



CITTA' DI PESCARA
Medaglia d'oro al Merito Civile

COMUNE DI PESCARA

COPIA

COPIA DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

Seduta del 07-09-06 Deliberazione N. 208

Oggetto: NUOVO PIANO REGOLATORE PORTUALE: INDIRIZZI DI PIANIFICAZIONE.

L'anno duemilasei il giorno sette del mese di settembre alle ore 17,15, previa convocazione e con l'osservanza delle formalità di legge, si è riunito, nella consueta sala del Palazzo Municipale, il Consiglio Comunale, in sessione in seduta Pubblica sotto la presidenza del Sig. MELILLA GIANNI con l'assistenza del Segretario Generale Sig. Dott. MONTILLO VINCENZO, coadiuvato dal Segretario Verbalizzante Sig. Dott. D'ALESSANDRI ACHILLE,

Risultano presenti ed assenti il Sindaco e i Consiglieri come da elenco che segue:

Dott. D'ALFONSO LUCIANO	P	TENAGLIA ANGELO	P
MASCI CARLO	A	COSTANTINI CARLO	P
DI BARTOLOMEO AGOSTINO	A	MARCHEGIANI PAOLA	P
PAGANO NAZARIO	P	ZUCCARINI UGO	A
RICCI ERMANNO	P	SPINA ENRICO	P
PASTORE ANDREA	A	CESARONE LORENZO	A
VERI' NICOLETTA	P	DEL VECCHIO ENZO	A
DOGALI VINCENZO	P	DI BIASE LICIO	P
BOZZOLAN FEDERICO	P	TESTA GUERINO	P
MELILLA GIANNI	P	FERRARA NICOLA	P
DI LUZIO AUGUSTO	P	FIORILLI BERNARDINO	A
ALBORE MASCIA LUIGI	A	BRUNO GIUSEPPE	P
CASTIGLIONE ALFREDO	A	SIEGA BERNARDO	P
ANTONELLI MARCELLO	P	ACERBO MAURIZIO	A
MANCINI GEREMIA	A	DI NISIO FAUSTO	A
MERLA VITALONE ANTONIO	A	CICCARELLI GINA	P
TORLONTANO GLAUCO	P	SANTURBANO VALERIANO	P
IMBASTARO ENZO	P	DI MARCO MICHELE	P
CARULLI ROBERTO	P	SPRECACENERE CARLO	P
ARCURI VIOLETTA	P	GROSSO F. ANTONIO	A
PACE DAVIDE	P		

Consiglieri presenti n. 27

Consiglieri assenti n. 14.

Sono inoltre presenti

D'ANGELO-DI BIASE-MANCINI-DE BLASIO-BALDUCCI-LUCIANI-PADOVANO LACCHE'-D'INCECCO-PERSICO. E' INOLTRE PRESENTE LA CONSIGLIERA AGGIUNTA BELKACEN LATIFA.

Il Presidente accerta che i Consiglieri presenti sono in numero sufficiente per deliberare.

Sono presenti gli scrutatori Sigg.:

BOZZOLAN FEDERICO

CESARONE LORENZO

TESTA GUERINO

IL PRESIDENTE

Pone in discussione la proposta di delibera iscritta al punto n.5 dell'ordine del giorno avente per oggetto: "Nuovo Piano Regolatore Portuale: Indirizzi di Pianificazione"

Al termine dell'intervento dell'Assessore Di Biase, che relaziona in merito, si apre il dibattito, riportato nell'allegato,, durante il quale il Presidente comunica che sono pervenuti due emendamenti a firma del consigliere Di Nisio e dà lettura del **1° emendamento**:

"Aggiungere alla fine del punto 1) del deliberato il seguente testo:

"-Nella fase di previsione progettuale si dovrà tener conto e valutato anche l'impatto erosivo marino derivante".

PARERE DI REGOLARITA' TECNICA: favorevole

Posto in votazione, l'esito del voto espresso con il sistema elettronico con risultato accertato e proclamato dal Presidente, come da scheda allegata, è il seguente:

consiglieri presenti n.24

presenti non votanti n.3 (Il Sindaco D'Alfonso-Spina-Marchegiani)

votanti n.21

voti favorevoli n.21

Il Presidente, proclamato l'esito del voto dichiara che il Consiglio Comunale ha approvato il sopra riportato emendamento e pone in votazione il **2° emendamento** a firma del consigliere Di Nisio, di cui dà lettura:

"Aggiungere dopo il punto 2 il seguente:

"2bis - di rinviare al Consiglio Comunale le valutazioni e le decisioni complessive da effettuarsi successivamente alla elaborazione degli studi e dei progetti di cui al punto 1""

PARERE DI REGOLARITA' TECNICA: favorevole

l'esito del voto espresso con il sistema elettronico con risultato accertato e proclamato dal Presidente, come da scheda allegata, è il seguente:

consiglieri presenti n.27

presenti non votanti n.3 (Il Sindaco D'Alfonso-Spina-Grosso)

votanti n.24

voti favorevoli n.24

Il Presidente, proclamato l'esito del voto dichiara che il Consiglio Comunale ha approvato il sopra riportato emendamento e pone in votazione la proposta di delibera così come emendata, e

IL CONSIGLIO COMUNALE

Preso atto delle votazioni sopra riportate;

Vista la relazione allegata che costituisce parte integrante del presente provvedimento;

Visti i pareri espressi ai sensi dell'art.49 del D.Lgs. n.267/2000, dal responsabile del servizio interessato, nonché il parere di legittimità espresso dal

Segretario Generale ai sensi dell'art.55 c.2 dello Statuto e degli artt. 61.2 e 69.1 del Regolamento del Consiglio Comunale come da scheda allegata;

