Iniziativa promossa da

ASSOCIAZIONE

ARTICOLO 3

liberi e uguali

"Andiamo in PORTO"

Uscire dall'emergenza e programmare il futuro del Porto di Pescara

mercoledì 27 giugno 2012, ore 9.30

Sala "Camplone" - Camera di Commercio Pescara

Associazione "Articolo 3 - Liberi e Uguali"

Via Alento, 101 - Pescara

www.articolo3.it info@articolo3.it

seguici su facebook

DOMMY comunicazione

ASSOCIAZIONE ARTICOLO 3

ATTI DEL CONVEGNO

"ANDIAMO IN PORTO"

Uscire dall'emergenza e programmare il futuro del Porto di Pescara

Mercoledì 27 giugno 2012
Sala "Camplone" - Camera di Commercio, Pescara

La redazione degli atti contenuti
in questa pubblicazione
nonché la trasmissione in streaming sul web
della diretta dell'intero evento,
sono state rese possibili dal contributo del
Gruppo Consiliare presso la
Regione Abruzzo dell'Italia dei Valori.

DiPIETRO
ITALIA dei VALORI

ASSOCIAZIONE ARTICOLO 3

"Tutti i cittadini hanno pari dignità sociale e sono eguali davanti alla legge, senza distinzione di sesso, di razza, di lingua, di religione, di opinioni politiche, di condizioni personali e sociali.
È compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale, che, limitando di fatto la libertà e l'eguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo della persona umana e l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione politica, economica e sociale del Paese".

Articolo 3 della Costituzione italiana

Siamo nati per contribuire a rendere possibili nei fatti i valori espressi dall'articolo 3 della Costituzione Italiana, riferimento indispensabile per far crescere una società migliore con la forza delle idee, il valore del vero confronto, la riflessione, che ci aiutano a non distruggere, ma a costruire.

Il Presidente
Antonella Allegrino

ATTI DEL CONVEGNO

"ANDIAMO IN PORTO"

Uscire dall'emergenza e programmare il futuro del Porto di Pescara

INDICE

La giornata	p.	5
Introduzione ai lavori di ANTONELLA ALLEGRINO	p.	8
Intervento di DANIELE BECCI	p.	11
Intervento di BRUNO SANTORI	p.	13
Intervento di ADRIANO GOIO	p.	16
Intervento di GIOVANNI DAMIANI	p.	18
Intervento di ENZO BALDUCCI	p.	22
Intervento di RAFFAELLA MASSACESI	p.	25
Intervento di LUCIANO POZZOLANO	p.	28
Intervento di MASSIMO TONDELLO	p.	30
Intervento di GIAMPIERO CATONE	p.	35
Intervento di GIANFRANCO PISELLI	p.	38
Intervento di MARINELLA SCLOCCO	p.	41
Intervento di CARLO COSTANTINI	p.	44
Intervento di VINCENZO SERRAIOCCO	p.	48
Conclusioni di ANTONELLA ALLEGRINO	p.	51

LA GIORNATA

"**ANDIAMO IN PORTO**", è questo il titolo scelto dall'Associazione "Articolo 3 – Liberi e Uguali" per il confronto sul difficile presente e sul futuro del Porto di Pescara, che si è tenuto mercoledì 27 giugno 2012, presso la Sala "Camplone" della Camera di Commercio di Pescara.

"*Un'iniziativa di informazione diretta alla cittadinanza per fare chiarezza e mettere a fuoco le problematiche perché nel sostenere costi per superare l'emergenza si guardi anche al futuro e allo sviluppo del Porto*" - ha spiegato Antonella Allegrino, Presidente dell'Associazione "Articolo 3 – Liberi e Uguali" - "*Serve una visione chiara affinché il Porto recuperi il suo ruolo di motore principale dell'economia pescarese, ecco perché abbiamo chiamato a confronto tecnici con esperienze analoghe a quelle di Pescara, esperti del Prg Portuale ed anche aziende che illustreranno procedure innovative per le operazioni di dragaggio e il riutilizzo dei fanghi*".

Antonella Allegrino, Presidente dell'Associazione "Articolo 3", apre l'incontro

Alcune immagini dell'incontro.

L'evento, aperto e coordinato da **Antonella ALLEGRINO**, si è svolto in due momenti distinti.

La prima parte, di taglio tecnico-economico, ha visto la presenza di **Adriano GOIO**, Commissario Straordinario per il risanamento del bacino del fiume Aterno-Pescara; **Enzo BALDUCCI**, Dirigente del Settore Lavori Pubblici del Comune di Molfetta e Responsabile del Procedimento dei Lavori del Nuovo Porto di Molfetta; **Massimo TONDELLO**, Esperto della "Geo Sintex S.r.l.", azienda di Sandrigo (VI) specializzata in soluzioni innovative per il riutilizzo dei fanghi derivanti dal dragaggio; **Giovanni DAMIANI**, Biologo, Esperto in materia ambientale; **Raffaella MASSACESI**, Progettista del PRG Portuale di Pescara; **Daniele BECCI**, Presidente della Camera di Commercio di Pescara; **Bruno SANTORI**, Presidente Confesercenti Pescara; **Luciano POZZOLANO**, Comandante della Capitaneria di Porto Pescara.

A seguire, per il tavolo politico-istituzionale, sono intervenuti l'On. **Giampiero CATONE**, i Consiglieri Regionali **Marinella SCLOCCO** e **Carlo COSTANTINI**, **Gianfranco PISELLI** in rappresentanza della Provincia di Pescara e l'Assessore Comunale con delega al Porto **Vincenzo SERRAIOCCO**.

In questo documento sono raccolti gli atti integrali del convegno.

Tavolo Tecnico-Economico

Tavolo Politico-Istituzionale

ATTI DEL CONVEGNO

“ANDIAMO IN PORTO”

Uscire dall’emergenza e programmare il futuro del Porto di Pescara

Mercoledì 27 giugno 2012, ore 9.30
Sala “Camplone” - Camera di Commercio, Pescara

ANTONELLA ALLEGRINO
Presidente Associazione “Articolo 3 - Liberi e Uguali”

Buongiorno a tutti, buongiorno da noi di “Articolo 3 Liberi e uguali” e grazie per esserci questa mattina.

Oggi vogliamo affrontare un argomento molto sentito e vogliamo farlo grazie all’apporto di persone competenti, di persone che ogni giorno affrontano i temi correlati alle problematiche dei porti e nello specifico, per quanto ci riguarda, il problema del Porto di Pescara.

Noi vogliamo, sostanzialmente, affermare quest’oggi, che nel sostenere dei costi per superare l’emergenza del Porto di Pescara, quindi il problema del dragaggio, si guardi anche al futuro e allo sviluppo del porto stesso.

Vogliamo sostenere che gli interventi e i relativi costi per affrontare questa emergenza abbiano una visione verso il futuro del Porto di Pescara.

Oggi vogliamo riuscire a dire tutto questo e lo vogliamo dire in maniera ampia; infatti i relatori sono numerosi, e soprattutto abbiamo voluto creare un filo conduttore con tutti i cittadini che sono quelli più attenti, che sono quelli che leggono i giornali ogni giorno e ascoltano le notizie sulle problematiche inerenti al Porto di Pescara e al dragaggio.

Questo filo conduttore, lo abbiamo voluto creare proprio tramite la diretta streaming, quindi una diretta web, che va in onda da questo momento, a cui chiunque può collegarsi. Devo specificare, e lo faccio con piacere, che questa possibilità di diretta streaming e poi la conseguente redazione degli Atti di questa iniziativa, sono resi possibili grazie ad un contributo concreto del Gruppo Regionale dell’Italia dei Valori.

Come siamo sempre abituati a fare noi di “Articolo 3”, vogliamo raccogliere tutto quello che facciamo, quindi l’esito degli interventi, e vogliamo che il tutto non resti un dibattito tra pochi nel momento in cui la discussione viene affrontata.

Vogliamo, invece, che tutto possa diventare patrimonio di tutti: parliamo di cose pubbliche, parliamo della vita quotidiana del nostro territorio e l’Associazione “Articolo 3” ha proprio lo scopo di voler sottolineare, di voler affrontare i temi dal punto di vista del cittadino e, proprio per questo, noi siamo presenti e attivi anche nell’affrontare il problema del porto, che abbiamo seguito sin dall’inizio.

Noi di “Articolo 3” ci siamo dati un metodo, abbiamo voluto partire proprio da uno studio, cercare di studiare per capire in cosa consiste questa problematica e cercare di ascoltare tutti coloro che direttamente o indirettamente sono collegati al Porto di Pescara, sia dal punto di vista economico e turistico, sia dal punto di vista ambientale ma anche, perché no, dal punto di vista dell’immagine che ha a che fare proprio con l’intera città, e direi anche con l’intera regione. Quindi, abbiamo voluto partire dal verificare che cosa è accaduto nel corso degli anni e ci siamo accorti che negli anni, fino alla fine degli anni ’70, il problema del dragaggio non esisteva perché esisteva, invece, una draga che ad opera dello Stato svolgeva attività continuativa di dragaggio dei fanghi. Abbiamo poi visto che questo è venuto meno, che ci sono state una serie di iniziative di cui oggi si parla molto: la diga foranea, l’impermeabilizzazione dei moli e, quindi, quelli che molti considerano degli errori strategici fatti negli anni sino ad arrivare al fatto che quelle del dragaggio sono diventate delle esperienze momentanee, svolte poche volte negli ultimi 10 anni e l’ultima volta, come ben sappiamo, anche sospesa.

Abbiamo voluto, a questo punto, porci anche una domanda: ma se il dragaggio non fosse rivolto solo a risolvere l'emergenza ma diventasse continuativo? Se vi fosse un dragaggio stanziale?

Se anziché investire milioni di euro, come è accaduto da parte della Regione che ha messo a disposizione del commissario straordinario 2 milioni e 800 mila euro per affrontare lo scorso anno il problema del dragaggio, se invece di fare questo tipo di operazione si pensasse ad una draga stanziale, quindi ad acquistare una draga, quanto costerebbe? E così abbiamo chiesto dei preventivi, abbiamo parlato con aziende che producono draghe, che le gestiscono e ci siamo accorti che la draga più aggiornata, quella che ha minore impatto ambientale, quella più innovativa costa circa 3 milioni di euro; che una attività stanziale di dragaggio darebbe la possibilità a diverse persone di lavorare spendendo, da parte dell'eventuale ente preposto, magari un ente "ad hoc", 2 euro a metro cubo tra costo del lavoro, costo di manutenzione e quant'altro. Questo naturalmente sarebbe soltanto una parte del grande lavoro che invece deve essere fatto e in merito alla problematica relativa allo smaltimento dei fanghi; sullo smaltimento esperienze importanti a livello nazionale ed internazionale ci mostrano come i fanghi una volta lavorati, anche con un sistema di *soilwashing* - come è accaduto anche a Pescara, in un brevissimo periodo di tempo lo scorso anno quando è stato noleggiato un impianto di *soilwashing* che pulisce e depura i fanghi - si ha la possibilità di un reimpiego degli stessi in attività edili, spesso anche relative ai porti come è stato fatto, per esempio, nel porto di Molfetta; e qui io ringrazio particolarmente l'ingegner Enzo Balducci, rappresentante del porto di Molfetta che oggi è presente e ci racconterà della loro esperienza.

Abbiamo visto che ciò è avvenuto anche nel porto di Viareggio ed in quello di Livorno.

A Ravenna vengono attualmente impiegati i danari di un importante fondo europeo, il "Life Plus", che finanzia proprio questa attività di prelievo dei fanghi e di restituzione alle imprese e alle attività edili. Molti porti hanno impiegato ed impiegano questi materiali proprio per la realizzazione di moli, di banchine, di infrastrutture che sono addirittura ricollegate ai porti stessi e quindi ci siamo chiesti: ma tutto questo che cosa può avere a che fare con il piano regolatore portuale di Pescara, che è un argomento di strettissima attualità dato che siamo attualmente in fase di Osservazioni del Piano, che scadranno il 2 luglio prossimo.

Ecco, come potrebbe, eventualmente, tutto questo, consentire di creare una filiera virtuosa che non sia lo spendere milioni di euro nell'emergenza ma faccia sì che sia superata l'emergenza, di cui tutti noi siamo consapevoli, aprendo una nuova visione verso il porto di Pescara? Il porto di Pescara ha una valenza che riguarda l'intero territorio regionale e dal punto di vista economico, naturalistico e turistico per quanto riguarda i traffici; e allora, proprio di tutto questo noi vogliamo parlare e ne vogliamo parlare, oggi, con un tavolo tecnico ed uno politico.

Ringrazio i relatori presenti in questo momento al tavolo tecnico: sono persone di altissima specializzazione e competenza ciascuno nel proprio settore. Ma ne vogliamo parlare nella seconda parte della mattinata anche con il tavolo politico.

Ringrazio l'onorevole Costantini che è già presente e che interverrà nella seconda parte come saranno presenti anche, e ringrazio, l'assessore Serraiocco in rappresentanza del Sindaco di Pescara; il consigliere regionale del PDL Emilio Nasuti, la dott.ssa Marinella Sclocco del PD, che in qualche modo hanno fatto azioni, sono intervenute all'interno della istituzione Regione con interrogazioni e con proposte di

legge proprio relative al porto di Pescara. Sono loro che noi abbiamo voluto invitare proprio perché sono coloro che maggiormente hanno riflettuto e approfondito il tema.

Termino ricordando che tutto quello che diremo oggi, vuol essere materiale da tenere come patrimonio comune non solo di conoscenza ma anche di stimolo e di approfondimento per il presente, certo, ma anche per il futuro del porto di Pescara.

Dire porto significa, anche, inevitabilmente dire fiume, visto che il porto è posto alla foce del fiume, un fiume che ha una valenza straordinaria, un fiume che oggi rappresenta una criticità anche per il rischio di esondazione di cui più volte leggiamo sui giornali, di cui più volte gli addetti ai lavori ci hanno manifestato la preoccupazione e oggi ne parleremo anche grazie alla presenza del Commissario Straordinario, l'architetto Goio. Un fiume e un porto che sono strettamente collegati e che oggi rappresentano una grande criticità e minaccia per il territorio. Ma noi vogliamo con tutte le nostre forze, da semplici cittadini, ed è questo che facciamo come Associazione "Articolo 3", vogliamo che questa criticità, questa minaccia, si superi al più presto perché il fiume Pescara e il Porto al più presto possano diventare, veramente, una risorsa strategica per l'intera Provincia e per l'intera Regione Abruzzo.

E allora passo immediatamente la parola al padrone di casa, al Presidente della CCIAA, dott. Daniele Becci, che ci ospita questa mattina nella Sala "Camplone". Al Presidente Becci vorrei chiedere, brevemente, proprio in quanto rappresentante del mondo economico che risente profondamente del problema che oggi affrontiamo in merito al porto di Pescara, quale è la situazione, quali sono i numeri rispetto alle perdite che stiamo subendo in questo periodo e quale può essere, deve essere invece il futuro del porto in una prospettiva che vuole essere di rinascita, una prospettiva di vero sviluppo in una visione strategica, in una visione nuova del territorio.

Grazie Presidente.

DANIELE BECCI
Presidente Camera di Commercio di Pescara

Grazie Antonella, grazie all'Associazione Articolo 3, benvenuti alla Camera di Commercio dove oggi, permettetemi la battuta, c'è un argomento nuovo, parliamo del porto. Giorni fa abbiamo fatto una conferenza stampa insieme alle associazioni di categoria, ai sindacati, alle associazioni ambientaliste perché crediamo che sul porto di Pescara si stia vivendo una vera e propria una tragicommedia, un enigma insoluto, e purtroppo non si riesce a comprendere quali siano le cause che hanno portato a questa situazione.

Antonella Allegrino prima mi chiedeva quali sono le conseguenze: io credo che le conseguenze siano sotto gli occhi di tutti. Con Bruno Santori stiamo portando avanti la questione da un anno e mezzo circa e credo che, in tutto questo tempo, se ne siano dette di cotte e di crude anche se, polemiche, dialoghi e confronti hanno portato a questo. Qual è l'impatto economico del porto sulla città? Noi siamo abituati a vivere il porto come una parte essenziale della nostra città, fa parte della tradizione della città e di noi stessi, con tutto quello che ci gira attorno: i trabocchi, i pescherecci, la marineria, le aziende che ci lavorano, la Tiziano; c'è una storia, c'è un'economia pulsante, un'economia che oggi è più visibile perché il porto non funziona, perché il porto è inagibile.

Io ho vissuto questa storia dall'inizio, prima salutando il Commissario Goio mi sono ricordato quando si parlò del famoso commissario, Goio che sicuramente è una persona di grossa esperienza su questo tipo di attività, ricordo perfettamente che allora mi disse: qui la cosa non mi è chiara ed io non accetto per tutta una serie di motivi che non sto qui ad elencare. Sicuramente Goio allora aveva ragione, è stato una specie di Cassandra e presagì il disastro che stava arrivando.

Gli errori sono stati commessi proprio da strutture organizzative serie tanto per cominciare non si può parlare di porto se non si parla di fiume, non si può parlare di fiume se non si parla di porto, questo è un sistema, il sistema fiume-porto di Pescara che deve essere affrontato nella sua interezza, pensare che magari si facciano degli interventi dal ponte della ferrovia in su e non si prevedono interventi verso la foce del fiume secondo me, da un punto di vista tecnico, è un errore fondamentale: è come se il braccio destro non sapesse quello che fa il sinistro.

