OCCASIONE SFUGGITA

**Mario Drudi (Casa del pescatore di Cesenatico): «Si potevano utilizzare i fondi del Pnrr, che peccato»**

creto è arrivato solo nel 2016 (il numero 173). E qui sono cominciati i problemi.

### Dragaggio, lungo e costoso iter

«Obbliga i concessionari a un iter oneroso e complesso senza neanche sapere se alla sua conclusione il lavoro potrà effettivamente essere svolto», così spiega e ha detto in documento trasmesso al governo Roberto Perocchio, presidente di Assomarinas, associazione italiana dei porti turistici, alla quale aderiscono quasi tutte le realtà romagnole. «Rilievi batimetrici, prelievi di sedimenti, analisi chimiche, fisiche biologiche, colorometriche ed ecotossicologiche, il tecnico che costruisce e firma la pratica... Preparare solo l'istanza alla Regione ha un costo medio di 25-30mila euro. In certi casi un piccolo dragaggio di poche migliaia di metri cubi può costare tra i 200 e i 300mila euro. I porti turistici non hanno quasi mai la possibilità di allontanare i sedimenti dell'ambito portuale e quindi ripristinare correttamente i fondali di progetto se non attuando lavorazioni estremamente onerose di conferimento a discariche a terra dei se-

dimenti. Per cui può anche succedere che si metta a preventivo una spesa e che questa dopo le analisi diventi più alta di quel che ci si aspettava e magari blocca tutto».

Una situazione che non aiuta l'attività della pesca con i rischi di restare bloccati o di trovarsi banchi di sabbia all'imboccatura (in caso di mare con moto ondoso finire nel cavo basso dell'onda può risultare pericolosissimo). E non aiuta nemmeno il diporto, inteso sia come tempo libero ma anche come attività economica visto che la Romagna è uno dei due poli nautici più importanti d'Italia e il settore è in forte crescita. «Ma canali liberi da questi sedimenti», aggiunge Drudi, «sono anche uno sfogo in più per fare uscire l'acqua verso il mare quando si verificano alluvioni come quella dell'anno scorso».

### Camminare nel porto canale

Lungaggini e costi hanno avuto quindi un effetto su tutti i porti con situazioni imbarazzanti come è accaduto negli anni scorsi a Riccione dove in presenza di bassa marea si è potuto camminare con l'acqua poco sopra le ginocchia e dove in questi giorni si sta effettuando un dragaggio. Oppure come quando nel 2017 una barca a vela con una scolaresca si incagliò all'imboccatura del porto di Cervia.

Mario Drudi, segretario della Casa del Pescatore di Cesenatico, qualche mese fa aveva lanciato l'idea. «Perché non proviamo a utilizzare i fondi del Pnrr per risolvere questo problema?». L'appello però non ha avuto seguito. «Un peccato», spiega, «perché era un'occasione che difficilmente potrà ricapitare. A Cesenatico tanto per fare un esempio, in meno di 20 anni si è perso mediamente un metro, un metro e mezzo di ac-

qua. Alcuni posti del porto sono stati abbandonati per non correre il rischio di restare bloccati. Nella zona delle barche storiche nei periodi di secca si può arrivare a 40 centimetri di acqua».

### I rischi all'imboccatura

In alcuni ambiti, per la verità, si sono tentate anche strade innovative ma sono rimaste marginali. A Cervia, per qualche anno si è sperimentata la tecnologia di dispositivi ad eiettori che 24 ore su 24 lavoravano nelle zone di accumulo. Qualcosa di analogo è stato realizzato in una parte interna del porto di Cattolica. In attesa di novità, però, non resta che sperare che il lavoro del Ministero dell'Ambiente porti a un risultato efficace.

«Questa», continua Perocchio, «è una delle massime urgenze del diporto e penalizza molto il settore. Ma c'è una speranza. Il Piano del mare elaborato dal governo pone la questione dei dragaggi come prioritaria, c'è un Osservatorio na-



Il segretario del Pd di Riccione Alberto Arcangeli nel 2019 segnala il basso livello dell'imboccatura al porto di Riccione con poche decine di centimetri di fondale. Il livello del fondale è l'altezza della superficie dell'acqua rispetto al fondo

zionale dei dragaggi che ha lavorato al miglioramento della normativa e si sta cercando di rendere tutto più veloce pur mantenendo le tutele per l'ambiente. La speranza è che nel giro di due anni si possa arrivare a compimento di questo percorso». Giovedì 8 febbraio il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica ha istituito con un decreto il gruppo di lavoro per la revisione dell'allegato tecnico legato al decreto 173/2016.