Viste le *Linee programmatiche di mandato*, approvate con atto di C.C. n. 149 del 03.07.2003, che prevedono per il porto di Pescara l'elaborazione partecipata di un piano generale di sviluppo in cui si contemperino la salvaguardia della qualità ambientale, l'abbattimento dell'inquinamento esistente, l'incremento della funzione passeggeri dello scalo, il consolidamento e la valorizzazione del Porto Turistico e dell'attività della pesca nel Porto Canale;

Vista la L. 84/1994, normativa fondamentale sui porti, che stabilisce le competenze in materia di pianificazione portuale, assegnando al Comune interessato il ruolo centrale nella definizione delle finalità che si vogliono perseguire attraverso il porto;

Viste le risultanze delle riunioni, in particolare del 19.01.2004 e del 25.05.2005 (all. nn. 4 - 5), del tavolo di lavoro costituito dagli Enti che a vario titolo hanno competenze sul porto, Comune di Pescara, Direzione Marittima, S.I.I.T. del Ministero Infrastrutture e Trasporti, Consorzio A.S.I. Val Pescara, con le quali si chiede all'Amministrazione Comunale di fornire gli indirizzi di pianificazione del nuovo Piano Regolatore Portuale;

Considerati gli studi che l'APAT, Agenzia per la Protezione dell'Ambiente e per i Servizi Tecnici, ha svolto con continuità a partire dal 2000, e in particolare il rapporto tecnico-scientifico *"Dispersione del deflusso fluviale nell'area portuale di Pescara: proposte preliminari di intervento"* (all. n. 6) nel quale, dopo aver analizzato ed approfondito varie ipotesi d'intervento, si perviene alla conclusione che per risolvere il problema ambientale occorre chiudere totalmente e definitivamente l'attuale varco a nord tra la costa e la diga foranea e viene quindi individuata una proposta finale d'intervento;

Considerato che da parte della Regione Abruzzo, come annunciato recentemente dal Presidente della Giunta, On. Ottaviano Del Turco, vi sarà un contributo di circa 400.000 € destinati agli studi e alle verifiche finalizzate alla redazione del nuovo P.R.P. del porto di Pescara;

Ritenuto di dover fornire gli indirizzi di pianificazione del nuovo Piano Regolatore Portuale in aderenza con quanto premesso;

Vista la delibera di Giunta Comunale n. 542 del 01.06.2006 di approvazione dei presenti INDIRIZZI DI PIANIFICAZIONE da proporre al Consiglio Comunale;

Considerato che la proposta di delibera è stata inviata alla Commissione Consiliare permanente "Urbanistica" in data 12.07.06 e successivamente in data 28.08.05 per l'esame di cui all'11 comma 2 del Regolamento del Consiglio Comunale;

Considerato che la proposta di delibera è stata inviata ai Consigli di Circoscrizione in data 10.07.2006 prot.1024/AU/PT per il parere di cui all'art. 21 3° comma del Regolamento sulle Circoscrizioni e che risultano pervenuti quelli relativi alle Circoscrizioni nn.3, 4 e 5, che si allegano;

2bis - di rinviare al Consiglio Comunale le valutazioni e le decisioni
Visto l'art. 42 del D.Lgs 18.08.200 n.267; successivamente alla elaborazione degli
studi e dei progetti di cui al punto 1;

Con votazione espressa con il sistema elettronico con il seguente risultato accertato e proclamato dal Presidente con l'assistenza degli scrutatori prima designati e presenti in aula, come da scheda allegata:

Consiglieri presenti e votanti n.27

Voti favorevoli n.26

Voti contrari 1

DELIBERA

sulla base della puntuale istruttoria favorevole degli uffici competenti:

- 1) di approvare i seguenti INDIRIZZI DI PIANIFICAZIONE per la predisposizione del nuovo Piano Regolatore Portuale di Pescara, riassunti nelle due planimetrie, da considerare come indicative, allegate al presente atto (all. nn. 1 -2):
 - prevedere una soluzione che risolva i problemi d'inquinamento del litorale pescarese derivanti dalla realizzazione della diga foranea;
 - configurare la dotazione di tre bacini portuali specializzati funzionalmente secondo le vocazioni della città: porto per la pesca nelle acque del canale fluviale (esistente), porto turistico (esistente) e nuovo porto passeggeri (da completare), approfondendo il tema di una vocazione crocieristica e di collocazione di un adeguato terminal crociere;
 - prevedere l'ampliamento dell'attuale banchina nord in vicinanza dello scalo di alaggio con funzioni anche di vasca di colmata;
 - verificare il sistema di mobilità e l'interconnessione asse attrezzato - banchine ed individuare l'area idonea alla collocazione di una nuova stazione marittima;
 - prevedere per tutte le nuove opere e l'insieme finale rigorosi studi meteomarini, idrodinamici, verifiche idrauliche, del fenomeno dell'insabbiamento e della qualità ambientale, da effettuarsi da parte dell'APAT, struttura specializzata e istituzionalmente competente, anche in virtù della ampia conoscenza della molteplicità delle problematiche del porto maturata nel corso degli studi sinora svolti dall'Agenzia; parte delle attività che verranno svolte sono descritte nella nota APAT allegata *"Ottimizzazione del deflusso fluviale nell'area portuale di Pescara: attività diagnostiche e modellistiche dell'APAT"* (all. n. 3); l'Agenzia, che effettuerà altresì la supervisione dello studio di impatto ambientale, svolgerà le necessarie attività di studio e verifica anche in collaborazione con l'ARTA Abruzzo; quanto sopra sarà successivamente regolato da apposita convenzione con il Comune;
Nella fase di previsione progettuale si dovrà tener conto e valutato anche l'impatto erosivo marino derivante;
- 2) di rimettere tali indirizzi al tavolo di lavoro fra tutti gli Enti interessati, costituito presso la Direzione Marittima, in particolare al S.I.I.T. del Ministero Infrastrutture e Trasporti, istituzionalmente competente alla redazione del nuovo P.R.P.;

2bis – di rinviare al Consiglio Comunale le valutazioni e le decisioni complessive da effettuarsi successivamente alla elaborazione degli studi e dei progetti di cui al punto 1;

3) di precisare che la presente delibera non comporta impegni di spesa:

4) di dichiarare, ai sensi dell'art. 12, 3° comma e dell'art. 14 dello Statuto, il presente provvedimento atto fondamentale.