Quindi c'è stato un primo vero grande errore nell'impostazione, tipicamente italiana, del problema: più istituzioni parlano dello stesso argomento ma quelle istituzioni tra di loro non si confrontano e non prendono la cosa a 360°. Il fiume Pescara, che è un piccolissimo fiume, vede una riserva naturale all'inizio, un disastro ambientale dovuto all'insediamento tanti anni fa di una industria chimica e nella parte finale addirittura non riesce ad arrivare al mare: una situazione del genere è una situazione molto molto particolare.

Gli ambientalisti hanno pienamente ragione nel dire che sono stati fatti interventi proprio a spot, a macchie di leopardo dove si sono create delle situazioni borderline lungo il fiume Pescara. Tuttavia pensiamo ad altre realtà: la civiltà industriale nasce attorno a Londra, il fiume Tamigi era una cloaca vera e propria, raccoglieva tutto quello che c'era, l'industria pesante, la chimica, finiva tutto nel fiume perché una volta non è che ci fossero gli impianti di depurazione, le tecniche di depurazione o delle normative e leggi di riferimento. Bene il fiume Tamigi ha avuto un intervento vero, serio, profondo, ed oggi non dico che la sua acqua si possa bere ma, se non

altro in alcuni tratti, ci si allena, si fa canottaggio, si fa il bagno. Viceversa nel fiume Pescara tutto questo io non lo farei allora è chiaro che la situazione è sicuramente da azzerare per poi ripartire, io non vedo alternativa. E' da risolvere immediatamente l'emergenza del dragaggio perché il porto lo dobbiamo ridare a quella economia che vive intorno ed è impensabile che alcune aziende abbiano chiuso perché gli organi preposti non abbiano provveduto nel tempo, io personalmente ho una idea ben precisa circa le responsabilità che si sono e magari nel secondo giro ne parlerò.

Ma ribadisco: occorre una struttura di gente capace che prenda in esame il fiume, il sistema fiume-porto canale da dove nasce a dove muore e si ridiscuta tutto, ma questa è soltanto una fase; l'altra fase che interessa l'economia di questo territorio, di questa città, della sua provincia è che il porto deve essere riaperto perché i danni sono stati tanti e credo siano già seri e importanti e hanno portato alla chiusura di aziende, alla perdita di posti di lavoro. Lasciatemi ora aprire una parentesi polemica: è paradossale che lo Stato in un porto chiuso abbia fatto un intervento di 200/250 mila euro, attivando una piccola reception, una specie di dogana in un porto chiuso, morto, io credo che sia veramente una presa in giro a Pescara e ai pescaresi.

Chiudo con questa piccolissima polemica ma che vi fa capire la tragicommedia che noi stiamo vivendo con questo elemento così folcloristico che è sotto gli occhi di tutti dove nessuno, ma proprio nessuno ha detto una parola.

ANTONELLA ALLEGRINO: Grazie Presidente Becci che ti stai battendo in maniera molto forte e determinata a favore dell'economia così colpita. A questo proposito vorrei, quindi, proseguire sul tema dell'economia dando la parola al Presidente della Confesercenti di Pescara, dottor Bruno Santori, che è molto addentro a questi temi perché, anche direttamente, svolge un lavoro che ha a che fare con il Porto.

Allora Bruno, anche a te chiedo dei numeri, la tua visione, il tuo punto di vista. Come si deve guardare al futuro del porto di Pescara?

BRUNO SANTORI
Presidente Confesercenti Pescara

Ho appena appreso che abbiamo 10 minuti quindi dovrò sforbiciare notevolmente il contenuto del mio intervento. Però mi hai fatto delle domande interessanti.

Quella sui numeri direi di saltarla perché se ne è parlato talmente tanto sulla stampa locale e credo sia inutile tornare a parlare dei posti di lavoro che si perdono, eccetera...farò un rapido e semplice richiamo a questa tematica in fondo al mio intervento, però mi hai chiesto anche di guardare al futuro.

Allora, il futuro del porto di Pescara è un tema che in questi giorni occupa molto le pagine dei giornali e rispetto al quale credo dovremmo fare una riflessione un pochino più pacata. Ho letto toni, sinceramente, che non aiutano un confronto sereno che invece ritengo, vista l'importanza di questa scelta che va fatta nell'interesse della città, debba essere riportato su un piano di confronto serio e competente, quindi, su questo punto non entriamo: io non sono un ingegnere idraulico e non mi permetterei mai di esprimere dei giudizi su delle proposte che sono state fatte, non ho le competenze su questo tema e lascio fare ai tecnici il loro lavoro. Questo credo che sia un elemento fondamentale ed imprescindibile di un dibattito pubblico che deve essere affrontato con una certa serenità e con una certa responsabilità, però c'è un argomento sul quale possiamo trattare, sul quale dobbiamo confrontarci per fare in modo di andare nella giusta direzione per la città perché tra l'altro, come hai detto [Antonella], io sono un operatore del settore e se sostengo una tesi la sostengo nell'interesse della collettività e nell'interesse di una attività economica nella quale io opero.

Io rappresento un interesse alla luce del sole, un interesse perfettamente esposto e che quindi sarà criticabile o condivisibile, ma è alla luce del sole. Le finalità sono chiare e noi è sulle finalità che ci dobbiamo mettere d'accordo per capire cosa vuole fare la città quando si ragiona su certi interventi e per quelle che sono le mie conoscenze sulle quali ritengo che mi posso esprimere con una certa competenza.

Credo che ci sono 2 elementi sui quali occorre fare un ragionamento pacato ma documentato, seriamente documentato perché su questo dibattito rischiamo di avvitarci in una riflessione che guarda solo al nostro ombelico.

Noi spesso rischiamo di ragionare per quanto riguarda il ruolo di Pescara nella portualità dell'Adriatico limitandoci a fare dei ragionamenti che sono solo circoscritti alle mura cittadine ed invece sarebbe opportuno capire in che tipo di contesto siamo inseriti, cioè dove è collocata Pescara dal punto di vista logistico infrastrutturale e cosa si muove sopra le nostre teste.

Noi non lo vediamo ma in realtà il bacino adriatico-ionico è un bacino di enorme rilevanza dal punto di vista dei traffici di merci e passeggeri all'interno dell'Adriatico.

La posizione di Pescara è una posizione che tutti gli osservatori, i tecnici dei trasporti e quelli che si occupano di economia dei trasporti riconoscono come una posizione strategica. Allora mi si potrà dire Pescara, Ortona, Vasto, non c'è grossa differenza dal punto di vista geografico, per una nave che deve affrontare centinaia di miglia non fa nessuna differenza fermarsi a Pescara, Ortona o Vasto. Ma se questo è un ragionamento che per le merci può andare bene, è un ragionamento che non sta per niente in piedi per quanto riguarda i passeggeri; quindi, primo punto sul

quale ci dobbiamo chiarire è che se vogliamo che l'Abruzzo abbia un ruolo nella movimentazione turistica di passeggeri, traghetti e crociere bisogna puntare sul porto di Pescara, perché è chiaro che è più facile realizzare un porto con tutte le dovute cautele e i dovuti studi a Pescara piuttosto che realizzare caselli, stazioni ferroviarie, alberghi, strade a Ortona e Vasto, visto che l'elemento discriminante che determina la scelta di un porto nel traffico passeggeri è l'infrastrutturazione e la dotazione di servizi a terra, e l'unico centro tra Ancona e Bari dotato di determinate caratteristiche è Pescara. Adesso può piacere o non piacere ma la realtà è questa, quindi la prima scelta sulla quale dobbiamo decidere legittimamente se puntare o rinunciare è questa.

Vogliamo uno sviluppo in questo settore? Sì, facciamo certe cose; no, ci rinunciamo, benissimo, è una scelta assolutamente legittima che attiene alla comunità locale, ai decisori locali, ma che va fatta, prima o poi va fatta, e in questo momento visto che abbiamo una proposta di sviluppo del porto che trova sostenitori e trova oppositori. Trova sostenitori in quelli che la vedono come una opportunità, trova oppositori in quelli che ritengono che queste opportunità non esistono. Allora io dico che le opportunità esistono e nessuno lo può smentire; ho i dati ma non ho tempo. Poi si sceglie legittimamente, ripeto, nel rispetto del confronto democratico, se le vogliamo cogliere o non le vogliamo cogliere ma dire che non esistono è il primo "falso ideologico" che si introduce strumentalmente in questo dibattito.

Il secondo tema è quello delle risorse e anche questo è un tema molto serio in questo momento in particolare perché sappiamo tutti, purtroppo, quello che è successo ed è inutile che torniamo sul tema delle risorse pubbliche e su come è facile spenderle male. Basti pensare all'esperienza del commissario Testa che si è ritrovato un tesoretto di circa 3 milioni che in altri tempi ci avrebbe consentito di dragare da Pescara fino a Bussi e con il quale, invece, oggi non siamo riusciti nemmeno a muovere un centimetro cubo di fanghi per tutte le vicende che voi conoscete e che, come diceva giustamente il Presidente, l'architetto Goio aveva felicemente intuito in anticipo. Ma esistono anche altri strumenti.

Il partenariato pubblico-privato è uno strumento di grandissimo interesse nel momento in cui consente all'intervento privato di acquisire una quota di gestione della struttura che va a realizzare per un certo numero di anni. E' una esperienza più che consolidata nei porti soprattutto nel settore della movimentazione passeggeri dove esistono dei partenariati pubblico-privato che gestiscono congiuntamente banchine, terminal crociere, stazione marittima, servizi portuali, che rappresentano il ristorno per l'intervento che il privato ha operato sulla struttura pubblica. Tra l'altro la Camera di Commercio sta portando avanti un progetto finanziato da Unioncamere sulle infrastrutture e avremo, a giorni, un incontro con l'unità della Presidenza del Consiglio dei Ministri che si occupa proprio di partenariato pubblico-privato. Si coinvolgono armatori, si coinvolgono investitori, si coinvolgono fondi di investimento e si realizzano queste opere sgravando così il pubblico da un impegno economico che probabilmente autonomamente non sarebbe in grado di sostenere. Allora, questi sono due temi fondamentali sui quali ci dobbiamo chiarire.

Inoltre, vogliamo affrontare in maniera serena e documentata il dibattito sul piano regolatore portuale rispetto al quale io, ripeto, non voglio esprimere giudizi. Non sono un architetto, non sono un ingegnere, non sono un tecnico ma se sono un cittadino democratico mi devo fidare di quello che mi dicono gli architetti, i tecnici e gli ingegneri e se le voci sono discordanti ci deve essere un soggetto in grado

di dirimere queste discordanze perché da cittadino mi aspetto che esistano delle strutture che siano in grado di dare delle risposte alle domande che sia da cittadino che da operatore economico pongo.

Fa ridere questa affermazione se guardiamo a quello che sta succedendo sul dragaggio: abbiamo un soggetto pubblico, che è l'Ispra, che non è stato in grado di dire se le analisi sono state fatte bene o se sono state fatte male e in Italia non c'è un soggetto che è in grado di dire se il DTT esiste oppure no...va bene ma questo è un altro discorso...("in Europa e non solo in Italia" – intervento G. Damiani)... Perfetto, quindi capiamo, purtroppo, in che condizioni ci troviamo. Interlocutori non li abbiamo su determinate tematiche e poi siamo in questa situazione...

Allora, piano portuale e futuro del porto di Pescara, questi sono i due temi sui quali, secondo me, da operatore marittimo, ci dobbiamo chiarire.

L'ultima annotazione, velocissima, come associazione di categoria siamo intervenuti nei confronti della Regione soprattutto perché abbiamo visto che giustamente e in maniera sacrosanta, si sta impegnando per indennizzare le attività della pesca. Purtroppo, però, le attività commerciali sono state completamente azzerate. Cioè, è bene chiarire questo anche nell'opinione pubblica: gli operatori della pesca hanno grossissime difficoltà, non è solo il dragaggio, ma anche il carburante e tante altro cose...i blu box...sono i classici tartassati del settore marittimo ma con tanti sacrifici e con tante difficoltà continuano ad operare in questo momento In altri porti c'è chi affronta i danni, invece gli operatori del settore commerciale e turistico hanno perso completamente il lavoro. Per fare un paragone immaginate di essere dei barbieri e che improvvisamente diventino tutti calvi, è questa la reale situazione e la politica non se ne sta occupando o meglio, e non perché sono qui presenti, esiste solo una proposta di legge in Consiglio Regionale per gli indennizzi per le attività commerciali turistiche e di servizio sulla quale, però, se non c'è un impegno unitario delle forze politiche non avremo nessun tipo di sbocco. Questo è un tema forte di equità sul quale, come associazione di categoria e non solo come Confersercenti, non daremo tregua. Grazie.

ANTONELLA ALLEGRINO: Grazie a Bruno Santori e approfitto per dire, a proposito di dati, che qualche dato proveniente dal centro studi di Confindustria calcola che la perdita per le famiglie dei lavoratori, attualmente ammonta a 1 milione e 500 mila euro solo per gli ultimi 18 mesi, con la cancellazione, al momento, di 74 posti di lavoro, senza considerare tutto ciò che riguarda la pesca. Inoltre, vi è una perdita di fatturato per il 2012 di circa 180 milioni di euro e il mancato fatturato per le attività commerciali e turistiche collegate al traffico passeggeri, faranno mancare all'economia territoriale circa 22 milioni di euro.

Questi sono dati del centro studi Confindustria, tra l'altro tu Bruno sei promotore di una azione risarcitoria che un gruppo di aziende, di realtà, hanno avviato nei confronti della Regione Abruzzo e del Ministero.

Ora vorrei passare il microfono all'architetto Adriano Goio. Allora architetto, lei è Commissario straordinario per il risanamento del bacino del fiume Aterno-Pescara, peraltro da diversi anni.

Ha anche, a suo tempo, qualche mese fa, rifiutato la nomina di Commissario straordinario per il porto, e sicuramente lei avrà un'idea precisa di quella che è la situazione ma soprattutto una qualche idea rispetto al futuro del Porto.

ADRIANO GOIO
Commissario Straordinario per il risanamento del bacino del fiume Aterno - Pescara

Il mio rifiuto è legato a una ragione molto semplice: dalle analisi fatte anche in modo superficiale si capiva che il problema era di dover ristrutturare tutto il porto e non solo di dragare perché nell'ordinanza con la quale mi si dava l'incarico era detto, sostanzialmente, che 2 milioni erano erogati dallo Stato e 2 milioni dalla Regione. I 2 milioni dello Stato non sono stati spesi e, nella stessa ordinanza, mi si diceva che dovevo progettare la ristrutturazione del porto, dragare la parte della zona commerciale e, mi veniva facile dire, se c'è da fare qualcos'altro ditemelo che con i 2 milioni della Regione proviamo a farlo...una assurdità.

L'incarico mi è stato dato dal Presidente Testa che io ho sentito allora, ho sentito anche durante questo anno e ho sentito anche questa mattina e mi ha detto che, purtroppo, non poteva venire perché è andato a Roma e in sostanza anche lui ha provato le stesse delusioni provando ad affrontare il problema. Ho detto allora, e ridico oggi, una questione che per me è fondamentale: il dragaggio non è risolutivo cioè nella condizione attuale se il porto non viene ristrutturato, il dragaggio è un'opera di Sisifo. Si draga quest'anno, ok. L'anno scorso mi pare si parlava di 70 mila metri cubi, c'era addirittura chi diceva che probabilmente bisognava dragarne molti di più ma consideriamo 70 mila metri cubi e nessuno dice niente su dove devono andare questi 70 mila metri cubi perché la discussione poi verteva su questo: la buttiamo a mare? No, non si può buttare a mare, sì la si può buttare a mare...in questo rimbalzo di responsabilità tra buttiamo a mare e non buttiamo a mare, evidentemente, la differenza è sostanziale perché se il dragaggio è dragare 70 mila metri cubi e portarli al largo è un costo relativamente modesto. Se il dragaggio è 70 mila metri cubi e devo fare la caratterizzazione, devo prendere il materiale e poi portarlo in una discarica autorizzata, non è che si moltiplica 2 per 3 ma si moltiplica per decine e decine di volte il costo. Ecco per quale ragione io ho ritenuto allora e continuo a ritenere tuttora che il dragaggio non sia sufficiente da solo per due motivi sostanziali: il primo la diga foranea, che bene o male è inutile starne a discutere se è stato fatto un errore o meno ma è un tappo al fiume; il secondo è che il materiale dragato, che in un certo periodo è stato messo nella vasca di colmata esistente, oggi non può andarci più perché la vasca è piena; anche l'anno scorso era piena e non solo ma non è a norma, quindi ha due problemi, deve essere messa a norma e bisogna portare via tutto il materiale, caratterizzarlo e portarlo in discarica. Sono decine di milioni di costo e, anche per questo, il piano regolatore prevede delle soluzioni.

Io a suo tempo avevo incrociato il prof. Noli che, può piacere o no, è il massimo esperto che ci sia in Italia per i porti. Assieme avevamo elaborato, sulla base del piano regolatore, un progetto di massima di ristrutturazione del porto che era stato anche illustrato alla riunione organizzata dalla Camera di Commercio e il Presidente Becci, se lo ricorda, che sostanzialmente immaginava questo: il fiume che adesso finisce dove adesso c'è il porto dei pescatori sarebbe stato prolungato con degli argini artificiali oltre la diga foranea, tagliando la diga foranea e quindi andando a versare al di là della diga.