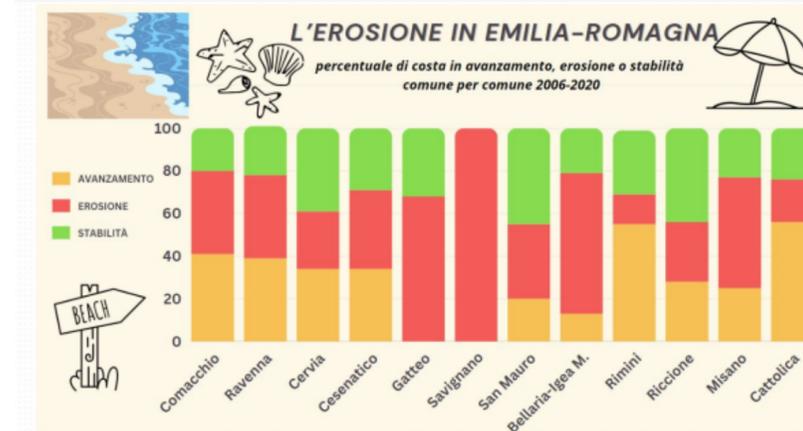
### La speranza

«Questa», continua Perocchio, «è una delle massime urgenze del diporto e penalizza molto il settore. Ma c'è una speranza. Il Piano del mare elaborato dal governo pone la questione dei dragaggi come prioritaria, c'è un Osservatorio na-

zionale dei dragaggi che ha lavorato al miglioramento della normativa e si sta cercando di rendere tutto più veloce pur mantenendo le tutele per l'ambiente. La speranza è che nel giro di due anni si possa arrivare a compimento di questo percorso». Giovedì 8 febbraio il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica ha istituito con un decreto il gruppo di lavoro per la revisione dell'allegato tecnico legato al decreto 173/2016.

In alcuni ambiti, per la verità, si sono tentate anche strade innovative ma sono rimaste marginali. A Cervia, per qualche anno si è sperimentata la tecnologia di dispositivi ad eiettori che 24 ore su 24 lavoravano nelle zone di accumulo. Qualcosa di analogo è stato realizzato in una parte interna del porto di Cattolica. In attesa di novità, però, non resta che sperare che il lavoro del Ministero dell'Ambiente porti a un risultato efficace.

## L'erosione si mangia un terzo della costa emiliano-romagnola



Lavori sulla battaglia contro gli effetti dell'erosione

## RIMINI

Più di un terzo della costa emiliano-romagnola ha subito erosione. Nel periodo 2006-2020 il 35,4% del litorale (pari a 34,7 km) è arretrato di oltre cinque metri. A dirlo è lo studio dell'Ispira, Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale, che ha messo sotto osservazione i 644 comuni costieri italiani. Sulla riviera l'emergenza climatica non si rivela solo attraverso l'innalzamento del mare, con effetti devastanti quando in Romagna si verifica l'incrocio fra alta marea, piogge abbondanti e vento di bora. Il tema dell'erosione è al centro dell'agenda di politica e di ricerca da molti decenni e rimane comunque di attualità. Nel corso degli anni ha portato alla realizzazione di scogliere protettive e alla messa a punto di altri sistemi di difesa dell'arenile.

### Le cause

«L'erosione», spiega l'ingegner

Andrea Salmeri che ha curato lo studio per Ispira, «è generata principalmente dal mancato apporto dei sedimenti dai fiumi che nel corso dei decenni sono stati imbrigliati. I sedimenti giunti in mare dovrebbero infatti essere distribuiti lungo le coste dalle correnti. L'arrivo di una mareggiata dovrebbe portare o togliere sabbia e il tutto dovrebbe essere compensato dal sistema dunale che però nelle zone antropizzate (come la Romagna e l'Italia) sono quasi del tutto sparite».

Sulla costa dell'Emilia-Romagna, lungo i 97,9 chilometri dal Delta del Po a Cattolica, sono stati misurati 34,7 km di erosione, 37,2 di avanzamento (38,0%) e 26 (26,6%) di stabilità. I tratti di costa in avanzamento sono leggermente superiori a quelli che arretrano quindi. Ma c'è poco da festeggiare. «L'avanzamento», spiega infatti Salmeri, «spesso dipende dai ripascimenti e non da cause naturali. Su

questo argomento però non abbiamo dati perché non esiste un catasto ufficiale dei ripascimenti. Non sappiamo quindi né come né quanti ne vengono fatti».

### Il dato comune per comune

I comuni che hanno erosione su più della metà della loro costa sono Gatteo (68%), Savignano sul Rubicone (100%, ma il tratto del comune è di soli 241 metri), Bellaria-Igea Marina (66%), Misano Adriatico (52%). Quelli che hanno meno erosione sono Cervia (27%), Cattolica (20%), Riccione (28%) e Rimini (14%). In mezzo ci sono Comacchio (39%), Ravenna (39%), Cesenatico (37%), San Mauro Pascoli (35%). Gli avanzamenti maggiori si sono registrati a Rimini (55%), Cattolica (56%), Ravenna (39%) e Comacchio (41%). Appena al confine con la Romagna da segnalare una situazione buona a Gabicce mare (45% di avanzamento e solo 6% di erosione).