Non è una programmazione di massima, approvata con atto di C.C. n. 149 del 03.07.2003 il primo capitolo è dedicato a PESCARA CITTA' METROPOLITANA E NUOVA "CITTA' PORTALE" DELL'ABRUZZO dove si sottolinea il rapporto di Pescara e l'Europa e il ruolo regionale di Pescara: "l'essere nodo di scambio tra nord e sud e tra i Paesi dell'Est, ormai parte integrante della Comunità Europea... Pescara nuova città dell'accesso dunque, materiale ed immateriale, incrocio e nodo di traffici e di merci anch'esse materiali ed immateriali. Pescara porta d'accesso, fisica in questo caso, per il grande patrimonio naturalistico costituito dai Parchi d'Abruzzo e più in generale per tutto il sistema interno. Pescara nuova "città portuale" dell'Abruzzo.

Per la naturale vocazione di nodo tra l'Italia e i Balcani che ha la città di Pescara assume importanza strategica la situazione infrastrutturale, ed in particolare per il porto, l'aeroporto e l'interporto.

All'argomento del Porto marittimo di Pescara le Linee dedicano ampio spazio.

Per il Porto, questa Amministrazione promuoverà l'elaborazione partecipata di un Piano Generale di Sviluppo del Porto di Pescara, regolante i profili urbanistici, economici, sociali e di viabilità complessiva dell'area, utilizzando razionalmente e nell'interesse collettivo le risorse strutturali costituite dall'ex Cofa.

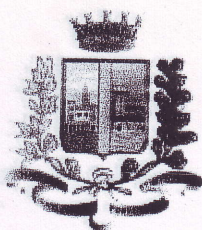
Deve anzitutto deve essere definita inequivocabilmente ed una volta per tutte la vocazione del Porto-Canale. La pesca resta un'attività tradizionale da sostenere con la dotazione di strutture più adeguate e moderne, spacie per il cantiere ed i mercati. Si rendono necessarie: a) la verifica dell'impatto ambientale (VIA) delle opere esistenti (prolungamento) e del nuovo molo di levante in costruzione; progetto di riconversione delle opere esistenti a stop dei lavori in caso di valutazione negativa; b) la pianificazione delle infrastrutture portuali e delle aree a terra da realizzare in modo unitario all'interno del Piano Particolareggiato previsto dal PRG sulla base di un documento programmatico condiviso con gli altri enti interessati. Qualsiasi ulteriore intervento deve essere sottoposto preventivamente ad una rigorosa valutazione d'impatto ambientale (VIA) e rispettare le vocazioni naturali e consolidate della portualità peschese. La funzione di trasporto passeggeri deve essere incrementata parallelamente al consolidamento della funzione commerciale del porto di Ortona, il cui ruolo deve essere concepito in termini di integrazione attiva con quello di Pescara. Al fine di consolidare il trasporto di passeggeri, oltre al collegamento dell'Asse Attraverso con la zona portuale, senza interferenze con la dinamica urbana delle due riviere, occorre prevedere una nuova dotazione della Stazione Marittima, che la Provincia di Pescara ha mentoriamente ristrutturato e la realizzazione, anche interrata, di essere garantito con continuità, evitando il continuo rischio di sospensione, con gravi conseguenze di interrimento dei fondali e di inquinamento del bacino.

Per il Porto Turistico Marina di Pescara, d'intesa con la Società di gestione della Camera di Commercio, occorre promuovere il consolidamento della cultura della nautica e dell'attività sportiva, al fine di attivare correnti turistico-sportive, valorizzando l'apporto del Club Nautico, della Lega Navale e degli operatori privati interessati. Il sistema portuale dovrà essere integrato con strutture e funzioni direzionali e ricettive, validando la riproposizione dell'istituzione di una "Mostra-mercato permanente della nautica", che qualificerebbe il nostro porto turistico come luogo dotato di un'organizzazione commerciale integrata e globale.

Il porto attuale di Pescara rientra nella competenza statale in quanto classificato come porto di II cl. - 1° classe (D.M. 21.08.1975) e la sua attuale configurazione deriva dal vigente Piano Regolatore Portuale (PRP).

L'attuale PRP, elaborato dall'Ufficio del Genio Civile di Ancona, risale al 1966 e, a seguito della redazione di due varianti riguardanti la realizzazione di opere infrastrutturali esterne, è completamente attuale. L'ultima variante del 1988 (D.M. n. 990 del 03.06.1988) ha definito l'attuale assetto del porto di Pescara con la realizzazione del "molo di levante", radicato su quello di sopraffutto del porto turistico con due banchine per l'attracco di navi passeggeri, e della diga foranea di protezione dell'imboccatura del canale.