Il vantaggio sarebbe che il dragaggio lo farebbe naturalmente il fiume e non si dovrebbe ogni anno mettersi a dragare perché dragare significa lasciare tutto

com'è; dove si è dragato, l'anno dopo la fossa che si è fatta ricava ancora materiale dal fiume e si riempie nuovamente. La ristrutturazione, poi, prevedeva due tempi: un primo tempo facendo questa operazione per un costo di 18 milioni; un secondo tempo, con un costo maggiore, che prevedeva una nuova vasca di colmata dove si era già individuato il posto in cui realizzarla. Poi c'era lo spostamento delle attuali capanne, credo siano 8 o 9 per le bilance di peso. Mentre i trabocchi, che sono autorizzazioni che la gente ha avuto e ha ancora diritto di avere, venivano trasferiti e sull'esterno veniva rifatto un piccolo porto per i pescatori liberando e separando. Diciamo sulla sinistra del fiume ristrutturato veniva il porto pescatori e sulla destra veniva tutto liberato per il porto commerciale.

Sono assolutamente d'accordo, e lo dicevo già l'anno scorso, con quanto diceva prima il dott. Santori relativamente al partenariato pubblico-privato perché credo che nella condizione attuale, dato che il porto è di proprietà dello Stato che investe 1 milione di euro ogni 5 anni, non si va da nessuna parte. L'ipotesi del partenariato potrebbe consentire, facendo un progetto intelligente, di mettere in piedi anche qualche tentativo. Probabilmente c'è lo spazio per fare questo, per mettere in piedi una operazione pubblico-privato con la quale si possa affrontare in due tempi la realizzazione della ristrutturazione del porto.

Per quanto riguarda il problema più generale del fiume e dei suoi inquinanti è chiaro che gli inquinanti vengono prevalentemente da Bussi e dalla situazione del contesto che si è creato in questi 100 anni a Bussi. Poi c'è un problema di sicurezza idraulica: avevamo affrontato con i progetti di casse di espansione il tema sotto questo profilo, progetti che sono stati impugnati da privati e giacciono ancora nel tribunale delle acque. Con le amministrazioni pubbliche avevamo già raggiunto tutti gli accordi, quindi con i Comuni interessati avevamo fatto tutti gli accordi ed eravamo arrivati ad una condivisione ma il problema dal punto di vista idraulico rimane ed è un problema rilevante. Per ora mi fermerei.

ANTONELLA ALLEGRINO: Grazie architetto, grazie al Commissario straordinario Goio.

Ora vorrei passare la parola al dottor Giovanni Damiani che come voi sapete attualmente è direttore tecnico dell'Arta.

Ma oggi egli è qui a titolo personale, quindi interviene come biologo e, lasciatecelo dire, massimo esperto in tema ambientale; una risorsa veramente straordinaria che la nostra Regione ha. Giovanni ha una levatura di carattere nazionale, anzi direi internazionale, quindi ci tenevo a precisare che egli, oggi, interviene in base alle sue competenze e non per il ruolo di Direttore Tecnico presso l'Arta.

GIOVANNI DAMIANI
Biologo, Esperto in materia ambientale

Grazie Antonella. Io tra l'altro devo dire con dispiacere che, non lo faccio mai, ma poi devo correre via per andare a lavorare sui temi del porto. Tra mezzora ho una riunione per i temi della caratterizzazione.

Ho visto che probabilmente c'è bisogno di un punto di chiarezza sul problema Ispra proprio perché ho condiviso molto sia l'intervento di Becci che quello successivo.

C'è da dire questo di importante: non è che l'Ispra non è stata in grado per capacità o meno di dire se c'era o no il DTT; è che non è stato possibile ex post ricostruire tutta la filiera delle analisi per quanto riguarda il DTT. Il problema è che il DTT è fuori legge da 30 anni, non si usa più da 30 anni, non è mai stato prodotto in Val Pescara e siccome non c'è più da 30 anni nessun laboratorio è accreditato in Italia, ma oramai nemmeno in Europa, per il DTT. E non essendo accreditato non c'è il quadernino dove c'è scritto ogni passaggio delle analisi e come si fanno le analisi, quindi andare ad analizzare come è stato il comportamento dell'analista ex post. Mentre per il naftalene che ci era stato contestato, era stato riconosciuto, chiaramente, che l'Arta aveva ragione mentre il laboratorio privato di cui si era servito la Procura e i Carabinieri aveva torto. Sul DTT, però, non ha detto l'Arta ha sbagliato o non siamo in grado di; non è stato possibile materialmente ricostruire questa filiera tanto è che ci si è riproposti, e verrà fatto, di riprendere nuovi fanghi, nuovi campioni e di andare a vedere come stanno le cose. Questo, diciamo, è il punto di verità perché da nessuna parte è mai stato scritto o detto che Arta ha sbagliato le analisi. Su due cose contestate abbiamo ragione piena e sull'altra è stato detto, parrebbe a voce, che non ci può stare ma non si può scrivere oltre ogni ragionevole dubbio sulla base della documentazione delle analisi pregresse. Comunque lo dimostreremo a settembre, i fanghi stanno lì, di campioni ce ne sono proprio tanti, li andiamo a prendere e a settembre ci sarà questa sorta di lodo, di di sfida e andremo a vedere chi ha ragione con i nuovi fanghi. Abbiamo comperato gli strumenti, siamo d'accordo con l'Ispra, si farà questo lodo, si terrà a Chieti per l'esattezza, e andremo a vedere la verità su questo DTT. Chiaramente non è una verità che fa luce sul passato ma fa luce sulla situazione attuale.

Adesso l'intervento che io volevo fare è di questo tipo: mi ha colpito molto l'intervento di Santori che era l'introduzione a cui avevo pensato io. Il problema di Pescara è che, o meglio la caratteristica di Pescara nel bene e nel male è che nelle reti di cui noi oggi viviamo, reti commerciali, reti turistiche, reti relazionali, economiche, stradali, ogni rete è caratterizzata da nodi.

Pescara ha un mare di nodi e quindi tecnicamente si chiama "hub" per cui togliere un nodo, togliere un link, togliere un legame come quello del porto non può che mandare in crisi l'intero sistema. Dobbiamo capire questo, non stiamo parlando di una cosa marginale soprattutto per determinati settori.

Pescara è nata attorno alla ferrovia nel 1864, lì attorno alla stazione ferroviaria. Dopo di che è un "hub" perché ha l'aeroporto, perché ha il porto, perché ha la Statale 16, perché ha la Tiburtina e quindi è il centro di collegamento totale tra nord e sud, tra est ed ovest, compreso l'oltremare.

Se noi quindi analizziamo questo capiamo che i temi del porto sono assolutamente i temi della città perché con l'intermodalità tutto il sistema rischia di andare in crisi. Fatta questa premessa, la cosa che stupisce è che noi continuiamo

a vedere gli argomenti in maniera singola, come se ci fosse una lucetta che accende lo spot su un problema senza vedere, invece, questa grande rete anche a livello logistico-naturale. La domanda che mi pongo io, premesso che questo porto va dragato, va dragato bene e bisogna ripristinarne al più presto la funzionalità, ma noi pensiamo di poter spendere milioni di euro ogni 3 – 4 anni per fare dragaggi continui? Quante casse di colmate dobbiamo fare? Dobbiamo arrivare a Spalato con le casse di colmata?

A me la cosa che stupisce è che non si veda nella sua complessità da dove vengono tutti questi fanghi, perché oggi ci sono tutti questi fanghi, e non si agisca a livello complessivo applicando, come ci chiede l'Unione Europea, il principio di prevenzione e il principio di correzione alla fonte. Allora se noi andiamo a vedere questo, la cosa che colpisce è che non c'è sull'argomento una pianificazione su scala di bacino che riguardi il fiume, almeno da Popoli alla foce, includendo il mare e in particolare la fascia litoranea marino-costiera, quella che nel linguaggio di impatto ambientale nelle valutazioni si chiama "area vasta", che va da Francavilla allo foce del fiume Piomba.

Vi faccio presente che quando negli '20 fu costruito il porto di Pescara, che è stato un capolavoro di ingegneria, gli effetti si sono risentiti fino alla foce del Saline dove c'era un promontorio con una grande pineta che scomparve nel giro di 10 anni per l'erosione. Quando si è allungata un po' la barriera facendo il porto turistico è aumentata l'erosione da quelle parti verso Montesilvano. E' evidente che se noi progettiamo oggi in un piano regolatore portuale, altri sbarramenti, altro solido, ci dobbiamo aspettare degli effetti severi quindi non possiamo studiare noi le cose vedendole al di fuori di un'area vasta. Allora, risaliamo un attimo con la mente il fiume: ma lo sapete che ci sono due dighe realizzate escluse dalla valutazione di impatto ambientale il cui sfangamento - ogni diga deve essere sfangata perché è un sedimentatore - si dovrebbe fare con delle porte che si devono aprire periodicamente ed inviare tutti i fanghi giù? Questo è legale, questi sono stati autorizzati! Se quelle dighe vanno in funzione noi abbiamo due fanghizzatori, chiamiamoli così, programmati di cui il privato farà gli utili con i certificati verdi e noi abbiamo necessità di dragare il porto perché ogni tanto ci arrivano i confetti di fango.

Altra questione è lo stato delle sponde: io credo che la stragrande maggioranza dei fanghi che noi abbiamo davanti derivi dallo stato delle sponde raggiunte negli ultimi 10 anni dal fiume Pescara che sono tutte denudate, decorticate, in massima parte in frana dentro l'alveo. Per anni, parliamoci chiaro, il porto di Pescara si è sempre intasato, fino dall'epoca dei romani e si intaserà sempre perché il mestiere del fiume è erodere a monte e depositare a valle. Ma qui non stiamo parlando più di una piccola fanghizzazione che si risolve con una betolina che, come anni fa, ogni tanto doveva dare una piccola ripulita. Qui siamo arrivati a 10 cm/mese di deposizione di fanghi, che sono cose da record e basta risalire il fiume per vedere che lo stato drammatico delle sponde è la causa principale di questa fanghizzazione. Quindi, applicando il principio di precauzione, io credo che la pianificazione regionale, il piano di tutela delle acque, l'impegno dei sindaci, l'impegno manutentivo della Provincia debbano trovare una armonia pianificatoria per far sì che si riduca almeno di una milionata di volte l'entità del deposito solido del fiume Pescara. Detto questo volevo aggiungere che fatta la prevenzione c'è anche un problema strutturale: sappiamo che la diga è un tappo, sappiamo che la diga crea pericolo anche al deflusso, siamo a rischio

di alluvione, però anche qui ci vogliamo dire in maniera molto chiara che l'ipotesi di deviazione del fiume, che è una delle 11 presentate da uno studio dell'Ispra, era una ipotesi assolutamente preliminare che avrebbe, cioè, richiesto altri studi ed altri approfondimenti.

L'Ispra l'ha detto come soluzione preliminare quando le fu posto il problema, si chiamava Anpa allora. Io fui chiamato quando ero direttore dell'Anpa dall'Onorevole Sospiri, che era Presidente del Consiglio comunale, affinché mi occupassi di questa vicenda. Fu realizzato un modello in scala del porto che esiste ancora, furono fatti tutti gli studi possibili ed immaginabili da uno scienziato che è il prof. Francesco Lalli e si disse che se proprio non possiamo muovere più di tanto la diga foranea, perché ci fu chiesto di cercare di arrangiare ma senza farla saltare completamente, se proprio occorreva muovere tutta una serie di cose c'erano 11 soluzioni possibili tra cui proprio l'ultima era quella della deviazione del fiume.

Chiudo dicendo che a questo punto, secondo me, lo Stato che ha combinato quello che ha combinato perché il porto di Pescara era su palificazioni - il primo difetto fu averlo ristrutturato impedendo la diffusione del fiume verso il mare da sotto il molo - a questo primo errore risponde con un secondo errore, cioè il tappo della diga foranea. Poi ne fa un terzo, si cambiano i progetti, vasca di colmata e così via...ecco, io credo che sia arrivato il momento che lo Stato riconosca le sue responsabilità e metta a disposizione di questo territorio, di queste istituzioni, di tutto il terzo settore e dei cittadini le migliori competenze tecnico-scientifiche perché in 6 mesi si veda in area vasta quali sono gli elementi progettuali perfetti per risolvere la situazione.

Non possiamo più pensare di continuare a fare errori perché ci troviamo nella nostra generazione, per chi campa in questo arco di tempo, nelle scelte che dureranno 100 anni quindi è arrivato il momento, oltre alla politica preventiva - e io su questo voglio dire una cosa e lo dico senza polemica questa volta per il Commissario Goio, noi siamo famosi perché polemizziamo molto - secondo me la presenza del Commissario ha molto deresponsabilizzato sul problema delle acque le amministrazioni locali a tutti i livelli perché la pianificazione su scale di bacino di cui sto parlando, questa armonia di interventi che doveva portare alla prevenzione, a monte, probabilmente, non c'è stata, tanto c'è il Commissario che ci pensa! Il Commissario non ci ha pensato per motivi che non so e non ci voglio nemmeno entrare nel merito in questa sede ma resta il fatto che noi abbiamo delle sponde massacrate, devastate, abbiamo una non attenzione, una agricoltura che si spinge fin dentro l'alveo.

Tutti stanno riempiendo le casse di colmata, io vedo una catena dove ogni anello è un abuso ed un continuo di abusi. Considerate che il fiume Pescara esiste nella sua interezza solo per 11 chilometri. Intanto è un grande fiume, è il fiume più importante dell'Adriatico a sud del Po, l'Emilia Romagna se lo sogna un fiume come il Pescara e lo sogna anche le Marche.

Ha un bacino enorme, 3 mila e 200 chilometri quadri; ogni 3 metri quadri d'Abruzzo uno è del Pescara; abbraccia 3 delle 4 province questo fiume ridotto all'osso dal 1800 circa; con vari interventi ha la continuità delle acque solo da Chieti, San Martino. Alla foce, 11 Km: bene, di questi 11 Km in questi ultimi anni sono stati massacrati, distrutti praticamente, 7 con gli interventi delle centraline, 7 su 11 residui in odio alla direttiva europea e alle leggi che dicono che non devi peggiorare la situazione esistente e in opposizione netta all'obiettivo che si pongono

il Governo e la Regione che è quello di risanare le acque pervenendo ad un buono stato, come dice la direttiva, entro il 2015. Qui stiamo facendo l'opposto e allora è arrivato il momento che con l'aiuto dello Stato e con tutte le istituzioni si faccia una rivalutazione su scala. Almeno un lavoro intenso di 4/5/6 mesi e si decida finalmente cosa fare vedendo il complesso, l'area vasta e applicando da una parte il principio di precauzione e prevenzione a monte e dall'altra parte le cose migliori da fare sul mare.

Io sono terrorizzato quando si tocca il mare, è una situazione complessa per le personalità che ci sono in Abruzzo. Qui ci vogliono studiosi, i migliori che il Ministero ha, sulle correnti e sulle dinamiche meteo marine per pervenire finalmente a delle scelte definitive che a quel punto passeranno velocemente le valutazioni di impatto ambientale e tutto il resto dopo questo corredo di scoping, di gente che ha seguito il progetto, e così guadagneremo tempo anziché perderlo.

ANTONELLA ALLEGRINO: Grazie a Giovanni Damiani.

Visto che proprio Damiani ha accennato al problema del fiume, volevo ricordare che abbiamo allestito una mostra qui a fianco di 84 immagini fotografiche, che riguardano il fiume Pescara. Questo lo abbiamo fatto per gentile concessione del Comitato "Bussi ci riguarda", foto fornite da Paola Barbuscia che le ha raccolte, ma realizzate da tutti i membri del Comitato.

Intanto vorrei salutare anche l'onorevole Giampiero Catone che è appena arrivato e l'ingegner Piselli che è qui in rappresentanza della Provincia di Pescara.

Allora, prima di affrontare il tema del piano regolatore portuale, che è il prossimo dei nostri argomenti, vorrei che gettassimo insieme lo sguardo altrove; occasione che ci è concessa grazie all'ingegner Enzo Balducci, Dirigente del settore lavori pubblici del Comune di Molfetta e Responsabile del procedimento dei lavori del nuovo porto di Molfetta. Lo abbiamo invitato proprio per poter gettare lo sguardo altrove, per poterci confrontare con una esperienza che è parzialmente diversa dalla nostra perché il dragaggio lì eseguito ha avuto a che fare anche con residui bellici e con un fondo roccioso. Avete impiegato due draghe di cui una, la Macchiavelli, è la più grande del mondo. Insomma, avete fatto una operazione "ad hoc" per il vostro territorio e siete avanti rispetto a noi, per quanto ne sappiamo.

Ingegnere, brevemente, ci spiega come avete sviluppato i lavori, anche le difficoltà che ci sono state, quali sono stati i passaggi che le hanno consentito di superare queste difficoltà e cosa ci può, in qualche modo, suggerire per il caso "Pescara".

ENZO BALDUCCI
Dirigente Settore Lavori Pubblici, Comune di Molfetta
Responsabile del Procedimento Lavori Nuovo Porto di Molfetta

Buongiorno, ringrazio la dott.ssa Antonella Allegrino che mi ha consentito di partecipare a questo interessante convegno che tratta una serie di problematiche che obiettivamente e onestamente devo dire non hanno interessato i lavori che riguardano il dragaggio del porto di Molfetta anche se il nostro porto né ha altri di problemi. Forse da un punto di vista scientifico meno complessi ma da un punto di vista logistico ed operativo molto ma molto complessi.

