



PIERLUIGI CAPUTI,

DIRETTORE REGIONALE SETTORE TERRITORIO, URBANISTICA, BBAA, PARCHI, POLITICHE E GESTIONE DEI BACINI IDROGRAFICI:

Tento di essere molto sintetico perché è stata una lunga giornata, ma fruttuosa. Mi sembra di poter affermare che è evidente che le fasi di diffusione e di informazione dei soggetti coinvolti che hanno preceduto questa riunione non sono trascorse invano per molti di noi.

Voglio dire che l'attività di comunicazione ha determinato la creazione di un minimo di interrelazione fra i portatori di interesse e i decisori che coinvolti nei processi gestionali; voglio anche apprezzare che attraverso essa si è determinata quella base di know how minima da consentire a tutti di interloquire avendo cognizione delle dinamiche qualitative che regolano il funzionamento delle spiagge. I dati salienti sono un patrimonio ormai comune.

Resta un problema insoluto di cui non abbiamo oggi parlato e che però soggiace a tutti i ragionamenti che abbiamo svolto: non sappiamo quantificare ancora in maniera ragionevole il trasporto solido dei fiumi. Sappiamo solo che abbiamo una norma regionale che non consente da anni l'attività estrattiva in alveo. Possiamo valutare la dimensione di ciò che "manca" nel trasporto attuale dei fiumi in quanto sappiamo le quantità di materia necessarie per dare stabilità agli arenili.

Ma se il nostro bisogno di sabbia è noto sappiamo come rinvenire la sabbia? I beni naturali sono tutti beni scarsi e pertanto sono tutti beni economici. Non possiamo condividere la linea di pensiero che li definisce come infiniti e quindi privi di valore economico. Se tutte le georisorse sono un bene economico, allora dobbiamo avere attenzione nel gestire le quantità disponibili.

E' necessario quindi che questo ragionamento abbia rilevanza quando si svilupperanno in ragione della specificità dei paraggi e dei dati di dettaglio la progettazione preliminare e le successive fasi.

Mi pare utile sottolineare che i paraggi incontaminati ad altissimo valore ambientale in Abruzzo consistono in ormai pochissimi chilometri di costa bassa, mentre sono abbastanza estesi sulla costa alta e sulle spiagge di

falesia. Pertanto le ipotesi di ripascimento non protetto contenute nel piano, quali ad esempio il ripascimento previsto a seguito della concertazione avvenuta con il coinvolgimento dei comuni di Alba e Martinsicuro, sono tese non tanto a ricostituire la spiaggia del paraggio quanto a divenire sorgente per le spiagge contigue.

La particolare contingenza del sito di Giulianova non mi sembra avvalorare l'ipotesi che la stabilità della linea di costa dipenda dall'esistenza del porto. Anzi, pregherei ed auspicherei che qualsiasi intervento si vada a fare sul porto, la linea a mare resti definita come attualmente è!

Ragionando poi invece, in piena libertà, sulle altre considerazioni espresse nella giornata direi che è chiaro che la esemplificazione "metri quadri di spiaggia in più uguale a maggiore valore aggiunto tot" è una semplificazione di ragionamento, semplificazione, ma non scelta semplicistica o banale, infatti alla P.A. per operare occorrono anche strumenti semplificati di valutazione i cui gradi di approssimazione siano compatibili con i gradi di precisione delle variabili in gioco.

E' anche un approccio che serve, al negativo, per capire se l'aumento di queste spiagge, comporti impatto sul territorio sostenibile. Perché l'aumento di superficie di una spiaggia potrebbe determinare alle sue spalle anche una esplosione di concentrazione antropica non sostenibile.

Allora come rispondere? Il problema non è più solo geomorfologico, ma è un problema di carattere più ampio, urbanistico. Più che opportune, da questo punto di vista, è stato l'intervento del Prof. Franco e lo scorre delle immagini relative ai vari esempi di waterfront. Abbiamo consapevolezza che la progettazione non può essere solo ispirata ad un approccio morfologico o ingegneristico, ma deve essere una progettazione integrata, dove trovano spazio tutti gli aspetti.