E' indubbio che la realizzazione della diga foranea ad una distanza ravvicinata rispetto



COMUNE DI PESCARA

ALLEGATO ALLA DELIBERA
DEL CONSIGLIO COMUNALE
N° 208 DEL 7-9-06

Città di Pescara

RELAZIONE

Nelle Linee programmatiche di mandato, approvate con atto di C.C. n. 149 del 03.07.2003 il primo capitolo è dedicato a PESCARA CITTA' METROPOLITANA E NUOVA "CITTA' PORTALE" DELL'ABRUZZO dove si sottolinea il rapporto di Pescara e l'Europa e il ruolo regionale di Pescara: "...l'essere nodo di scambio tra nord e sud e tra i Paesi dell'Est, ormai parte integrante della Comunità Europea.... Pescara nuova città dell'accesso dunque, materiale ed immateriale. Incrocio e nodo di traffici e di merci anch'esse materiali ed immateriali. Pescara porta d'accesso, fisica in questo caso, per il grande patrimonio naturalistico costituito dai Parchi d'Abruzzo e più in generale per tutto il sistema interno. Pescara nuova "città portale" dell'Abruzzo.

Per la naturale vocazione di nodo tra l'Italia e i Balcani che ha la città di Pescara assume importanza strategica la situazione infrastrutturale, ed in particolare per il porto, l'aeroporto e l'interporto.

All'argomento del Porto marittimo di Pescara le Linee dedicano ampio spazio.

"Per il Porto, questa Amministrazione promuoverà l'elaborazione partecipata di un Piano Generale di Sviluppo del Porto di Pescara, regolante i profili urbanistici, economici, culturali e di vivibilità complessiva dell'area, utilizzando razionalmente e nell'interesse collettivo la risorsa straordinaria costituita dall'area dell'ex-Cofa.

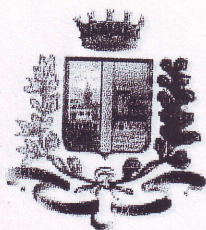
Deve anzitutto essere definita inequivocabilmente ed una volta per tutte la vocazione del Porto-Canale. La pesca resta un'attività tradizionale da sostenere con la dotazione di strutture più adeguate e moderne, specie per il cantiere ed i mercati. Si rendono necessarie: a) la verifica dell'impatto ambientale (VIA) delle opere esistenti (diga foranea) e del nuovo molo di levante in costruzione; progetto di riconversione delle opere eseguite e stop dei lavori in caso di valutazione negativa, b) la pianificazione delle infrastrutture portuali e delle aree a terra da realizzata in modo unitario all'interno del Piano Particolareggiato previsto dal PRG sulla base di un documento programmatico condiviso con gli altri enti interessati. Qualsiasi ulteriore intervento deve essere sottoposto preventivamente ad una rigorosa valutazione di impatto ambientale (VIA) e rispettare le vocazioni naturali e consolidate della portualità pescarese. La funzione di trasporto passeggeri deve essere incrementata parallelamente al consolidamento della funzione commerciale del porto di Ortona, il cui ruolo deve essere concepito in termini di integrazione attiva con quello di Pescara. Al fine di consolidare il trasporto di passeggeri, oltre al collegamento dell'Asse Attrezzato con la zona portuale, senza interferenze con la direttrice urbana delle due rivi, occorre prevedere una nuova dotazione della Stazione Marittima, che la Provincia di Pescara ha meritoriamente ristrutturato e la realizzazione, anche interrata, di parcheggi di breve e lunga sosta, adeguati alla domanda presumibile. Il dragaggio infine deve essere garantito con continuità, evitando il continuo rischio di sospensione, con gravi conseguenze di interrimento dei fondali e di inquinamento del bacino.

Per il Porto Turistico Marina di Pescara, d'intesa con la Società di gestione della Camera di Commercio, occorre promuovere il consolidamento della cultura della nautica e dell'attività diportistica, al fine di attivare correnti turistico-sportive, valorizzando l'apporto del Club Nautico, della Lega Navale e degli operatori privati interessati. Il sistema portuale dovrà essere integrato con strutture e funzioni direzionali e ricettive, valutando la riproposizione dell'istituzione di una "Mostra-mercato permanente della nautica", che qualificerebbe il nostro porto turistico come l'unico dotato di un'organizzazione commerciale integrata e globale.

Il porto attuale di Pescara rientra nella competenza statale in quanto classificato come porto di II ctg. - 1ª classe (D.M. 21.08.1975) e la sua attuale configurazione deriva dal vigente Piano Regolatore Portuale (PRP).

L'attuale PRP, elaborato dall'Ufficio del Genio Civile di Ancona, risale al 1968 e, a seguito della redazione di due varianti riguardanti la realizzazione di opere infrastrutturali esterne, è completamente attuato. L'ultima variante del 1988 (D.M. n. 990 del 03.06.1988) ha definito l'attuale assetto del porto di Pescara con la realizzazione del "molo di levante", radicato a quello di sopraflutto del porto turistico con due banchine per l'attracco di navi passeggeri, e della diga foranea di protezione dell'imboccatura del canale.

E' indubbio che la realizzazione della diga foranea ad una distanza ravvicinata rispetto



COMUNE DI PESCARA

Città di Pescara

allo sbocco della foce del fiume Pescara ha contribuito all'aumento dell'insabbiamento dell'intero bacino portuale. Inoltre la diga, ostacolando il naturale deflusso del fiume, ne ha dirottato le acque in prevalenza verso la parte nord della città, causando l'inquinamento del litorale settentrionale e la diminuzione della salinità delle acque marine costiere.

Le condizioni ambientali del bacino portuale e dei litorali balneari non sono state mai monitorate con sistematicità. Comunque, sulla criticità dei processi di insabbiamento e di inquinamento non ci sono, oramai, più dubbi, essendo stati riconosciuti anche dall'APAT, l'Agenzia per la Protezione dell'Ambiente e per i Servizi Tecnici.