Noi ci siamo occupati di queste problematiche alla fine del 2001 acquisendo dalla Regione Puglia una delega ad operare in quanto il porto di Molfetta è un porto di competenza della Regione Puglia. Una serie di finanziamenti statali hanno portato l'Amministrazione Comunale a chiedere alla Regione di poter svolgere direttamente questa attività. Il Consiglio Comunale fin da allora mi ha nominato responsabile del procedimento quindi da allora mi sono occupato della questione. Per dire la verità la Regione Puglia della questione del porto di Molfetta se ne stava occupando dal 1985, aveva nominato un pool di tecnici che avevano cominciato a studiare e a progettare una ipotesi di ampliamento dell'attuale porto sia commerciale che peschereccio perché Molfetta nella storia è stata per un po' di anni il secondo porto peschereccio dell'Adriatico dopo San Benedetto del Tronto. Quando abbiamo iniziato ad occuparci di questa problematica pensavamo di avere già in mano il progetto e quindi pensavamo che la parte tecnica era stata già svolta per cui non dovevamo fare altro che dare attuazione ad un progetto già in essere. In realtà così non era perché è vero che c'era un progetto preliminare, c'era un'ipotesi progettuale che conteneva soltanto uno studio dal punto di vista meteo marino con delle prove fatte in Olanda su modello fisico per verificare la funzionalità dell'ampliamento del nuovo porto. Questo voleva dire che dovevamo occuparci soltanto della parte esecutiva.

In realtà ci siamo resi conto che non era stato fatto nulla. Il Comune di Molfetta si è dovuto occupare sia della pianificazione e quindi ha dovuto metter mano al piano regolatore portuale, di concerto con l'autorità marittima, curando tutte le fasi dall'adozione alla approvazione cioè svolgendo tutte quelle attività note quando si mette mano ad uno strumento di pianificazione, compreso la valutazione di impatto ambientale per arrivare al decreto di pronuncia di compatibilità ambientale emanato dal Ministro dell'Ambiente di concerto con il Ministro dei Beni Culturali. A maggio 2006 la Regione Puglia approva definitivamente il piano regolatore. La nostra, diciamo, "furbizia" è stata quella di porre mano, contestualmente all'iter del piano regolatore portuale, anche alla progettazione delle opere portuali ivi previste, per cui parallelamente le due attività di piano regolatore e progettazione dell'ampliamento del nuovo porto andavano avanti e quindi, una volta avuto l'approvazione definitiva dello strumento di pianificazione, eravamo già pronti con il progetto definitivo necessario per avviare l'appalto integrato. Successivamente, già a dicembre del 2006, noi abbiamo espletato la gara di appalto che tra l'altro prevedeva anche il dragaggio per cui avevamo anche fatto eseguire la caratterizzazione dei sedimenti.

Nel frattempo, avendo avuto sentore della possibile presenza di ordigni bellici sul fondale, già dal 2005 a seguito di una gara pubblica, è stata individuata una ditta di Trieste che avvia le prospezioni subacquee finalizzate all'individuazione di questi ordigni bellici. Ma devo dire che in questa prima fase la complessità e, per

certi versi, tragicità della problematica, non era venuta fuori. Al termine della prima prospezione subacquea vengono individuate delle aree da bonificare ben delimitate e circoscritte per cui avviammo la gara di appalto dei lavori. Essendo un appalto integrato, la ditta aggiudicataria doveva eseguire la progettazione esecutiva. Ad aprile del 2007, dopo l'acquisizione della documentazione di rito, fu firmato il contratto d'appalto e, a febbraio del 2008, viene approvato il progetto esecutivo.

A marzo 2008 la consegna dei lavori. Diciamo, per i tecnici che conoscono un po' i tempi di queste procedure che noi siamo riusciti dal gennaio 2002 a febbraio 2008, in 6 anni, ad approvare un piano regolatore portuale, a redigere un progetto preliminare, definitivo ed esecutivo per l'ampliamento del nuovo porto e ad appaltare i lavori, questo perché c'è stata da parte dell'Amministrazione Comunale molta attenzione e premura.

Devo dire che l'attività che l'amministrazione comunale ha profuso perché tutto questo venisse fatto con questi tempi è stata massacrante per quanto riguarda noi che, alla fine, dovevamo dare delle risposte in termini di atti e procedimenti alle domande che l'amministrazione comunale ci rivolgeva. Per cui, avviammo questi lavori ma ci imbattemmo purtroppo in questa problematica che ha riguardato la presenza di ordigni bellici che occupano gran parte del fondale interno ed esterno del porto di Molfetta. Prima raccontavo al dott. Santori la ricostruzione storica che abbiamo nel novembre 2009 con la Marina Militare, della presenza di questo arsenale sottomarino scoperto appena fuori del vecchio porto di Molfetta. Ho appreso che durante la Seconda Guerra Mondiale a Molfetta vi era un grande deposito di munizioni che, a guerra finita, bisognava smaltire: così l'allora Ministero della Guerra pagò dei pescatori ai quali veniva riconosciuto il viaggio e il trasporto per lo sversamento in mare aperto di questi ordigni. I pescatori, però, nonostante il compenso a viaggio percepito, sversarono in mare gli ordigni bellici appena usciti dal porto e non a largo come pattuito. In aggiunta, ci sono state anche delle bombe di aereo cadute in mare ed inesplose e, nel frattempo potete vedere qualche foto. Quindi ci siamo imbattuti in una problematica a noi nuova e del tutto inattesa, che ci sta portando un rallentamento dei lavori e dei tempi di consegna con conseguente richiesta da parte dell'impresa di maggiori oneri. Tornando al dragaggio è chiaro che una volta bonificate le aree si è proceduto al dragaggio che si è svolto in due fasi. Adesso tralascio tutta la parte autorizzatoria che ha riguardato il progetto di dragaggio presentato al Ministero dell'Ambiente, il suo esamine e una serie di prescrizioni...poi tutta una serie di attività di monitoraggio prima, durante e dopo il dragaggio.

Arriviamo alla attività vera e propria del dragaggio che è stata svolta in due momenti: la prima con una draga diciamo normale ed ha riguardato l'aspirazione di tutti i sedimenti sciolti fino a raggiungere lo strato roccioso (anche di questa operazione ci sono delle foto che ho portato per documentare l'attività di dragaggio che è stata svolta), la seconda con una delle più grandi draghe al mondo (Niccolò Macchiavelli) con cui si è proceduto al dragaggio in roccia, limitato però rispetto alla previsione del progetto appaltato a causa delle presenza ancora di molti ordigni bellici.

Come potete vedere noi, rispetto al porto di Pescara, abbiamo la zona della vasca di colmata che poi diventerà banchina e piazzale di movimentazione merci all'interno della quale è stato sversato tutto il materiale dragato. Questo è stato possibile perché dal risultato della caratterizzazione chimica svolta dal laboratorio

dell'Università di Siena, è emerso che il materiale (sedimenti e roccia) non era inquinato, e quindi idoneo per poter essere posto sia in discarica autorizzata non classificato come rifiuto speciale sia a riempimento di opere marittime. Questa previsione è stata fatta nel progetto di dragaggio che è stato assentito prima dall'Ispra e poi approvato dal Ministero dell'Ambiente. Questa progettazione è stata prescritta nel decreto di pronuncia di compatibilità ambientale dal Ministro dell'Ambiente documento finale della valutazione di impatto ambientale (V.I.A.).

Mi fermerei qui ma volevo aggiungere qualcosa nel racconto che ha riguardato il porto di Molfetta: volevo fare delle considerazioni ad alta voce rispetto a quello che ho ascoltato dall'arch. Goio e dal dott. Damiani che hanno evidenziato delle grosse problematiche che mi rendo conto che voi come città avete in più rispetto a noi. Forse da un punto di vista squisitamente tecnico, la situazione è molto più complessa per la presenza di questo fiume e, diciamo, anche che alcuni interventi fatti nel passato non sono stati studiati e approfonditi ed hanno determinato una serie di problemi che ora dovete risolvere. Io ritengo che l'accumulo dei sedimenti, che riduce il pescaggio e quindi limita l'attività del porto non si risolve dragando periodicamente ma studiando le correnti e rimuovendo alcune opere fatte nel passato di ostacolo allo sfocio del fiume che costituiscono uno sbarramento. Ritengo, quindi, che la questione va affrontata in maniera scientifica, in maniera approfondita perché forse certe scelte, certe opere già realizzate debbano essere rimosse – occorre fare degli studi su modelli fisici simulando in maniera precisa e puntuale quelli che sono i fenomeni e quello che è effettivamente, lo stato dei luoghi compreso lo sfocio del fiume Pescara. Grazie.

ANTONELLA ALLEGRINO: Grazie all'ingegner Balducci. Certo, noi ci dobbiamo complimentare con voi per la celerità dei tempi. Le cose evidentemente sono andate bene perché non ci sono stati troppi imprevisti però, diciamo, che vi è stata anche una grande volontà di raggiungere l'obiettivo.

ENZO BALDUCCI: Il segreto sta nell'individuare un pool, uno staff che si occupi a tempo pieno di queste problematiche. Vi assicuro che dal report delle attività da noi svolte emerge, dagli atti, che giornalmente ci si occupa della problematica, questo per raggiungere determinati obiettivi. Se non c'è questo staff, se non viene individuata una figura che si occupi a tempo pieno di questa problematica, io ritengo che i tempi delle amministrazioni e della burocrazia sono molti lenti e lunghi per cui certe dinamiche possono sfuggire e in questo modo gli obiettivi non si raggiungono mai.

ANTONELLA ALLEGRINO: Certo, grazie del suo suggerimento e il suo intervento mi pare una buona introduzione al prossimo relatore.

Vorrei dare la parola all'architetto Raffaella Massacesi, progettista in collaborazione con l'architetto Pavia, del piano regolatore portuale di Pescara e membro dello studio "Ippozone Architetti". Il tempo a disposizione per l'intervento è breve, ma so che lei ha una grande capacità di sintesi e quindi ci potrà raccontare del piano regolatore che, peraltro, è in fase di Osservazioni come dicevamo prima.

I termini per le Osservazioni scadranno il 2 luglio, poi ce ne parlerà anche l'Assessore Serraiocco, in rappresentanza del Comune di Pescara.

In particolare, architetto, ci piacerebbe capire se e in che modo l'aspetto del dragaggio è inserito nel piano regolatore portuale.

RAFFAELLA MASSACESI
Progettista PRG Portuale di Pescara
Studio "Ippozone Architetti"

Grazie dottoressa Allegrino.

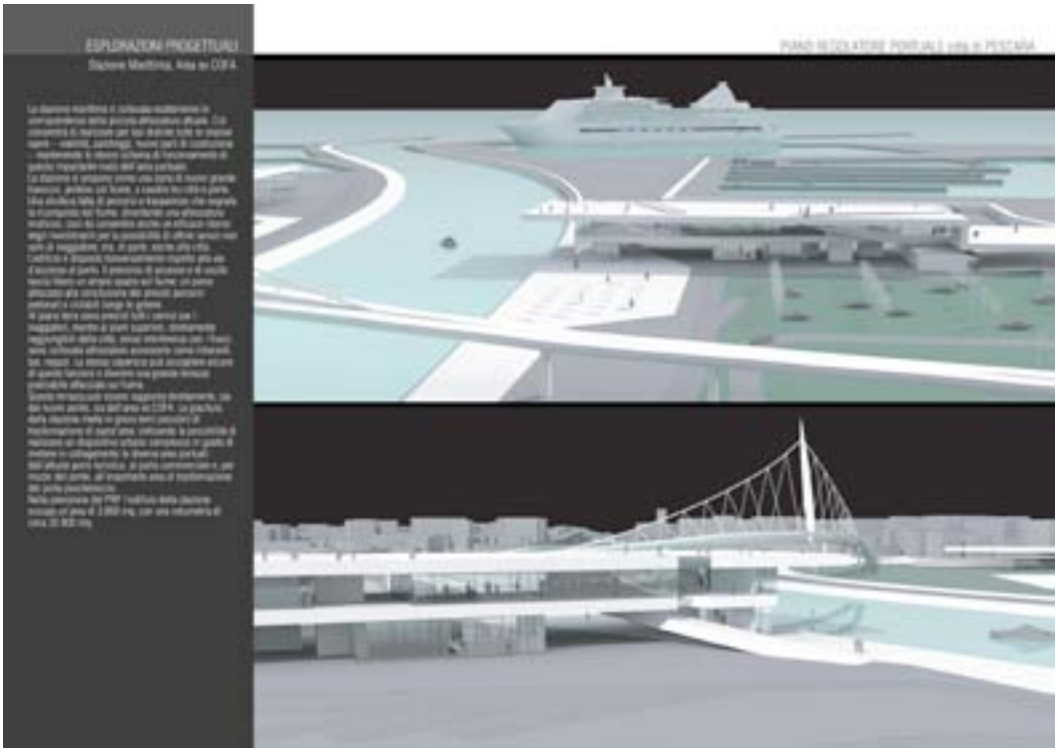
Il gruppo di progettazione del Piano Regolatore Portuale della città di Pescara in diverse occasioni, sia in fase di progettazione che in seguito per la comunicazione del lavoro finale, ha avuto modo di incontrare le autorità competenti, i portatori di interesse, i cittadini. Personalmente ho seguito la maggior parte di questi incontri, penso che siano fondamentali per comprendere nel dettaglio i problemi dal punto di vista tecnico e conoscere il quadro delle possibili soluzioni.

Le risposte ai problemi relativi all'attuale situazione di inagibilità del porto di Pescara vanno ricercate considerando il porto come nodo di un sistema ambientale e infrastrutturale ampio che coinvolge l'intera asta fluviale e la linea di costa. Non si può immaginare di risolvere al meglio il problema di insabbiamento della foce se non si opera una attività di gestione dell'intero bacino. Gli studi condotti per la redazione del piano regolatore portuale, redatto nel 2008, muovono da questa considerazione e mettono in evidenza anche questo aspetto.

Il piano è stato redatto sotto il coordinamento del prof. ing. Alberto Noli, ordinario di "Costruzioni marittime" presso l'università di Roma "La Sapienza", gli studi specialistici sono stati condotti da esperti nei vari settori. Gli architetti Pavia e Barbieri e lo Studio Ippozone Architetti, di cui faccio parte, hanno curato gli aspetti urbanistici e architettonici e su incarico del comune hanno inoltre predisposto il progetto preliminare per la connessione tra l'asse attrezzato di Pescara e le banchine portuali: un collegamento (in forte interrelazione con le aree dismesse "Di Properzio" e "Ex Cofa") di poche centinaia di metri di lunghezza che consentirebbe il passaggio del traffico, diretto al porto, all'interno di una viabilità dedicata, senza interferenze con la viabilità urbana, e di far funzionare il porto come nodo terminale di una

trasversale infrastrutturale importante che collegherebbe Roma con la Croazia, la Grecia, il Montenegro, l'Albania, la Turchia.

Sul piano economico il porto rappresenta un importante sbocco per il traffico passeggeri e commerciale ed è in questa ottica che si deve vedere la sua rifunzionalizzazione ed il suo ampliamento. Il Piano propone un ruolo strategico del porto sia dal punto di vista economico e urbano che ambientale.



La configurazione proposta delle opere portuali sviluppa le indicazioni dell'APAT (Agenzia per la Progettazione Ambientale e servizi Tecnici, oggi ISPRA, Istituto Superiore per la Protezione e Ricerca Ambientale) considerando e valutando tutti gli aspetti tecnici. Un lavoro accurato che, nel dettaglio dell'esecutivo, deve essere ulteriormente sviluppato, ma che sicuramente è oggi lo strumento più adeguato per risolvere il problema del porto: il piano prevede che il corso del fiume Pescara venga deviato e portato oltre la diga foranea separando così il deflusso del fiume dal bacino portuale con l'obiettivo di ridurre il deposito dei detriti.

Il porto insabbiato è un pericolo per la città (il fiume nelle condizioni attuali è a rischio esondazione) e per gli operatori portuali. Il costo, stimato nel 2008, per la deviazione del fiume è di 10 mln di euro.

Nelle attuali condizioni i costi del dragaggio sono molto più consistenti. Collegando i lavori straordinari del dragaggio alla realizzazione delle nuove opere portuali si otterrebbe il duplice vantaggio di risolvere il problema dell'insabbiamento in modo non temporaneo ma duraturo (attraverso la deviazione del fiume) e di realizzare le opere necessarie all'ampliamento del porto (ad esempio utilizzando la costruzione di nuove casse di colmata per costruire le nuove banchine).

L'ampliamento del porto può essere infatti realizzato in più fasi temporali, di diverso peso economico, e mantenendo l'operatività delle banchine.

La deviazione del fiume, opera necessaria per risolvere concretamente il problema dell'insabbiamento, farebbe acquistare alla città circa 8 ettari di nuovo suolo urbano e consentirebbe la realizzazione di una nuova darsena per le attività

di diporto o per la pesca. L'attuale porto fluviale rimarrebbe comunque aperto e agibile per i pescherecci e per le imbarcazioni da piccolo diporto trasformandosi in luogo centrale della città, come spazio pubblico riqualificato e nuovo waterfront urbano.

ANTONELLA ALLEGRINO: Grazie all'architetto Massacesi che è riuscita a sintetizzare.

Vorrei ora passare la parola al comandante della Capitaneria del Porto di Pescara, il dottor Luciano Pozzolano, che siamo abituati ad ascoltare anche tramite gli organi di informazione, perché ci aiuti a capire, in particolare, quale è il ruolo strategico dell'autorità marittima ed in particolare la sua, la vostra visione rispetto al futuro del porto di Pescara.