Posso dire che il nostro obiettivo è quello che queste attività siano sottoposte a valutazione ambientale strategica. E' evidente che sarà quella un primo vaglio per gli aspetti trattati, poi, quando le progettazioni saranno definite, ci saranno a seguire le valutazioni di impatto ambientale sulle singole opere.

Le uniche vere serie storiche disponibili sono quelle a cura del Servizio Idrografico cui va dato merito. Il nostro tentativo di cui oggi mostriamo i primi risultati ha come prospettiva quella di creare su una serie di variabili molto più ampia e riferita anche a qualche dato socio economico delle serie storiche integrate fra loro. Devo dire che in questo campo le risorse messe in gioco sono molto più ampie: con fondi messi a disposizione dalla mia direzione la direzione Informatica sta realizzando la cartografia numerica al 5000 della costa e dei fiumi Abruzzesi.

Ritengo giusto il richiamo che ci fa l'ing. Marzialetti alla solidarietà e sinergia fra le regioni del medio Adriatico. Con l'ingegnere ci conosciamo ormai da tanti anni, e abbiamo costruito insieme con fatica in passato un rapporto interregionale che non deve essere disperso. Quindi ha ragione oggi a sollecitarmi a riattivare quella strategia interregionale che ha subito un attimo di pausa. In realtà, il tempo trascorso a noi è servito per capire meglio come operare, ma oggi dobbiamo ravviare le collaborazioni fra regioni. Una strategia comune è necessaria sia per la giusta sussidiarietà di azione, sia perché la contiguità a volte determina la necessità tecnica di operare insieme, sia per evitare che il bisogno di sabbia trasformi in "gruviera" il nostro territorio attraverso una massiccia operazione di coltivazione di cave. Per evitare la "gruvierizzazione", per ridurre i costi e minimizzare gli impatti ambientali è necessaria una grande intesa fra le regioni interessate. Se dovranno essere fatti prelievi di sabbia a mare perché i costi di escavazione siano congrui occorre che i prelievi siano rilevanti e concentrati. La domanda di sabbia elevata che può provenire anche da più Regioni determinerebbe così un abbattimento dei costi.

La finanza di progetto prevista dalla legge Merloni non ha trovato ancora una diffusa applicazione. Appare però sempre più come l'unica struttura portante per i grandi investimenti. E' noto che per fare un chilometro di autostrada, ci vogliono più o meno 50 miliardi, oggi siamo riusciti a stimare quanto costa rendere la costa Abruzzese più appetibile e dunque foriera di ulteriori processi di sviluppo economico: occorrono i soldi con i quali si realizzano quattro chilometri di autostrada. Dico questo per sdrammatizzare una previsione di fabbisogno finanziario che è senza dubbio molto rilevante. E' vero che le dimensioni della spesa prevista sono grandi, ma forse assumono una diversa connotazione se valutate parametricamente con altri investimenti.

Pertanto all'Ingegnere Pomilio rispondo che è corretto aver timore della rilevanza delle risorse da rinvenire, ma occorre proseguire nel ragionamento analogico prima impostato: le autostrade determinano una forma di restituzione degli investimenti per tramite della tariffazione, per la costa occorre avere la capacità di costruire processi di ingegneria finanziaria che renda possibili restituzioni tariffarie da chi utilizza i beni.

Da ultimo le osservazioni sulla qualità delle acque: è chiaro che le qualità delle acque è un'informazione contenuta nel sistema informativo geografico, è già uno dei dati disponibili e correlabili. Proprio dall'osservazioni di tali dati può dirsi che i nostri trend sono più che positivi. Non mancherà attenzione, nella definizione progettuale degli interventi, la necessità di assicurare la circolazione delle acque in modo da non determinare effetti eutrofici.

Vi ringrazio per l'attenzione.