Oltre ai problemi di inquinamento e insabbiamento la realizzazione delle opere suddette ha determinato anche una situazione non ottimale dell'imboccatura del porto che tra la diga foranea e il nuovo molo di levante risulta sottodimensionata causando notevoli disagi agli operatori del porto, soprattutto in condizioni di mare avverso.

La situazione appena descritta e la necessità evidenziata nel programma di governo di sviluppo del porto di Pescara rendono urgente la predisposizione di un nuovo PRP.

La normativa fondamentale sui porti, la Legge n. 84/1994 "Riordino legislazione in materia portuale", all'art. 5 "Programmazione e realizzazione delle opere portuali. Piano regolatore portuale", prevede che le previsioni del Piano Regolatore Portuale (PRP) non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti e, riguardo all'iter formativo, prevede che la redazione del PRP, essendo il porto di Pescara di interesse nazionale, è a cura dello Stato (Ministero Infrastrutture e Trasporti - S.I.I.T., Servizio Integrato Infrastrutture e Trasporti del Lazio, Abruzzo e Sardegna). L'adozione del PRP spetta all'Autorità Marittima (Capitaneria di Porto oggi Direzione Marittima, nel caso di Pescara) previa intesa con il comune interessato. Il piano è poi sottoposto al parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ed alla procedura per la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) presso il Ministero dell'Ambiente e per la Tutela del Territorio ed infine è approvato dalla Regione.

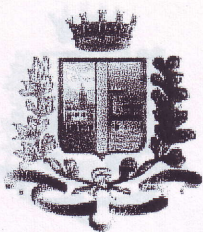
La realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nel caso del Porto di Pescara, spetta allo Stato, con l'eventuale intervento della Regione e dello stesso Comune. Sono considerate opere di grande infrastrutturazione le costruzioni di canali marittimi, di dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali.

Al fine di concertare fra tutte le amministrazioni interessate un documento di indirizzi per la pratica stesura del nuovo PRP si è costituito un tavolo di lavoro composto oltre che dal Comune di Pescara, dalla Capitaneria di Porto (oggi Direzione Marittima), che ne coordina i lavori, dal Genio Civile Opere Marittime di Ancona e dal Consorzio A.S.I. Val Pescara.

La partecipazione del Consorzio A.S.I. Val Pescara a tale tavolo di lavoro è in ragione, oltre che come Ente a vario titolo interessato ai destini del porto di Pescara, del fatto che lo stesso è destinatario da parte della Regione Abruzzo di un contributo di 130.000 €, in base alla L.R. 113/1999, "Norme per la redazione di uno studio di settore per la gestione delle infrastrutture destinate alla intermodalità nel trasporto merci", che all'art. 1, comma 4 destina il contributo citato "per nuovi studi di fattibilità o progetti relativi al porto di Pescara". Nel Disciplinare di concessione del contributo, sottoscritto tra Consorzio A.S.I. Val Pescara e Regione Abruzzo, venivano individuati gli elementi principali delle analisi e degli studi, le cui linee generali e programmatiche dovevano essere definite con le Amministrazioni Regionale e Comunale.

In base agli impegni presi in sede di tavolo di lavoro tra gli Enti suddetti (protocollo d'intesa sottoscritto il 19/01/2004), nel corso del 2004, su incarico di questa Amministrazione, è stato redatto dal Prof. Arch. Rosario Pavia, uno studio: "indirizzi progettuali per la riorganizzazione delle aree portuali di Pescara", che è stato recepito dalla G.C. con atto n.148 del 03.02.2005. "Lo studio contiene in particolare alcuni indirizzi progettuali tesi a dare soluzione alle principali criticità funzionali del porto legate soprattutto all'imminente apertura del nuovo terminal commerciale sulle banchine di levante.

In particolare, viene affrontato il tema della connessione tra le banchine portuali e le infrastrutture di accesso al porto, attraverso la realizzazione di una viabilità dedicata al traffico portuale, la realizzazione di una maggiore integrazione tra le aree portuali e la Città, la razionalizzazione della viabilità di servizio al porto, la realizzazione di aree attrezzate per la



COMUNE DI PESCARA

Città di Pescara

sosta, la realizzazione di un nuovo gate di controllo doganale e di spazi attrezzati per l'accoglienza dei traffici extra-Scenghel; inoltre, si ipotizza il prolungamento dell'asse attrezzato sulle banchine portuali in uno scenario che prevede il potenziamento dello scalo e l'attuazione dei programmi di riqualificazione previsti dal Piano Regolatore Generale delle aree ex C.O.F.A. e Di Properzio." Tale studio è stato portato a conoscenza degli Enti interessati al tavolo di lavoro.

Successivamente gli Enti interessati al tavolo di lavoro, nell'incontro del 25.05.2005, che ha visto la partecipazione del S.I.I.T. Lazio, Abruzzo e Sardegna del Ministero Infrastrutture e Trasporti al posto del Genio Civile Opere Marittime di Ancona, hanno indicato il ruolo dell'Amministrazione Comunale nel merito della problematica in oggetto, chiedendo alla stessa di fornire gli indirizzi di pianificazione del nuovo P.R.P., così come prevede la normativa vigente (L. 84/1994).

Contemporaneamente l'APAT, Agenzia per la Protezione dell'Ambiente e per i servizi Tecnici, che segue le problematiche del porto di Pescara dal 2000 e ha prodotto numerosi studi, ha redatto il rapporto tecnico scientifico *"Dispersione del deflusso fluviale nell'area portuale di Pescara: proposte preliminari di intervento"*, che è stato portato all'attenzione degli Enti interessati.