LUCIANO POZZOLANO
Comandante Capitaneria di Porto di Pescara

Buongiorno a tutti, voglio e spero di essere breve. Innanzitutto il porto è per definizione un luogo rifugio dove,chi va per mare, deve sicuramente poter far rientro in maniera sicura e poter fare le operazioni a cui il porto è dedicato.

Quello di Pescara, attualmente, è una trappola! E' un porto canale con un fiume altamente detritico. Io sono Comandante del porto di Pescara da 8 mesi e mi dolgo perché, tra i tanti e vari atti che ho dovuto fare c'è stato quello piu amaro ossia di limitare drasticamente la navigazione per i noti motivi di sicurezza della navigazione perché il mio ruolo ed il mio compito primario è quello di salvaguardare e difendere la vita di chi va per mare! I pescatori ne sanno qualcosa, per cui ho dovuto fare degli atti altamente limitativi che hanno portato a quella che è la situazione attuale: traffico commerciale zero, pescherecci che strisciano sul fondo, letteralmente ,con tutte le conseguenze che ne derivano dal punto di vista sia dei danni materiali che morali di una marineria che oramai è allo stremo e che io apprezzo e supporto.

L'anno scorso, ai primi di giugno, ci furono dei brutti episodi che portarono addirittura all'assalto della sede della Capitaneria del porto di Pescara. A distanza di un anno devo dire che le cose sono letteralmente cambiate. Lo spirito di sopportazione ed il confronto con la marineria adesso sono eccezionali, nonostante le tante promesse fatte,da varie parti, e non mantenute! Più volte qui è stato fatto riferimento allo Stato, io sono un rappresentante dello Stato e indosso con orgoglio i simboli dello Stato.

L'autorità marittima per il porto di Pescara è la custode del porto! Vigila, coordina, regola, però una cosa sicuramente non può fare: dragare. Se fosse per me lo farei subito! In questi mesi abbiamo assistito a delle situazioni veramente al limite del paradosso, kafkiane se vogliamo. Occorre fare delle scelte. Capisco che ci sono problemi di ordine economico, ci sono problemi di ordine ambientale, ci sono tanti problemi, però, bisogna fare delle scelte. Nel 1975 in base a quelle che erano le movimentazioni, il porto di Pescara fu classificato porto di rilevanza economica nazionale quindi un porto dello Stato.

Nel tempo, negli anni, le cose sono cambiate, non ci sono più i numeri.

Io ritengo che a questo punto bisogna fare delle scelte, ormai è dal 2008 che c'è un tracollo! Non ci sono più i parametri affinché il porto possa dirsi nazionale. E' una verità amara, purtroppo, però è così: i numeri non possono essere smentiti e allora, a fronte di questo, bisogna fare una scelta.

E' un porto nazionale o un porto regionale? Sicuramente possiamo dire che la vocazione del porto di Pescara è quella di essere un porto peschereccio; c'è sicuramente un aspetto turistico legato alla movimentazione dei passeggeri e poi c'è un terzo aspetto che potrebbe essere fondamentale per quelli che sono i nuovi parametri per la classificazione dei porti, quello energetico. E' un discorso che, probabilmente, molti non accettano ma io posso sicuramente dire che la movimentazione energetica su Pescara è un elemento fondamentale. Si movimentavano circa 400 mila tonnellate di gasolio che anche dal punto di vista ambientale è un aspetto non da trascurare perché significa che gli stessi quantitativi poi devono essere portati su Pescara via terra, con tutte le conseguenze che ne derivano per l'impatto ambientale, stradale, eccetera. Quindi le scelte sono queste.

L'altra scelta è che bisogna ripristinare il porto per ovvi motivi legati alla

sicurezza della vita umana in mare, alla sicurezza della navigazione e, perché no, ripristinare come minimo una economia che non è soltanto pescarese ma è regionale e addirittura del centro Italia.

Per fare questo bisogna affrontare, e lo dico ormai da mesi, l'aspetto su 2 fronti; uno a breve termine: ossia ripristinare nel minimo i fondali facendo ricorso a quella che è la famosa cassa di colmata. Per tanto tempo si è fatto finta di non vedere, di ignorare addirittura quel naturale contenitore. Non sta a me entrare nel merito di certe scelte, che possono essere anche politiche, però sicuramente la cassa di colmata è una risorsa, è un qualcosa che abbiamo e che dobbiamo sfruttare. Ormai bisogna entrare nell'ordine di idee che ognuno i rifiuti se li deve tenere in casa propria. Avevo fatto per conto del Ministero per l'ambiente una indagine a livello Adriatico e nessun porto, ancorché avesse la possibilità e i luoghi per lo stoccaggio, ha dato la disponibilità a ricevere i fanghi di Pescara e mi fermo qua. Abbiamo quindi una cassa di colmata che fra l' altro è da rimettere in ordine e quindi anche questa potrebbe essere una buona occasione per poter effettuare una bonifica ambientale del sito.

L'altro aspetto è nel medio termine. Bisogna rimediare affinché quello che è il lavoro di dragaggio a breve termine non venga vanificato eliminando l'annoso problema della diga foranea quella che, ormai, è diventata il tappo del porto di Pescara.

Le possibilità ci sono, senza entrare nel merito di quello che dovrebbe essere il, discusso, nuovo piano regolatore portuale, sicuramente ci sono le premesse per poter fare un intervento non invasivo, ma migliorativo sia dal punto di vista del mantenimento dei fondali sia dal punto di vista di protezione dell'ambito portuale. Grazie.

ANTONELLA ALLEGRINO: Grazie al Comandante Pozzolano per la sua presenza costante nei confronti della cittadinanza su questo problema, ma anche per l'adesione emotiva con cui ha voluto appunto manifestare l'attività della Capitaneria di Porto.

Ora vorrei concludere la parte che abbiamo definita "tecnico-economica" passando la parola all'ingegner Massimo Tondello che rappresenta la Geo Sintex, una azienda di Sandrigo specializzata in soluzioni innovative per il riutilizzo dei fanghi derivanti dal dragaggio.

Li abbiamo conosciuti spulciando su internet e abbiamo voluto invitare i rappresentanti dell'azienda proprio per far sì che possano illustrarci le loro soluzioni che, peraltro, hanno brevettato; potenziali applicazioni di nuove tecnologie basate su geo-sintetici nell'ambito dei lavori marittimi ed in particolare di dragaggio, con un processo di disidratazione dei fanghi.

Naturalmente è una delle esperienze, l'abbiamo scelta perché è una esperienza innovativa; vogliamo guardare avanti e, naturalmente, l'innovazione ha a che fare in economia con una base importante di tradizione. Grazie ingegner Tondello.

MASSIMO TONDELLO
Esperto "Geo Sintex S.r.l.", azienda di Sandrigo (VI) specializzata in soluzioni innovative per il riutilizzo dei fanghi derivanti dal dragaggio

Volevo ricollegarmi agli interventi dei precedenti relatori ed in particolare a quello dell'architetto Massacesi, progettista del PRP. Come tecnico, come ingegnere idraulico specializzato nella modellistica dei fenomeni di movimento dei sedimenti lungo le coste, mi sembra che effettivamente il nuovo PRP dia risposta alle problematiche che si sono fin qui verificate. In un'ottica e in una prospettiva di gestione sostenibile, gli interventi di dragaggio possono essere ottimizzati; essenzialmente vedo due problematiche: la realizzazione di un dragaggio strutturale iniziale, per risolvere il problema di anni di mancata manutenzione della via navigabile, la gestione dei sedimenti prodotti dai dragaggi manutentivi, che comunque dovranno trovare collocazione in misura minima. A regime, è lecito presumere che il nuovo layout possa significativamente ridurre le esigenze manutentive anche se, in ogni caso, ci troviamo alla foce di un fiume che ha una certa portata solida di materiali argillosi che precipitano quando incontrano l'acqua salata. Oggi tale situazione è accentuata dalle presenza di una zona di calma determinata dalla diga foranea.

La modalità di intervento che presento si inserisce in questo contesto, ed è un tassello tecnologico se non fondamentale quanto meno molto utile, in particolare in questo caso, per la gestione del materiale dragato di scadenti caratteristiche geotecniche. Nel caso di Pescara, infatti, se escludiamo le zone marginali in cui l'insabbiamento è dovuto in parte dalla sabbia litoranea, abbiamo nella massima parte un sedimento pelitico. Il caso è molto diverso da quello del porto di Molfetta (cfr. intervento precedente), dove comunque si trattavano sabbie e materiale derivato dal dragaggio di rocce. Il materiale dragato a Molfetta possiede sicuramente buone caratteristiche meccaniche e, una volta portato in colmata, può facilmente essere trattato e costituire un ottimo terreno di fondazione per le infrastrutture che verranno successivamente realizzate.

La metodologia che presento consente di effettuare con una serie di economie, in termini di durata e costo dei lavori, nel dragaggio di sedimenti di natura geotecnica scadente come quelli di Pescara. Il trattamento prevede l'utilizzo di filtri in geosintetico.

Premetto una brevissima sintesi per illustrare meglio caratteristiche e funzioni di questi materiali. I geosintetici compaiono nelle costruzioni marittime tra la fine degli anni '60 e gli inizi degli anni '70, principalmente con funzione filtrante per sostituire complicate transizioni con materiale di granulometria diversa; il loro utilizzo diventa particolarmente importante con la realizzazione delle grandi opere idrauliche in Olanda. A titolo di esempio desidero mostrare le immagini della grande diga mobile realizzata sull'estuario della Schelda: questa grande opera è sostanzialmente letteralmente fondata sui geosintetici (The stormsurge barrier in Eastern Scheldt - a giant based on geotextiles, De Waal Malefijt B.W. & Delfsma K.A., 1990), nel senso che tutto il piede delle fondazioni, le grande pile che sostengono le paratie mobili, sono appunto fondate su geosintetici in condizioni particolarmente severe di carico idraulico. Il passo successivo nell'utilizzo dei filtri di geosintetico vede associare alla funzione filtrante quella strutturale: strutture di geosintetici con riempimento di sabbia vengono utilizzate per sostituire ciò che veniva tradizionalmente realizzato con materiale lapideo come difese radenti, interventi

di somma urgenza, pennelli, ecc. Probabilmente per ultimi, in senso temporale, sono comparsi sul mercato i geotubi, strutture tubolari di geosintetico riempite con sabbia, che venivano utilizzate con funzione strutturale per realizzare pennelli e frangiflutti.

Ancora a titolo di esempio, desidero mostrare le immagini della spiaggia di St. Pete Beach, in Florida, dove una serie di pennelli a "t" sono stati interamente realizzati con grandi geotubi riempiti di sabbia dopo le devastazioni prodotte dall'uragano Katrina. In tempi più recenti si è pensato di poter utilizzare questi geotubi non solo riempiendoli con sabbia, ma anche con materiale più fine. La tecnologia è nota come "dewatering", e sostanzialmente consiste in un intervento di dragaggio idraulico, condotto quindi con una draga aspirante rifluente; la miscela di sedimento e acqua viene pompata dentro questi grandi sacchi e, mentre il materiale solido rimane all'interno, il liquido fuoriesce. Nel caso di sedimenti coesivi viene utilizzato anche del flocculante, grazie al quale si riesce a trattenere la frazione solida anche nel caso dei materiali più fini. Il riempimento in questo caso avviene per fasi successive per permettere lo sgrondo della frazione liquida, ottenendo infine un geotubo riempito con la sola frazione solida. Ovviamente non si arriva al 100% di frazione solida e 0% di frazione liquida, ma è comunque possibile partire da un materiale semiliquido, con un elevato volume e contenuto d'acqua, e arrivare ad ottenere un materiale palabile, più o meno compatto a secondo di come viene trattato, che ha possiede un volume significativamente inferiore a quello iniziale.

Mi avvalgo ancora delle immagini per illustrare un esempio applicativo in cui questi geotubi utilizzati per le "dewatering" vengono addirittura impilati; anche il peso proprio del sacco viene così utilizzato per espellere l'acqua dai sacchi sottostanti. Sostanzialmente il processo funziona come segue: la draga aspirante rifluente preleva il materiale, con un contenuto d'acqua dell'ordine del 70% (slurry), a questo vengono aggiunti se necessario i flocculanti e il tutto viene pompato dentro i tubi del "dewatering". Successivamente, con un processo di disidratazione naturale (utilizzando il solo peso proprio) o accelerata, se viene esercitato qualche carico per strizzare fuori l'acqua, si arriva ad ottenere un materiale più o meno compatto al quale comunque si deve trovare collocazione. Il materiale può essere collocato in colmata, ottenendo non solo il risultato di collocarne una maggiore quantità (frazione solida n.d.r.) nel volume disponibile, ma anche riducendo il volume necessario per la chiarificazione dell'acqua di scarico; in una colmata tradizionale, infatti, sono necessari tempi di residenza e distanze notevoli per poter scaricare l'acqua adeguatamente chiarificata.

Non va neppure dimenticato che, nel caso di impiego di geotubi e dewatering, l'esigenza delle arginature è assai più modesta, in quanto legata alla sola raccolta delle acque di sgrondo; in fase provvisionale, o anche definitiva, il materiale può essere stoccato in pile. Nel di geo-tubi e trattamento di dewatering è infatti possibile realizzare una piramide con sacchi sovrapposti e l'argine è destinato a raccogliere semplicemente l'acqua che trasuda dai sacchi. Non va dimenticato i geotubi utilizzati possiedono buone caratteristiche meccaniche; in altre parole, l'ammasso che risulta alla fine del processo di disidratazione è analogo ad un terreno rinforzato con geotessili.

Se per assurdo fosse comunque necessario portare in discarica il materiale perché inquinato, verrebbero conferiti volumi e masse molto più ridotti in seguito alla parziale disidratazione del materiale. In conformità alla normativa vigente,

il materiale potrebbe anche essere riutilizzato, per esempio nella formazione di terrapieni costieri (la presenza di cloruri e solfati ne limita l'utilizzo); si tratta in generale di un materiale di caratteristiche meccaniche certamente non ottimali, ma comunque superiori a quelle iniziali.

Dal punto di vista ambientale, va pure ricordato che alcune specie di inquinanti restano adsorbite sulle particelle di argilla e, quindi, sono trattenute nella matrice che viene confinata all'interno dei sacchi. Ovviamente si tratta di una problematica da approfondire caso per caso, ma rappresenta un altro potenziale vantaggio.

Un'altra possibile e, anzi, ottimale destinazione per il materiale è stata evidenziata dall'architetto Massacesi, nel senso che prevedere di utilizzare questo materiale nelle colmate è ovviamente una soluzione molto brillante, tanto più se a questo materiale possiamo associare delle caratteristiche meccaniche "migliorate" quali quelle che si possono ottenere con un trattamento di consolidazione accelerato (per esempio con la sovrapposizione di geotubi per dewatering).

In sintesi, ciò che possiamo ottenere su un materiale trattato con questa tecnologia è la riduzione di volume e massa del sedimento dragato che dovrà trovare collocazione. Il materiale è inoltre reso palabile, quindi movimentabile con tecnologie tradizionali. Il trattamento con flocculanti incrementa la permeabilità del materiale, quindi, se si volesse trattare successivamente il materiale con un processo di consolidazione accelerato (tipo precarico, dreni verticali o qualunque altra tecnologia per il miglioramento geotecnico dei terreni), i tempi di trattamento sarebbero considerevolmente ridotti.

ANTONELLA ALLEGRINO: Grazie all'ingegner Tondello, a tutta l'equipe, al gruppo che opera su queste innovazioni. Grazie anche per l'accenno fatto all'aspetto economico perché evidentemente questo ha la sua rilevanza.

MASSIMO TONDELLO: Un'ultima nota, il costo del trattamento è paragonabile con il costo di fornitura di un buon materiale da terrapieno, quindi, in un'ottica di gestione sinergica dell'intero processo (dragaggio, riempimento, miglioramento caratteristiche geotecniche del terreno di fondazione) la soluzione del problema della destinazione finale del materiale dragato potrebbe essere trovata, se non a costo zero, con impegni economici particolarmente ridotti.

ANTONELLA ALLEGRINO: Grazie davvero ingegner Tondello, e grazie a tutti i relatori che hanno fatto parte del tavolo "tecnico-economico".

Ricordo che tutti gli interventi verranno raccolti negli atti che produrremo in tempi stretti e verranno, poi, trasferiti a Roma, in maniera particolare al senatore Luigi Grillo, Presidente della commissione Infrastrutture e Trasporti, che aveva personalmente fissato questa data per essere presente, ma non ha poi potuto a causa di un cambio programma nei lavori del Senato odierni. Infatti la conferenza dei capigruppo ha stabilito, per questa mattina, un voto in aula sulla legge sul finanziamento all'editoria e, per il pomeriggio, una votazione sulla riforma della Costituzione, la riduzione del numero dei senatori e quant'altro, quindi il senatore Grillo è stato bloccato a Roma come anche il senatore Mascitelli.

Tuttavia, faremo pervenire al Senatore Grillo tutti i contenuti di questo incontro affinché davvero, da tutte le parti, possano pervenire degli apporti e un contributo alla soluzione del nostro problema.

Allora, io chiederei ora ai precedenti relatori di lasciare i microfoni ai rappresentanti del tavolo "politico-istituzionale". All'Onorevole Giampiero Catone di Popolo e territorio, alla dottoressa Marinella Sclocco, Consigliere Regionale del PD, all'Avvocato Carlo Costantini, Capogruppo Regionale dell'Italia dei Valori, all'ingegner Piselli in rappresentanza della Provincia di Pescara e all'assessore Vincenzo Serraiocco per il Comune di Pescara.

Io ringrazio particolarmente i nostri politici i quali sono, solitamente, i primi che intervengono e che vanno via, invece questa volta abbiamo fatto l'operazione inversa e sono stati veramente gentilissimi ad essere presenti fin da subito e a porsi in una posizione di ascolto.

Veramente li ringrazio a nome di tutti per questo, e ricordo che questo incontro sta andando in diretta web e gli atti dell'iniziativa saranno pubblicati, grazie ad un contributo concreto del gruppo regionale dell'Italia dei Valori della Regione Abruzzo.

Ringrazio ancora l'architetto Goio, l'ingegner Balducci, l'ingegner Tondello, il dottor Damiani, l'architetto Massacesi, il Presidente Becci, il Presidente Santori ed il Comandante Pozzolano che hanno appena terminato di relazionare.

Vorrei introdurre questa seconda parte del tavolo, innanzitutto, ricordando che si è costituito da poco un comitato pescarese che si chiama "Insieme per il porto" di cui fanno parte Casa artigiani, Cna, Confartigianato, Confcommercio, Confersercenti, Cisl, Uil, Cgil, Ugl e due attività private, "Facchinaggio nuovo progresso" e "Cooperativa di pesca Sciarra".

Vorrei anche dire che mi è pervenuta, da un cittadino che non conosco, una poesia che si intitola "Porto morto".

Questo cittadino, Antonio Panciano di Montesilvano, ha saputo che questa mattina avremmo parlato del porto e allora ha mandato, via mail il suo contributo. Io ve lo vorrei leggere per rispetto a tutti i cittadini che sono coloro che, forse, riescono ad intervenire meno su questi temi:

"A Pescara il porto è come se fosse morto
abbandonato da anni ha ricevuto tanti danni
il fango ha fatto spessore, sotto l'acqua fa rumore
il povero pescatore non può più lavorare nel suo amato mare
il pesce si deve pescare, si deve mangiare, è salutare
gli addetti ai lavori fanno da spettatori
tanti mesi sono passati senza gli sperati risultati
l'estate si avvicina, per il turismo è la rovina
il traghetto non può più partire né adesso né in avvenire
ci vorrebbe un colpo di spugna per toglierlo dalla gogna
e far tornare il porto di Pescara come risorto
i pescatori a pescare, il pesce fresco da mangiare
i fanghi sono stanchi di stare sempre in letargo
ma vogliano prendere il largo
togliersi di dosso il veleno per far tornare un arcobaleno
su questo fiume glorioso che merita il riposo
per andare a sfociare nel suo amato mare"

Ecco, era un pensiero che volevo trasferirvi.

Una nota della Presidenza della Giunta regionale, a nome del Presidente

Gianni Chiodi, a proposito di questo incontro specifica quanto segue: “vogliamo rassicurarvi sul fatto che il Governo regionale è all’opera per trovare una soluzione alla problematica in questione e dei primi significativi passi in tal senso si stanno definendo dalle analisi relative ai fanghi della vasca di colmata, attività che farà da preludio al suo corretto svuotamento e smaltimento ai fini di un utilizzo per i detriti accumulatisi nei fondali del porto”.

Questo ci ha comunicato, appunto, la Presidenza della Giunta regionale. Vorrei solo specificare che nel tavolo “politico-istituzionale” abbiamo invitato tutti i senatori, i deputati e i consiglieri regionali che sono intervenuti sul tema con iniziative, proposte di legge, interrogazioni e interpellanze. Il senatore Pastore, il senatore Legnini, l’onorevole Vittoria D’Incecco e il senatore Mascitelli. Per il resto, appunto, abbiamo la presenza dell’onorevole Giampiero Catone, dei consiglieri Costantini e Sclocco, l’assessore Serraiocco per il Comune di Pescara e l’ingegner Piselli per la Provincia.

Vorrei partire dando la parola all’onorevole Catone che so dover partire per Napoli e chiedere, a lui,visto che nei mesi scorsi si è molto interessato del discorso porto di Pescara, quali speranze possiamo dare e quale anche è, in particolare, la sua visione rispetto a questa problematica.

GIAMPIERO CATONE
Deputato "Popolo e Territorio"

Grazie. Io innanzitutto credo che un ringraziamento debba andare alla marineria di Pescara perché sostanzialmente, in tutto questo tempo, ha continuato ad assicurare quell'apporto che da anni, da decenni, comunque, ha sempre dato. Ha continuato ad assicurare che i ristoranti avessero del pesce, che non ci fossero interruzioni di servizio, e quindi si sono comportati in maniera molto egregia, da lodare anche perché io devo andare a Napoli oggi per una questione relativa a Bagnoli dove...voi pensate che a Bagnoli per andare, praticamente per camminare sull'arenile, ci sono delle tavole in legno e delle tavole in plexiglass per non dover toccare la sabbia che è contaminata. Indubbiamente tutto questo ha fatto sì che in brevissimo tempo si fossero riuniti tavoli nazionali, regionali, comunali e provinciali e quindi hanno recintato la zona, stanno togliendo praticamente tutto quello strato, chiamiamolo di sabbia, superiore, contaminato, accantonandolo in dei capannoni in attesa di fare tutte le analisi del caso e successivamente, poi, vedranno come smaltirlo. Allora, io mi chiedo e non come un tecnico perché, fondamentalmente, essendo un professore dell'economia dell'ambiente forse qualcosina dovrei capire... però io dico che il tecnicismo va sempre bene, va bene tutto il tecnicismo di questo mondo, però alla fine mentre il medico studia, il paziente muore e allora che cosa dovremmo fare?

Ho ascoltato veramente con piacere la lettera di Gianni Chiodi in cui ci dice che "abbiamo avviato", finalmente, dopo oltre un anno e dopo che da circa un anno sono stati bloccati i rilievi, le analisi sulla vasca di colmata, sul materiale che è nella vasca di colmata. Io credo che una soluzione similare a quella di Bagnoli potrebbe essere adottata anche a Pescara; non sappiamo che c'è, anche se i dati fornitici tre anni fa da istituzioni regionali e anche nazionali, parliamo di Arta e Ispra, dicevano che già tre anni fa il materiale che era nella vasca di colmata era perfettamente compatibile con l'ambiente...quindi in 3 anni può essere, a mio giudizio, solo migliorato perché non credo che comunque piovano fanghi radioattivi. Tutto è possibile ma a questo punto ci dovremmo preoccupare un po' di più non del fiume Pescara ma della sopravvivenza dell'intera nazione italiana.

Io quindi credo che potremmo provare una soluzione di questo tipo: svuotiamo la vasca di colmata, accantoniamo tutto questo materiale in uno dei tanti capannoni che sono comunque abbandonati, ne abbiamo qui attorno tanti, nell'arco di un centinaio di metri in linea d'aria...ne troviamo tanti che potrebbero accogliere questo materiale in attesa di fare, badate bene, se ho ben capito 160 sondaggi...cioè per i prossimi 20 anni staremo a sondare...io ringrazio Gianni Chiodi per la disponibilità, però 160 sondaggi e 160 analisi: per i prossimi 20 anni stiamo a sondare cosa c'è nella vasca di colmata, se sono 160, se poi a quel che mi hanno riferito e a quel che ho potuto leggere sul piano che hanno fatto le opere pubbliche regionali, cioè 160 prelievi...160 analisi in 160 punti diversi significa che noi - io credo che esagero da napoletano - a dire 20 anni...e allora diciamo nei prossimi 2 anni, noi faremo le analisi sui materiali della vasca di colmata...detto questo, che lo facciamo a fare? Abbiamo iniziato, va bene, ma facciamo prima a costruire altre 3 vasche di colmata piuttosto che, comunque, svuotare la vecchia se prima dobbiamo fare queste analisi.

Quindi, io pensando sempre un po'...ecco, diciamo, da napoletano, sapete che dicevamo a Napoli? Dicevamo spesso che quando hanno costruito la tangenziale di

Napoli nei piloni c'erano tanti di quei cadaveri, cioè avevamo risparmiato cemento perché mettevamo dentro dei cadaveri...io non riesco a capire perché non si voglia svuotare questa vasca di colmata. Probabilmente il pilone napoletano è la vasca di colmata pescarese, evidentemente ci saranno tanti di quei cadaveri, tra virgolette, non dico cadaveri di persone fisiche ma chissà quanti cadaveri ci saranno nella vasca di colmata perché sennò non si riesce a capire perché non la si voglia svuotare.

Poi mi interrogo su un'altra cosa: l'anno scorso credo che fosse stata risolta integralmente la problematica quanto meno del dragaggio del fiume Pescara. C'erano state analisi dell'Arta, massima autorità regionale in materia di territorio e ambiente, c'erano analisi fatte dall'Ispra, massima autorità tecnica a livello nazionale; improvvisamente vengono confutate ma confutate sulla base di che cosa? Interviene la Procura ma sulla base di cosa? Di un sentito dire, di una denuncia. C'è stato qualcosa, c'è stato un esposto, sulla base di che cosa interviene la Procura per bloccare e determinare di far rifare le analisi? Pensate un po' ad un laboratorio privato e quindi significa che la valenza delle istituzioni nazionali dello Stato e l'istituzione Regione non conta niente? Perché un privato dice "secondo me ci potrebbero essere tracce di DDT"...bene, abbiamo sentito il Direttore dell'Arta che ci ha detto che sostanzialmente il DDT non c'è più da 30 anni, che non ci sono laboratori di analisi attrezzati e non si fanno perché è scomparsa e come fa qualcuno a dire che ci sono tracce di DDT?

Allora, io dico: ma non è che c'è un disegno preordinato per non scoprire quali sono i cadaveri che ci sono in questa benedetta vasca di colmata nel fiume Pescara? Tra un po' li vedremo emergere, dovrebbero emergere i fanghi...io dico che il vero modo per risolvere il problema del porto di Pescara l'abbiamo davanti agli occhi: capannoni vuoti che possono ospitare tutto il materiale della vasca di colmata; li mettiamo in 15 giorni a norma, svuotiamo il porto, intanto lo rendiamo agibile, poi, indubbiamente, i tecnici hanno detto tutte cose giuste e vediamo come intervenire ma intanto ridiamo funzionalità! E' come dire a un malato di tumore, siccome tu devi morire in attesa che troviamo la cura sostanziale per debellare il cancro nel frattempo non ti curiamo, nel frattempo vai avanti, soffri, non ti diamo nessuna cura tanto sei destinato a morire se non troviamo la soluzione globale ed è questo che stiamo facendo con il fiume di Pescara.

Allora io dico una cosa, visto che il Ministro ad una interrogazione parlamentare si è dimostrato disponibilissimo, anzi ha dato tutto l'impegno possibile ed immaginabile del Ministero ad avviare immediatamente un tavolo - lo stesso tavolo che avevamo noi avviato qui a Pescara più di un anno fa per riunire tutte le parti istituzionali e tecniche per risolvere la problematica - io credo solamente che se c'è qualcuno che in questi tavoli o con una scusa o con un'altra non ci va mai, e non capisco perché non ci vada mai, quando quel qualcuno non ci va lo sostituiamo perché non possiamo abusare della pazienza di tante persone, di tanti pescaresi né possiamo comunque distruggere una economia regionale perché qualcuno è sempre impegnato e non può mai partecipare a dei tavoli.

Io credo che, fondamentalmente, anche io questa mattino ero impegnato con due fiducie alla Camera, rappresento un gruppo parlamentare, ero comunque impegnato. Rappresento il mio gruppo parlamentare nella commissione bilancio che deve dare comunque dei pareri. Fondamentalmente credo che se c'è un interesse, se c'è interesse per il territorio, chiunque, anche se impegnato, e non voglio parlare dei miei colleghi politici, ognuno fa le sue valutazioni...ma chiunque sia impegnato

soprattutto se è un servitore dello Stato, se è un soggetto pagato dallo Stato, per fare il proprio lavoro, se è talmente tanto impegnato se ne andasse, lo sostituissero, lo commissariassero, commissariano tutto, anche le istituzioni che non vogliono contribuire a risolvere il problema.

ANTONELLA ALLEGRINO: Grazie onorevole Catone, grazie per il suo contributo.

Ingegner Piselli, brevemente, a che punto è la situazione? Lei ha seguito e ha fatto parte del tavolo tecnico che si è costituito in Provincia in quanto stazione appaltante nella fase del Commissario straordinario.

Questa fase si è conclusa e in che modo? E quali sono, invece, attualmente i percorsi che si stanno seguendo con la Regione?

GIANFRANCO PISELLI
Tecnico Provincia di Pescara

Buongiorno a tutti. Voglio innanzitutto portare i saluti del Presidente Testa che non è potuto intervenire in quanto impegnato in un importante compito a Roma e che mi incarica anche di porgere il plauso per queste iniziative destinate a contribuire in maniera concreta e fattiva alla soluzione di questo problema che attanaglia tutta la città e ci coinvolge in prima persona.

Il presidente Testa ha dato l'avvio in qualità di commissario alla procedura per il dragaggio del fiume Pescara e le vicende che si sono susseguite da quel momento in poi penso sono oramai note a tutti e sapete, appunto, che in questo momento i lavori di dragaggio sono bloccati in quanto c'è ancora da dirimere la questione sulla caratterizzazione dei fanghi così come ha illustrato ampiamente e puntualmente il dottor Damiani.

Il problema deve trovare una soluzione per consentire alla città di riattivare dei settori, quali la pesca di mestiere e le attività turistiche che sono collegate al porto, le quali contribuiscono fortemente non solo allo sviluppo economico ma anche a quello culturale. Una delle ipotesi che si stanno vagliando è quella di utilizzare i volumi disponibili nelle vasche di colmata. Attualmente, si deve ancora decidere della caratterizzazione di quanto presente nella vasca di colmata fanghi. La linea d'azione che s'intende seguire è quella di caratterizzare i materiali depositati nella vasca; così se come si spera, e quindi contrariamente a quanto ipotizza l'onorevole Catone, non ci siano degli "scheletri" o dei "cadaveri" di colmata e le caratteristiche dei fanghi dovessero essere compatibili, allora si potrà trovare una destinazione a questi fanghi, naturalmente ambientalmente compatibile. Ma si è anche avanzata l'ipotesi di riutilizzo dei fanghi, che quindi potrebbe avere dei risvolti positivi dal punto di vista economico e finanziario. Infatti, dare un valore a questi fanghi potrebbe costituire, diciamo uno spunto, un input per far proseguire gli altri lavori e quindi, una volta trovata la destinazione a questi fanghi depositati nella vasca di colmata, svuotarla e creare lo spazio per depositare i materiali che verrebbero dragati all'interno della canaletta, per consentire la ripresa definitiva della navigazione, innanzitutto quella peschereccia e in futuro anche quella commerciale.

La via che si sta seguendo, quindi, è quella di caratterizzare gli strati più superficiali del materiale depositato nella vasca di colmata, ovvero quelli al di sopra del piano della vasca, secondo le procedure previste dalla normativa per quanto riguarda i rifiuti, quindi individuare e classificare quel materiale come rifiuto. La parte sottostante, potrebbe invece essere caratterizzata secondo le procedure dei terreni contaminati.

La domanda che ci si pone è perché non si fa tutto nella stessa maniera? Perché non consideriamo tutto rifiuto o tutto come terreno contaminato? Perché il materiale che è stato riportato al di sopra del piano della vasca, è stato riportato su un suolo già esistente, quindi comunque questo suolo potenzialmente potrebbe essere stato contaminato, mentre invece la parte superiore è un materiale che può essere caratterizzato come rifiuto. La cosa non è indifferente perché le tecniche e le metodologie sia di campionamento sia di analisi differiscono nell'uno e nell'altro caso, quindi dobbiamo avere la certezza che quello che andiamo a caratterizzare sia caratterizzato nella maniera corretta dal punto di vista normativo e tecnico in modo che, poi, non possano esserci degli appigli su cui giocare, eventualmente,

per trovare ostacoli alle procedure di scavo e allontanamento dei materiali di scavo. L'idea, l'intenzione, chiaramente, è quella di poter sfruttare al massimo i volumi disponibili e quindi poter scendere più in basso possibile e caratterizzare il più possibile come rifiuto e, quindi, arrivare al livello della batimetrica, su cui poggia la vasca di colmata e caratterizzare, eventualmente, come terreno decontaminato la parte sottostante.

ANTONELLA ALLEGRINO: Grazie ingegner Piselli.

DANIELE BECCI: Scusa Antonella ma su questo intervento dell'ingegner Piselli c'è un elemento assolutamente essenziale da chiarire. Ci siamo scambiati un'occhiata io e Bruno Santori, ingegnere, e allora cominciamo a stabilire qualcosa. Lei ha detto che è caratterizzato come rifiuto, cioè già viene stabilito che è un rifiuto? Mi faccia capire bene questo passaggio, lei sa da quale settore vengo io per cui quando lei parla qualcosina capisco. Per cui lo può chiarire meglio questo aspetto del rifiuto?

E un altro aspetto è il fatto che lei abbia detto che la parte superiore, lei ha parlato di parte superiore...siccome vorrei ricordare che sulle prime analisi, sul primo intervento, quello che ha previsto quel macchinario una contestazione che io ebbi con l'ingegner Donato Carlea che gli feci apertamente fu: mi spiega perché lei fa l'analisi su 30 - 40 - 50 cm quando quello che io devo dragare sono 3 metri e mezzo? Quindi è soprattutto stabilire all'origine che quello è un rifiuto, quando lei forse saprà meglio di me, perché sono depositate in Provincia, che le analisi fatte nel 2009 dall'Arta, dalla tanto vituperata Arta nel 2009, dicono che quel materiale come destinazione finale è riutilizzabile ad uso industriale. Per capirci, per sottofondi stradali.