Il rapporto, dopo aver analizzato ed approfondito varie ipotesi d'intervento, giunge alle conclusioni che per risolvere completamente il problema ambientale occorre chiudere totalmente e definitivamente l'attuale varco a nord tra la costa e la diga foranea e individua una ipotesi finale d'intervento. Tale ipotesi prevede la deviazione del fiume Pescara con due nuovi argini di cui quello a sud si ricongiungerebbe con la diga foranea e l'apertura di questa in corrispondenza dei due nuovi pennelli.

Sulla scorta degli studi effettuati l'Assessorato all'Urbanistica ha elaborato una proposta, che in sostanza recepisce l'impostazione tecnica della ipotesi finale dell'APAT, da portare all'attenzione del Consiglio Comunale in modo da costituire l'indirizzo dell'Amministrazione Comunale per il nuovo Piano Regolatore Portuale di Pescara.

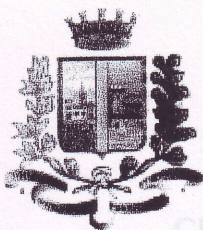
La proposta, come da planimetrie allegate al presente atto, prevede la deviazione del fiume Pescara verso nord, al di fuori dell'area portuale, con la realizzazione di due pennelli che si ricongiungono all'attuale diga foranea che viene tagliata, per consentire il deflusso del fiume, e ne viene modificato il tratto di levante. L'attuale porto canale verrebbe riempito così come anche l'ansa attuale situata sulla sponda nord del fiume con ampliamento della banchina nord in vicinanza della scalo di alaggio. Tale ultimo ampliamento avrebbe anche la funzione di vasca di colmata.

L'ipotesi proposta, in coerenza con le *Linee programmatiche di mandato*, configura la dotazione di tre bacini portuali specializzati funzionalmente secondo le vocazioni della città: porto per navi da pesca nelle acque del canale fluviale (esistente), porto turistico (esistente) e nuovo porto passeggeri (da completare).

I benefici indotti da tale soluzione sono molteplici:

- a) il deflusso del fiume Pescara avviene in condizioni analoghe a quelle che si avevano in assenza della diga foranea eliminando quindi i problemi di qualità delle acque lungo il litorale settentrionale;
- b) la portualità di Pescara viene razionalizzata e suddivisa in bacini separati, con miglioramento dell'utilizzo delle aree a terra e degli specchi acquei;
- c) il problema dell'insabbiamento del bacino portuale viene ricondotto all'interazione spiaggia-bacino portuale eliminando tutte le problematiche relative alla sedimentazione dei materiali del fiume all'interno delle darsene;
- d) l'accesso al bacino passeggeri viene migliorato e reso più sicuro;
- e) il porto passeggeri può disporre di una banchina lato terra più lunga e di maggiori spazi ricavati dalla eventuale colmata del porto canale;
- f) l'attività della pesca viene confermata nella sua collocazione storica con maggiori spazi a disposizione.

In sede di proseguo dell'iter progettuale, così come segnalato dall'APAT, dovranno essere approfonditi gli aspetti di verifica idraulica in merito alla capacità di smaltimento delle portate di piena nella nuova configurazione della foce e di verifica complessiva del fenomeno



Città di Pescara

COMUNE DI PESCARA

SETTORE DECENTRAMENTO

CIRCOSCRIZIONE N°3 "VILLA DEL FUOCO"

ALLEGATO ALLA DELIBERA
DEL CONSIGLIO COMUNALE
N° 208 DEL 7-9-2006

dell'insabbiamento dell'intero bacino portuale, così come sarà necessario predisporre la VIA, Valutazione d'Impatto Ambientale.

La proposta di indirizzo di pianificazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, oggetto del presente atto, è stata sottoposta, da parte dell'Assessore all'Urbanistica e dell'Assessore al Mare, in data 26 novembre 2005, all'attenzione di rappresentanti delle categorie professionali ed economiche della portualità pescarese che ne hanno apprezzato gli intenti.

Inoltre tale proposta è stata oggetto di una conferenza dei servizi interna a questa Amministrazione, svolta il 26 gennaio 2006, le cui risultanze si allegano al presente atto (all. n. 7). Di tale riunione si evidenzia come vari interventi abbiano segnalato l'esigenza della priorità della Valutazione d'Impatto Ambientale e della tutela dell'ecosistema marino. L'arch. D'Angelo, responsabile del Servizio Pianificazione, ha evidenziato le problematiche legate all'insabbiamento delle imboccature dei porti rivolti sul versante greco-levante derivanti anche dalle correnti marine litoranee che hanno andamento sud-nord, fornendo al riguardo una serie di grafici di supporto alle considerazioni espresse. Tali grafici, per una migliore comprensione delle problematiche in esame, si allegano alla presente delibera con il titolo: "PORTO CANALE FIUME PESCARA" (all. n. 8).

Essendo tale atto "indirizzo di pianificazione", ai sensi dell'art. 12, 3° comma e dell'art. 14 dello Statuto, assume valenza di atto fondamentale.

Gli INDIRIZZI DI PIANIFICAZIONE di cui alla presente delibera, sono stati posti all'esame della Giunta Comunale, che con atto n. 542 del 01.06.2006 li ha approvati e ne propone l'esame da parte dell'Assemblea Consiliare.