Io che sono estremamente ignorante, dopo 3 anni, se vado a rifare quelle analisi per un dilavamento naturale che hanno i materiali sottoposti agli agenti metereologici, io credo che potrebbe essere migliorata la situazione ma le ribadisco il concetto: se ci chiarisce questo aspetto "rifiuto" che, mi permetta, io non accetto.

GIANFRANCO PISELLI: La definizione di rifiuto non la do io, ma è quella stabilita nelle norme. Rifiuto è qualsiasi cosa destinata all'abbandono che rientri in una delle categorie individuate nel decreto 152 del 2006.

Allora, io ho detto che la procedura che si sta valutando è quella prevista secondo le norme per i rifiuti, quindi quando l'Arta e l'Ispra andranno ad analizzare quel materiale vedranno quali elementi ci sono, in che concentrazione, e potranno dire se è o meno un rifiuto. Quindi è la procedura che si segue per i rifiuti e aggiungo, ulteriormente, che sono rifiuti anche quei materiali che possono essere destinati al recupero. La destinazione finale non incide sulla definizione di rifiuto: il rifiuto è tale sia se va in discarica, sia se viene utilizzato come sottofondo stradale, se va riutilizzato per produrre un altro bene, e così via....

Ho detto che la procedura che si sta seguendo è questa proprio per garantire al massimo che non vi siano intoppi successivi, come lei ha giustamente sottolineato. Io ignoro le caratteristiche chimico-fisiche quindi, a maggior ragione, se il materiale ha subito nel tempo una modificazione, quale quella che Lei ha indicato, potrà essere più facilmente riutilizzabile in altri processi, per esempio come sottofondo stradale.

Quindi la caratterizzazione dovrà avvenire nel rispetto delle norme, certo

è che quello depositato nella vasca di colmata è materiale che è stato destinato all'abbandono.

ANTONELLA ALLEGRINO: Grazie ingegner Piselli, grazie Presidente Becci che hai approfondito.

Il consigliere Sclocco ha portato avanti diverse iniziative a favore del porto con interrogazione, lettera al Ministro Passera, diversi solleciti. Allora cosa possiamo dire a questo proposito e quale è il tuo punto di vista su quello che dovrebbe essere il futuro del porto? Cosa si potrebbe fare? Possiamo parlare anche di fondi, di importi, perché così cominciamo anche a concretizzare e capire se quello che diciamo in teoria è effettivamente poi applicabile nella pratica.

MARINELLA SCLOCCO
Consigliere Regionale Partito Democratico

Grazie Antonella. Intanto ti voglio ringraziare perché questo è un momento democratico di confronto, è un momento aperto, chiaro, sereno, cosa che non spesso avviene. Ultimamente, forse, non sta avvenendo per niente e si stanno usando anche mezzi non democratici, non di confronto, anche per svalutare i ruoli che ognuno di noi ha e questo non porta mai a cose buone. Invece oggi mi è sembrato che ci fosse il rispetto dei ruoli e un confronto chiaro. Oltretutto siamo andati anche oltre, sei andata anche oltre con l'organizzazione perché hai portato qui delle esperienze diverse dal porto di Pescara, anche per non fare solamente l'elogio funebre ma per pensare a cosa si può fare di diverso prendendo dalle altre esperienze, quindi ti sono grata di questo confronto e anche io credo che bisogna considerare il sistema fiume-porto come un binomio con una grande valenza non solo ambientale e naturale per il fiume e per il porto e non solo storica, ma anche di identità di una città. I pescatori, Pescara, il fiume: la città prende il nome dal fiume! Ma il binomio fiume-porto va visto anche come possibilità di sviluppo economico e sociale.

Allora, il fiume: la situazione è disastrosa e dovuta non solo al passato. Qualcuno lo ricordava come il Comitato "Bussi ci riguarda". Ci sono molti casi di abusivismo, non solo a Bussi, purtroppo, ma lungo il fiume, quindi non solo la situazione è disastrosa per quello che c'è e per quello che è stato ma anche per quello che potrebbe essere, e qui voglio ricacciare il tema delle esondazioni.

Lo porto fuori perché purtroppo hanno risposto nero su bianco ad una mia interrogazione sia la Protezione Civile che l'assessore all'ambiente che il fiume Pescara, e quindi la città di Pescara, a partire da Scafa in giù, perché a Scafa il fiume ha una pendenza diversa e da Scafa in giù c'è il rischio di esondazione, il rischio naturalmente si concentra soprattutto nella zona industrializzata e quindi sulla città di Pescara.

Però "Bussi ci riguarda", e faccio una battuta, il fiume ci riguarda, il rischio esondazione riguarda i cittadini, riguarda gli imprenditori che hanno attività commerciali, riguarda tutti, riguarda le famiglie...l'esondazione c'è per una situazione...che non è solo dei privati, dei commissari...mancano le risposte dell'Ispra...e il fiume sta per esondare e quindi c'è un pericolo...se dovesse succedere è omicidio colposo perché in qualche modo c'è stato qualcuno che ci ha avvertito.

Ho mandato tutto alla Protezione Civile nazionale, al Ministero delle infrastrutture, al Ministero dell'Ambiente oltre che naturalmente al Sindaco, al Presidente della Provincia e al Prefetto e nessuno ha risposto. Non parlo della parte politica ma quanto meno dei Ministeri e della Protezione Civile e, questo per quanto riguarda il fiume e voglio fare anche una battuta all'ingegner Balducci, noi non abbiamo gli ordigni bellici ma in questo momento il fiume, con questo pericolo, è un ordigno naturale vero e proprio.

Per quanto riguarda il porto, i problemi sono 3: il dragaggio, il piano regolatore e la situazione finanziaria. Naturalmente anche io penso che il porto è fondamentale, non è ininfluente se il porto si fa a Ortona o a Pescara, è chiaro insomma che Pescara è un hub come si diceva anche prima. Tra l'altro vorrei ricordare a tutti che lì vicino sorge l'area dell'ex Cofa e quello porto-ex Cofa è un bel binomio; insieme costituiscono un'area di grande valenza economica per la città e offrono una opportunità enorme a livello commerciale, turistico, eccetera.

Allora, dragaggio, piano regolatore e situazione finanziaria.

Dragaggio: anche io penso che dragare non significa risolvere il problema, perlomeno dragare risolve il problema oggi ma domani ce lo ritroviamo di nuovo, quindi credo che sia necessario capire che cosa fare, anche per non far sì che domani il problema si ripresenti.

C'è questo problema che bisogna comprare una draga? Naturalmente, ripeto, che siccome anche io credo nel sistema fiume-porto probabilmente bisognerà fare anche degli interventi sul fiume, interventi che anche in passato sono stati fatti ma probabilmente poi sono finiti e non sono proseguiti.

Il dragaggio ormai è una problematica della Protezione Civile, io penso questo e l'ho detto più volte. Se il problema rimane a Pescara e rimane il balletto, tocca al Comune, tocca alla Provincia, tocca alla Regione, secondo me non risolviamo molto. Secondo me è un problema di Protezione Civile, è una emergenza per cui va responsabilizzata e chiamata all'ordine la Protezione Civile nazionale.

Io tutti i documenti li mando sempre anche al Ministero e sono contenta che anche i documenti di questo convegno, di questo incontro, vanno a Roma, perché probabilmente a Roma non hanno capito che cosa sta succedendo a Pescara o che cosa è successo, cioè che il porto, un'opportunità di sviluppo, è morto. E' morto, non sta morendo.

La questione della vasca di colmata, il dragaggio, dove vanno questi fanghi, cosa sono, sono dei rifiuti, dove vanno, vanno riversati in mare? Credo che nessuno si prenderà la responsabilità di riversarli in mare per come stanno le cose. Vanno in discarica, dove? Vanno utilizzati per diverso uso, quale? Quello industriale? Il dottor Tondello ci parlava di una tecnica diversa di dragaggio, a Ravenna, per esempio, usano i fanghi del porto per utilizzo edilizio, cioè li usano poi per fare le case. Può essere questa una soluzione per il dragaggio del porto di Pescara? Allora, io credo che la politica insieme ai tecnici debbano rispondere a queste domande.

Naturalmente credo che sia impossibile prendere i fanghi qui a Pescara e mandarli a Ravenna, come diceva il Comandante Pozzolano; come si mette una chiatta in mare i costi schizzano, però a Ravenna c'è una municipalizzata che trasforma i fanghi in materiale edilizio, allora è possibile che la politica in qualche modo possa pensare anche a queste soluzioni. Piano regolatore: è sotto gli occhi di tutti che il problema è la diga foranea. Io voglio parlare, come sono abituata a fare, in maniera chiara.

Il piano regolatore è stato redatto anni fa, e questo lo voglio dire e sottolineare, con la partecipazione di tutti. Allora sono state fatte più e più riunioni con tutti gli operatori che allora erano i rappresentati dei pescatori, della Camera di Commercio, eccetera...e tutti, in qualche modo, hanno portato, come dire, il frutto di quel lavoro in modo democratico e di confronto.

Il piano regolatore è stato poi redatto, chiaramente, per vari problemi anche di natura politica perché ci sono stati diversi ritardi, molto lentamente.

Oggi siamo arrivati alla Vas, la Vas è alle osservazioni. Allora, in maniera democratica e aperta, chi ha cose da dire e comunque qualcosa da osservare lo faccia. Tecnicamente si può fare senza usare stratagemmi o mezzi che non si capiscono... perché ci può essere un pensiero diverso. E' possibile, siamo in democrazia, ci sono dei metodi e degli strumenti. In questi giorni, c'è tempo fino a luglio per le osservazioni: chi le ha le faccia senza fare casino.

Tra l'altro un dubbio che io avevo è che la dottoressa stamattina, anche per

questo sono contenta, mi ha risolto...era un mio dubbio sulla darsena dei pescherecci perché i pescatori sono preoccupati che le loro barche a mare abbiamo più problemi con il sale, quindi più spese per proteggere le barche dal sale.

La dottoressa oggi ci ha detto in maniera chiara: guardate che non è detto che debbano andare per forza lì, possono restare anche sul fiume. Ecco, in maniera civile, chiara, si portano delle problematiche e si trovano le risposte senza usare altre cose.

Situazione finanziaria: c'è un accordo di programma quadro, quello famoso firmato dal Governo.

Ci sono dei fondi che sono stati usati per la terza canna del Gran Sasso. Non si fa più e allora vengono spostati sul porto di Pescara per lo sfondamento della diga foranea e per il piano regolatore. Questi fondi, ad oggi, non si sa se sono in cassa. Quando ho fatto l'interrogazione l'assessore mi ha detto: non ti preoccupare, tanto la procedura del piano regolatore è ancora lunga, quindi ora chi arriva alla fine non si sa. Penso che se ci fossero stati, mi avrebbe risposto certo che ci sono, ma non mi ha risposto, quindi mi fa pensare a male.

C'è una delibera Cipe per il piano regolatore, insomma, questi soldi dovrebbero esserci.

C'è una proposta che ho fatto sui Fondi Fas che prevede questo, ci sono dei fondi che sono stati impegnati per la filovia; adesso per il secondo tratto della filovia, io non sono contro la filovia, però per una questione di tempi e di opportunità credo che questi fondi devono essere girati al porto perché la filovia ha ancora dei fondi del primo lotto che non ha ancora usato.

I Fondi Fas del secondo lotto devono essere usati entro il 2014 e se non è stato ancora usato il fondo del primo lotto probabilmente i fondi del secondo torneranno in Europa, quindi io chiedo che si faccia questo trasferimento così da accelerare, anche finanziariamente, la questione del piano regolatore.

Come dicevo prima, è necessaria una sinergia a livello locale ma soprattutto con il livello nazionale.

Credo che sia importante anche la questione dei pescatori, certo, ma anche degli operatori commerciali turistici. I pescatori stanno ricevendo degli storni, degli aiuti finanziari ma la parte commerciale e turistica, ad oggi, nonostante interrogazioni, solleciti, non ha ricevuto niente. Ringrazio il mio collega Carlo Costantini che mi ha fatto partecipe di una proposta di legge che secondo me va un po' cambiata, ma su questo lavoreremo insieme; una proposta di legge che Carlo mi ha fatto firmare e che ha presentato sugli aiuti economici alla parte commerciale e turistica che in questo momento è quella che soffre di più perché ha proprio chiuso i battenti.

Insomma, credo che questa possa essere una piccola soluzione, un piccolo respiro per quella parte.

Grazie.

ANTONELLA ALLEGRINO: Grazie Marinella Sclocco.

E ora la parola al Capogruppo IDV in Regione Onorevole Carlo Costantini, il quale si è fatto promotore di due proposte di legge in Regione: una a sostegno dei commercianti al dettaglio dei prodotti ittici e l'altra a sostegno delle agenzie marittime operanti nel porto di Pescara.

CARLO COSTANTINI
Consigliere Regionale Italia dei Valori

Sono partite Iva, sono attività economiche che di fatto hanno chiuso perché i problemi del porto investono chi è direttamente operativo nel porto ma investono, indirettamente, anche chi vive della pesca, del commercio, del funzionamento di un minimo di attività doganale. Queste sono attività economiche che non esistono più, penso alle pescherie pescaresi che si approvvigionavano del pescato del nostro porto, evidentemente ora non possono più funzionare, sono costrette, quelle che possono, ad approvvigionarsi altrove ma è evidente che questo è un tessuto economico che sta morendo e, in aggiunta, bisogna anche considerare i 75/80 posti di lavoro saltati.

Il problema è il rapporto con l'Europa perché giustamente l'Europa ci contesta che stiamo affrontando un evento non di tipo calamitoso ma legato, esclusivamente, alla incapacità e alla incoscienza della classe dirigente politica. L'Europa consente le deroghe alle Regioni in quanto al regime di aiuti, ma soltanto nella misura in cui l'aiuto si rende necessario per un fatto naturale. Qui l'aiuto si rende necessario per l'incuria dell'uomo e di chi avrebbe dovuto assicurare gli interventi necessari, quindi si è aperto anche un conflitto nei rapporti con l'Europa che non so fino a che punto consentirà, a queste due proposte di legge che non sono enormi, parliamo di 1.500 o 800 euro ad ogni addetto all'interno di una attività economica, e altri indennizzi che ad ogni modo rappresentano una risposta.

Io faccio fatica a parlare di questo problema perché rappresenta lo spaccato di una Italia che non funziona ed esprime, anche dal mio punto di vista, tutti i limiti e le debolezze di chi pensa di poter affrontare i problemi curandosi esclusivamente dell'effetto e continuando ad ignorare la causa, semplicemente perché la causa è più fastidiosa da rimuovere. La causa comporta il coinvolgimento di persone che non vogliono essere coinvolte. Quella del porto di Pescara è una tragedia che affonda le radici in un passato recente e che ha dei profili di responsabilità evidentissimi, giganteschi mi permetterei di dire.

Parto dal presupposto che qui si debba lavorare in due direzioni: una direzione legata all'emergenza per ripristinare la funzionalità, una soluzione contemporanea e parallela di tipo infrastrutturale per restituire l'agibilità e la stabilità del porto. Però, la questione del piano regolatore portuale, che comunque è interessante da un punto di vista, mi sembra l'ennesimo intervento finalizzato esclusivamente a curare l'effetto e non la causa. La tragedia che stiamo vivendo non è legata alla conformazione della foce perché, se potessimo tornare a 200 anni fa, probabilmente sarebbe la soluzione migliore, quando la natura e l'intervento dell'uomo non avevano massacrato l'ambiente.

L'effetto non è la causa, la causa è il massacro che si è consumato sul fiume Pescara, la causa è data dai fanghi inquinati. Adesso si ragiona sulle analisi, il DDT, non DDT etc., ma per quale motivo non ci si preoccupa anche del fatto che quelle sostanze non dovrebbero esserci lì dentro? Per quale motivo non si fa un'analisi, un controllo serio sul fiume per vedere chi scarica, chi non scarica, quali prodotti ci vengono messi? Questo è per me un approccio folle. Se c'è una ferita come manifestazione esteriore di un problema si va dal medico e il medico non si preoccupa solo di curare la ferita, di quello che si vede, ma cerca di andare all'origine, di fare una diagnosi completa e di rimuovere la causa che poi ha prodotto quella ferita.

Noi abbiamo una serie di cause evidentissime nella gestione del fiume che hanno prodotto questo risultato; se continuiamo ad occuparci solo dell'effetto senza preoccuparci della causa, non riusciremo mai a mettere la parola fine a questa vicenda. E poi - adesso mi dispiace che sia andato via il commissario Goio - francamente considero inaccettabile che siano stati spesi decine di milioni di euro per farci le scuole, le panchine, le aiuole, per finalità assolutamente avulse e decontestualizzate rispetto al bisogno reale.

Abbiamo un commissario che credo sia l'unico nella storia d'Italia incaricato senza un limite temporale e senza un obiettivo da realizzare. Le gestioni commissariali devono essere per legge legate ad un determinato periodo temporale e al raggiungimento di obiettivi, mentre questa è l'unica gestione commissariale che non ha né un limite temporale né un limite in termine di obiettivi.

E' evidente che la gestione commissariale va funzionalizzata al raggiungimento di un obiettivo, qui invece abbiamo speso decine di milioni di euro al di fuori di ogni logica e programmazione, con i poteri dell'emergenza. Ma di cosa stiamo discutendo? Le cause sono evidentissime, le cause sono facilmente leggibili, basta vedere la documentazione fotografica che presumo sia messa qui fuori. Il problema non è solo il piano regolatore portuale, la foce del fiume; il problema è risalire all'origine. Dobbiamo risanare questo fiume, dobbiamo superare l'approccio di chi si occupa di un aspetto dimenticando che quell'aspetto è l'effetto di un problema più complessivo.

E dobbiamo anche responsabilizzare chi sbaglia. Ma è possibile che in un Paese come il nostro ,se nel fiume ci sono sostanze inquinanti, problemi, schifezze di ogni genere a nessuno interessa? Al dibattito politico non interessa capire chi ce le sversa quelle cose lì? Per me il problema fondamentale è, invece, capire chi ce le sversa e mandarlo in galera per 20, 30, 40 anni, perché i soldi che i contribuenti stanno pagando per risolvere il problema sono la diretta conseguenza dell'azione colposa, delinquenziale e criminale di qualcuno che da anni la fa franca.

E può darsi che in questo momento stiano ancora scaricando, non si sa che cosa, nell'indifferenza di tutti. Mentre noi stiamo qui a preoccuparci di come gestire i danni provocati, qualcuno continua ancora a procurarli e probabilmente, sui danni procurati, continua pure a lucrare e guadagnare. Questa impostazione è follia allo stato puro: continuare ad occuparsi dell'effetto ignorando completamente quelle che sono le cause.

E' evidente che il problema c'è - io sono pescarese - come pure l'approccio del Presidente della Regione, parliamoci chiaramente: il problema del porto di Pescara non è che interessi a tutti. Il problema del porto di Pescara interessa prevalentemente ai pescaresi. Chi la città di Pescara non la vive e ha 20/30 milioni da spendere, prima di spenderli per questa città e per il suo porto ci fa morire 50 volte, ci fa passare 20/30 anni, quindi anche qui la città, la comunità pescarese, la marineria, tutti gli operatori economici, devono rappresentare una massa critica per fare in modo che chi ha responsabilità al Governo della Regione non continui a considerare questo aspetto marginale.

Questa è una emergenza, mentre il problema finanziario è un finto problema, perché se a casa, in famiglia, qualcuno ha un problema serio, i soldi si trovano, addirittura non si mangia, non si prende l'automobile; ma le risorse per risolvere una malattia seria si trovano.

Questo è il più grande male della nostra Regione: non si fanno alcune opere,

non si fanno alcuni interventi e si trovano i soldi per fare quello che non si dovrebbe fare.

Anche lo Stato: è vero che oggi il porto è chiuso, ma come si fa a dire che è un porto a livello statale? Ma perché ha chiuso? Ha chiuso perché qualche incosciente ha progettato e realizzato opere dannose. E allora, chi ha sbagliato deve pagare le conseguenze dei propri errori. Se lo Stato, perché all'epoca era lo Stato che gestiva la progettazione e la realizzazione dell'opera, ci ha messo in braghe di tela, lo Stato deve risarcire i danni alla comunità di Pescara; deve cacciare 10, 20, 50 milioni di euro, quello che serve. Non devo essere io pescarese, e nemmeno la Regione, a farmi carico della riparazione di un danno prodotto dallo Stato. Se non riusciamo nemmeno ad affermare questo principio semplicissimo, cioè che chi ha prodotto il danno deve prendersi la responsabilità di pagarlo, allora non andiamo da nessuna parte. Lo Stato farà un'infrastruttura in meno, ma deve prendere 50/100 milioni di euro e risolvere il problema finanziando gli interventi che devono essere realizzati. Credo che probabilmente non ci sia la consapevolezza di quello che è accaduto, di quello che sta accadendo e di come deve essere affrontato. Il discorso è che c'è, da una parte, la mancanza di sensibilità in chi non vive questo territorio e, dall'altra parte, anche una certa superficialità con la quale continuiamo ad affrontare il tema. Io ringrazio Antonella, ma la ringrazio davvero, da cittadino di Pescara, perché ha dato un approccio straordinariamente pratico a questo confronto e non filosofico virtuale. Ci ha parlato di draga che costerebbe pochissimo. Insomma, vogliamo fare un'azione di ricostruzione del passato o no? Vogliamo dirci che da 20 anni l'attività di dragaggio è stata gestita con i poteri commissariali senza fare gare d'appalto ma con affidamenti diretti e spendendo mediamente il triplo, il quadruplo il quintuplo di quello che costava? Vogliamo dirci che con un anno di dragaggio ci saremmo comprati 2/3 draghe? Ma vogliamo responsabilizzare i colpevoli di tutto quello che si è determinato, oppure dobbiamo mettere i coperchi e far finta che nulla sia accaduto e andare avanti? No, io non voglio mettere i coperchi, io dico che la situazione si può risolvere nella misura in cui tutti quanti ci assumiamo la responsabilità di capire e denunciare gli errori che sono stati commessi perché altrimenti continueremo a commettere errori.

Una draga costa 3 milioni di euro, per quale ragione in Consiglio comunale 2003, 2004, 2005, ogni volta arrivava l'affidamento per somma urgenza dell'attività di dragaggio? Ma quale somma urgenza?

Il dragaggio di un porto credo che sia una attività di manutenzione ordinaria, nemmeno straordinaria, è quanto di più prevedibile per l'amministratore, il gestore di un porto, possa essere immaginato. Eppure ogni volta, per eludere le gare d'appalto, spendendo il doppio, il triplo di quello che il mercato avrebbe fatto spendere, si è proceduto con l'affidamento per somma urgenza. E poi esce fuori che una draga costa 3 milioni di euro, cioè con mezzo anno di gestione e di funzionamento ci comperavamo una draga. Ma queste cose hanno o non hanno un valore? Gli errori del passato dobbiamo tenerli in considerazione o non dobbiamo tenerli in considerazione?

Io sono - come avrete capito con il mio intervento - profondamente arrabbiato per tutto quello che è successo fino ad oggi e per gli errori che si continuano a commettere. Mi aspetto una città più arrabbiata. Probabilmente noi pescaresi non siamo sufficientemente arrabbiati e non siamo riusciti a far capire fino in fondo, a tutto ciò che è fuori Pescara la gravità della situazione: Pescara senza il suo porto,

senza la marineria, è una città che ha perduto la sua storia ed io invece voglio lavorare affinché possa riappropriarsene. Grazie.

ANTONELLA ALLEGRINO: Grazie Carlo. A questo punto vorrei dare la parola per le conclusioni al pazientissimo assessore Serraiocco, impegnato questa mattina anche con la disamina del bilancio in Comune.

Tu assessore stai seguendo il discorso del piano regolatore portuale e sei assessore al porto. Insomma è una competenza specifica che tu hai e ti pregherei, anche dal tuo punto di vista, di dirci come vedi questo futuro che speriamo sia prossimo.

VINCENZO SERRAIOCCO
Assessore Comune di Pescara con delega al Porto

Grazie, sono stato paziente nell'ascoltare ma sono stato anche attento a quanto è stato detto sia dai tecnici che dai politici.

Ho sentito negli ultimi un po' di appartenenza politica. Io nel mio intervento mi voglio spogliare da questa appartenenza politica perché tanto è evidente quale è la mia anima, però vorrei parlare un po' più dei problemi.

Non voglio dire che Costantini o Sclocco non abbiano parlato dei problemi, anzi hanno parlato delle soluzioni, hanno dato anche degli spunti e penso che siano anche collaborativi su certi aspetti che andrò a dire per quanto riguarda il piano regolatore portuale.

Non è questa una polemica né una sottolineatura, è soltanto che penso che in questo momento dobbiamo essere tutti quanti uniti, sensibili a due tipi di problematiche: una, quella del dragaggio; la seconda quella del piano regolatore portuale, quella di dare a un porto, che sia considerato un porto nazionale o meno, che sia comunque considerato un porto efficiente per svolgere quelle attività che la città di Pescara e non solo la città di Pescara ma tutta la Regione Abruzzo si aspettano.

Prendo spunto subito dalle ultime parole del consigliere Costantini per quanto riguarda i commissari: io non voglio fare una difesa di ufficio ma mi sento di dire in prima persona, nei confronti dell'ultimo commissario Testa, formalmente il commissario è arrivato a fare il dragaggio, cioè lui è arrivato la mattina a fare il dragaggio e parlo con voi che sapete, avete vissuto e vivete continuamente nell'attività amministrativa burocratica quanto è complesso portare avanti, anche con poteri straordinari: che poi vanno visti che tipi di poteri straordinari sono...forse il potere straordinario è quello che diceva l'onorevole Catone: prendere i fanghi e portarli dentro un capannone.

Lui questo non ce l'aveva, quindi formalmente lui ha svolto una attività burocratico-amministrativa tale da poter fare un appalto pubblico o per lo meno di affidare i lavori di dragaggio. Quella mattina stessa sono iniziati i lavori, quindi sostanzialmente lui ha dovuto bloccare non per sua volontà ma per volontà di altri, che sono venuti dalla Procura della Repubblica in seguito ad un esposto. Questo ci tengo a sottolinearlo non per difendere Guerino Testa ma perché penso che tutti sappiamo quale è l'iter per svolgere questo tipo di attività e come è arrivato a farla, perché lui è arrivato la mattina stessa a farla. Gli volevo quasi fare i complimenti ma quando abbiamo iniziato è stato bloccato, quindi, questo ci tenevo a chiarirlo e ripeto non per difesa d'ufficio ma sostanzialmente perché è un atto concreto, vero, reale che abbiamo vissuto tutti quanti.

Io non vedo qui, e mi dispiace, avrei voluto parlare prima, perché non vedo gli operatori della marineria che contestano le nostre politiche del Comune, contestano alcune attività che noi facciamo. Non vedo i sindacati, non vedo i rappresentanti di "Insieme per il porto" che hanno fatto questi cartelloni. Questa mattina c'erano ma con loro io volevo interloquire con una grossa criticità da parte di questa amministrazione, da parte di questo assessore e di questo assessorato che come hai detto prima, ha ben presente queste problematiche. E c'era anche il dirigente dei lavori pubblici del comune di Molfetta che ha detto che i tempi di durata complessivi necessari perché si possa arrivare all'adozione di un piano regolatore portuale, se

non ricordo male, sono di quasi 8/9 anni dalle date che lui ha indicato.

Non mi prendo meriti perché i meriti sono di tutti, perché questa amministrazione coscienziosamente e responsabilmente ha deciso di adottare e di portare avanti un piano regolatore che forse non avevamo neanche visto e che non avevamo nemmeno condiviso da chi doveva essere fatto, come doveva essere fatto e quali erano gli schemi, ma la responsabilità di chi amministra davanti ad un problema reale, che non eravamo noi amministratori di centrodestra ad averlo adottato per la prima volta nell'aprile del 2009, non siamo stati noi ma un'altra amministrazione, era un altro Governo ma noi lo abbiamo fatto nostro questo piano regolatore portuale e abbiamo cercato di portarlo fino all'adozione, fino alla pubblicazione sul Bura che è avvenuta il 2 maggio.

Quale è la mia criticità? Sapete quali sono le problematiche? Prima la valutazione di impatto ambientale strategica, la VIA: abbiamo risolto, abbiamo fatto relazioni, abbiamo fatto dichiarazione, ridato nuovamente incarichi a quelli che avevano già studiato questo piano regolatore portuale per fare altre attività necessarie per avere poi la pubblicazione. Abbiamo risposto alle prime osservazioni, all'invio del piano regolatore portuale alla Regione da parte degli operatori ufficiali dell'Arta. In questo caso sono state due osservazioni dell'Arta e della Asl.

Oggi io non posso stare qui ad ascoltare che ci sono dei problemi del fiume e dei problemi del porto quando io qui, in parte, ricevo decine di osservazioni firmate da armatori, da pescatori di questo comune. Non lo posso accettare. La responsabilità nostra è stata quella di prendere un piano regolatore portuale che era stato fatto. Poi io mi sono convinto che quello era un piano regolatore portuale che era stato fatto da professionisti, da tecnici all'altezza di poterlo fare, quindi, ignorando le problematiche che loro mi osservano, volete sapere gli ultimi giudizi che cosa chiedono alcune osservazioni dell'associazione armatori? Io avrei preferito vederlo qui questo signore, Lucio Di Giovanni se c'è...non c'è. Lui nelle sue osservazioni rappresenta 49 su 50 armatori di Pescara, quindi vorrei conoscere l'unico che non ha firmato, dove mi chiede che per le spese che sono pubbliche si ritiene che il disegno di assetto del nuovo piano regolatore portuale sia estremamente errato... architetto Massacesi, quindi il suo lavoro è errato...e soprattutto dannoso per la comunità civile, la città, il territorio oltre a rappresentare un enorme e inutile spreco di risorse pubbliche...allora dottoressa Allegrino, il senso di responsabilità questa amministrazione e questo assessorato lo hanno avuto prendendosi un piano regolatore portuale che penso sia la soluzione sistematica sia la soluzione per riavviare questo porto sia la soluzione anche per il problema del dragaggio perché c'è la soluzione del problema del dragaggio in questo nuovo piano regolatore portuale, ma io non posso accettare da cittadino di Pescara, da colui che oggi rappresenta e porta avanti queste problematiche che gli armatori, i pescatori, i cittadini pescaresi, in un momento di emergenza si comporta in questo modo.

Il piano regolatore portuale è necessario, portiamolo avanti.

Sono aperto a qualsiasi eventuale modifica che si possa fare su un progetto poi preliminare-definitivo, ma manteniamo questo piano regolatore portuale, non blocchiamo l'iter di questo piano regolatore portuale!

E invece lo stiamo bloccando, lo avete bloccato perché rispondere a queste osservazioni significa, aiutatemi, quanto tempo io devo avere...quanto tempo i tecnici dovranno avere...dovrà essere nuovamente ripubblicato, quindi arriviamo ad avere altri 8/9/10 mesi e anche più ed anche, permettetemi di dire, un po' di

scoraggiamento da parte dell'assessore che in 10 mesi è riuscito a pubblicare il 2 maggio un piano regolatore portuale e adesso gli stessi cittadini che li ha sempre difesi, che gli ha sempre detto sono pronto e disponibile a qualsiasi modifica in fase di preliminari di progetto o in fase esecutiva, qualsiasi problematica che venga dimostrata tale da poter essere un problema per la marineria per i pescatori per i pescaresi...io sono pronto a modificarlo insieme ai tecnici in fase di preliminare e progettuale e oggi mi ritrovo le osservazioni dei pescatori, degli armatori, dei cittadini di Pescara.

CONCLUSIONI
di
ANTONELLA ALLEGRINO
Presidente Associazione “Articolo 3”

Grazie all’Assessore Serraiocco anche per la schiettezza con cui è intervenuto. Evidentemente l’amarezza che si nota è un po’ la rappresentazione di quella che è la difficoltà nel dover amministrare e nel dover trattare un tema su cui comunque, come ricordava anche il Consigliere Sclocco, vi era stata convergenza da parte di tutte le forze politiche quando il Piano Regolatore fu approvato all’unanimità nel 2009.

Direi che siamo giunti alla conclusione della nostra mattinata e vorrei, innanzitutto, scusarmi con i nostri relatori perché abbiamo usato il sistema dell’avviso del tempo che scorre ma lo abbiamo fatto proprio per dare la possibilità a tutti di dare il loro contributo e mi pare che si sia raggiunto il risultato che noi volevamo.

Ognuno ha dato il proprio imprinting vedendo la cosa da un proprio punto di vista specifico.

Questo volevamo: intendevamo dare degli spunti di concretezza e questi spunti di concretezza, come dicevamo, li raccogliamo al più presto proprio con la trascrizione, la redazione e la pubblicazione degli atti affinché possano essere spunto per tutti coloro che debbono lavorare per la soluzione del programma “dragaggio” a Pescara.

A noi di “Articolo 3” che rappresentiamo i cittadini, coloro che si pongono i problemi e riescono a conoscerne una parte, spesso non tutti i risvolti, ecco a noi interessava proprio poter trattare in maniera compiuta questo tema e ci interessa e continuerà ad interessarci quello che sempre il cittadino vuole: riuscire a capire quali sono le procedure, riuscire a capire quali sono gli obiettivi che devono essere raggiunti, in che modo vengono spesi i denari pubblici che sono i denari di tutti, secondo una logica che deve portare ad una visione diversa, ad una visione strategica del territorio affinché si possa guardare ad un futuro che sia pieno di frutti.

Ma perché il futuro sia pieno di frutti bisogna, chiaramente, seminare bene prima, soprattutto seminare stimolando e consentendo alle classi dirigenti, quelle politiche, quelle amministrative, quelle economiche e culturali, di assumersi le loro responsabilità facendo ciascuno la propria parte, riuscendo a guardare il territorio in una visione nuova che non sia quella dei piccoli orticelli ma che sia una prospettiva di futuro, una prospettiva di crescita, di sviluppo, e tutti quanti ne abbiamo veramente un grande, straordinario bisogno per poter ricominciare a guardare, in termini positivi, al nostro futuro.

Grazie, grazie a tutti. Troverete il video integrale di questo incontro sul sito di “Articolo 3” da venerdì prossimo e buon proseguimento di lavoro a tutti coloro che operativamente e concretamente devono continuare a lavorare su questo argomento.

Grazie.

Stampato nel mese di settembre 2012