Successivamente la proposta è stata portata a conoscenza della città attraverso un processo di Agenda 21 Locale che ha visto lo svolgimento di n. 4 forum con le seguenti categorie di portatori di interesse: organizzazioni imprenditoriali (21.06.2006), enti (23.06.2006), associazioni ambientaliste (28.06.2006), operatori della pesca (07.07.2006). L'APAT è stata invitata ed ha partecipato ai forum del 23.06 e 07.07. Nel corso dei forum la proposta di indirizzi di pianificazione è stata ampiamente discussa ed approfondita. Nel quadro di una sostanziale condivisione degli intenti di risoluzione delle attuali problematiche ambientali e di sviluppo del porto di Pescara, sono stati segnalati vari argomenti, fra cui si evidenzia:

- necessità di prevedere la Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) e la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) per tutte le soluzioni che si predisporranno;
- necessità di rigorosi studi di onde e correnti marine e della loro interazione con la portata del fiume e degli effetti con la soluzione proposta negli indirizzi di pianificazione per l'imboccatura del porto canale;
- verifica complessiva dell'effetto della soluzione finale sull'equilibrio delle spiagge a nord ed a sud (insabbiamenti ed erosione);
- problematiche legate all'ingresso a levante del porto passeggeri;
- maggiore dotazione a terra di servizi i passeggeri, nonché per gli enti che operano al porto;
- esigenza di un dragaggio periodico del porto canale e dell'imboccatura del porto turistico.

Pescara, 10/07/2006

L'estensore

Arch. Lorenzo Di Santo

L. Di Santo

IL DIRIGENTE
Dott. Gaetano Silverii

Gaetano Silverii



ALLEGATO ALLA DELIBERA
DEL CONSIGLIO COMUNALE
N° 208 DEL 7-9-06

CITTA' DI PESCARA

SETTORE DECENTRAMENTO

CIRCOSCRIZIONE N°3 "VILLA DEL FUOCO"

Prot. n. 468

Data ricevimento richiesta parere 13 / 07 / 06

Ufficio inoltra richiesta Settore di Base Territorio Dip. B. Programm.

Termine assegnato giorni: dieci giorni

OGGETTO: Nuovo Piano Regolatore Portuale: indizi di pianificazione

SEDUTA del 28/07/06 DELIBERA n°

Risultano presenti e assenti i seguenti consiglieri:

		PRESENTI		ASSENTI		PRESENTI		ASSENTI	
1	PELAGATTI PLINIO (Presid.)	X		9	GASBARRO MARIO P.	X			
2	CARPIANI GIANCARLO		X	10	MARTELLI RINO			X	
3	CIRILLO SERGIO	X		11	MUCCI GABRIELLA	X			
4	CRESCIA ELISABETTA	X		12	PACIFICO GIANLUCA			X	
5	DI GIOVANNI PERFETTO	X		13	POMPONIO NICOLA	X			
6	DI NICOLA PIERLUIGI	X		14	SAVINI CAMILLO	X			
7	DI MENNA ALESSANDRO	X		15	GRANDE MARIANO	X			
8	DI PIERDOMENICO ELCINA	X		16	SERENI PAOLA	X			

Al termine della discussione di carattere generale, si procede alla votazione dell'argomento in oggetto indicato, con il seguente risultato:

VOTI FAVOREVOLI 42

VOTI CONTRARI

ASTENUTI

Con le seguenti considerazioni:

PARERE ESPRESSO: FAVOREVOLE



IL PRESIDENTE

Piero PELAGATTI



CITTA' di PESCARA

SETTORE DECENTRAMENTO

CIRCOSCRIZIONE N. 4

Data ricevimento richiesta parere: 11 luglio 2006

Termine assegnato giorni: 10 gg.

OGGETTO: Nuovo Piano Regolatore Portuale
INNIRIZZI DI PIANIFICAZIONE

SEDUTA del 02-08-06 DELIBERA n. 37

PRESENTI Carota, Paluzzi, Fioriti, Reuzetti, Pennese, D'Lucreco
Scorano, Di Stefano, Ricci, Di Lullo, Pompeio, D'Agnese, Di Martino

ASSENTI Fulgenzi - Gennari - Pace

Al termine della discussione di carattere generale, si procede alla votazione dell'argomento in oggetto indicato, con il seguente risultato:

VOTI FAVOREVOLI UNANIMITA'

VOTI CONTRARI //

ASTENUTI //

Con le seguenti considerazioni:

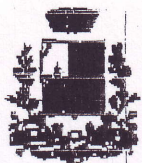
PARERE ESPRESSO: FAVOREVOLE

IL SEGRETARIO

Rosaria Carofelli

IL PRESIDENTE

CIRCOSCRIZIONE N. 4
IL PRESIDENTE
Francesco Carota



CITTA' di PESCARA

SETTORE DECENTRAMENTO

CIRCOSCRIZIONE N. 5

Data ricevimento richiesta parere: 12 luglio 2006

Termine assegnato giorni: 10 (dieci)

OGGETTO: Nuovo Piano Regolatore Partiale Giudiziari di pianificazione -

Allegato alla Deliberazione Consiliare N. 204 provvisoria

Delibera: Nuovo Piano Regolatore Partiale: INDIRETTA DI FINANZIAMENTO.

SEDUTA del 6 settembre 2006 DELIBERA n. 50

PRESENTI Sospiri, Andreini, Perro, Farchini, Petroni, Pandolfi, Di Nicola,
Casciano, Gerofalo, Gattone, Lapolla, Marconi

ASSENTI Sbrulb, Baldoni, Salvemini, Morjanti

Al termine della discussione di carattere generale, si procede alla votazione dell'argomento in oggetto indicato, con il seguente risultato:

VOTI FAVOREVOLI 11

VOTI CONTRARI /

ASTENUTI 1 (Marconi)

Con le seguenti considerazioni:

PARERE AI SENSI DELL'ART. 55 C. 2 DELLO STATUTO ED ARTT. 61.2 E 69.1 DEL

DECRETO DI LEGGERE N. 267 DEL 2000 CONCERNENTE IL CONSIGLIO COMUNALE

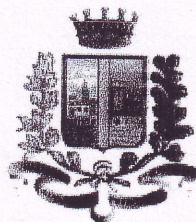
PARERE ESPRESSO: favorevole

IL SEGRETARIO

IL PRESIDENTE

IL PRESIDENTE
Carlo Sospiri

Il Segretario



Città di Pescara

208

7-9-2006

Allegato alla Deliberazione Consiliare N. **204** provvisorio Del **10.07.2006**.....

Oggetto: **Nuovo Piano Regolatore Portuale: INDIRIZZI DI PIANIFICAZIONE.**

PARERI AI SENSI DELL'ART. 49 DEL D.LGS 267/00

Parere di regolarità tecnica : ...**favorevole**

Il Responsabile del Servizio
Dott. Gaetano SILVERII

Il ...**10.07.2006**.....

Parere di regolarità contabile:

Il Responsabile del Servizio

Il

PARERE AI SENSI DELL'ART. 55 C. 2 DELLO STATUTO ED ARTT. 61.2 E 69.1 DEL
REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO COMUNALE

Parere di Legittimità **favorevole**

Il Segretario Generale

Il **12/7/06**

oggetto/Titolo:

Numero P.	Nome	Voto
	Pres. Melilla	SI
	Grosso	SI
	Masci	SI
	Sprecacenero	SI
	Maria Vitalone	SI
	Di Marco	SI
	Carulli	SI
	Tenaglia	SI
	Pace	SI
	Costantini Santurbon	SI
	Ciccarelli	SI
	Imbastaro	SI
	Arcuri	SI
	Toriontano	SI
	Veri	SI
	Dogali	SI
	Ferrara	SI
	Di Nisio	SI
	Siega	SI
	Di Biase	SI
	Bruno	SI
	Singa	SI
	Di Biase	SI
	Sindaco	Non votante
	Spina	Non votante
	Marchegiani	Non votante
	Sindaco	Non votante
	Grosso	Non votante
	Spina	Non votante
	le voti (SI):	21
	le voti (NO):	0
	ale voti (AST):	0
	le voti	24
	END DOC	

1°
 C. Melilla
 Di Nisio

Argomento/TITOLO:

Numero P.	Nome	Voto
	Pres. Melillo	SI
	Maschi	SI
	Spreccacenero	SI
	Maria Vitalone	SI
	Di Marco	SI
	Bozzolan	SI
	Carulli	SI
	Tenaglia	SI
	Pace	SI
	Costantini <i>Santeramo</i>	SI
	Ciccarelli	SI
	Imbastaro	SI
	Arcuri	SI
	Torlontano	SI
	Veri	SI
	Pagano	SI
	Antonelli	SI
	Dogali	SI
	Marchegiani	SI
	Ferrara	SI
	Di Nisio	SI
	Siega	SI
	Di Biase	SI
	Bruno	SI
	Bruno	SI
	Spina	SI
	Sindaco	Non votante
	Grosso	Non votante
	Spina	Non votante

le voti (SI): 24
 le voti (NO): 0
 Totale voti (AST): 0
 le voti : 27

END DOC

2° emendamento
Dr. Nisio
Belinas. R. Nisio

Comune di Pescara

Decisione n° 1959 del 07/09/2006 delle ore 18.40.38 Copia n° 1/1 Pagina 1

ALLEGATO ALLA DELIBERA
DEL CONSIGLIO COMUNALE
N° 208 DEL 7-9-06

Oggetto/Titolo:

Numero P.	Nome	Voto
	Pres. Melilla	SI
	Grosso	SI
	Masci	SI
	Sprecacenero	SI
	Merla Vitalone	SI
	Di Marco	SI
	Bozzolan	SI
	Carulli	SI
	Tenaglia	SI
	Pace	SI
	Costantini Santurbeno	SI
	Ciccarelli	SI
	Imbastaro	SI
	Arcun	SI
	Toriontano	SI
	Veri	SI
	Pagano	SI
	Antonelli	SI
	Dogali	SI
	Marchegiani	SI
	Ferrara	SI
	Di Nisio	SI
	Siega	SI
	Di Biase	SI
	Bruno	SI
	Spina	NO
	Sindaco	retirato si
		Non votante

le voti (SI): 26
 le voti (NO): 1
 ale voti (AST): 0
 ale voti: 27
 END DOC

Release. Porto

PRESIDENTE

Relazione l'Assessore DI BIASE.

Prego.

ALLEGATO ALLA DELIBERA
DEL CONSIGLIO COMUNALE
N° 208 DEL 7-9-06

Assessore DI BIASE

Consiglieri, Presidente, colleghi della Giunta, parlare del porto, del sistema portuale di Pescara significa parlare del futuro di questa città, significa parlare allo stesso tempo della realtà di Pescara e del suo immaginario di città adriatica aperta alle relazioni e agli scambi con il Mediterraneo.

Allo stesso tempo però significa parlare di un tema molto delicato e problematico, dove non è ammesso sbagliare, come purtroppo è stato fatto finora.

Io per illustrare questa delibera di indirizzo, di pianificazione, parlerò brevemente della procedura adottata per arrivare a questa delibera, illustrerò lo studio e poi mi permetterete di leggere esattamente il dispositivo che noi approviamo, e cioè la delibera che andiamo effettivamente ad approvare, le cose che diciamo in delibera.

Per arrivare, diciamo, alla stesura di questo documento di indirizzi, noi abbiamo fatto fondamentalmente due cose: da un lato abbiamo fatto riferimento agli studi più recenti sulla situazione del porto, e per studi recenti intendo gli studi effettuati dall'APAT, sul campo, ma anche studi su modelli matematici, su modelli fisici, fatti su incarico del Ministero delle Infrastrutture e dall'allora Sottosegretario SOSPIRI.

L'altra cosa che abbiamo fatto è di portare, aprire una discussione, un forum, vari forum, con tutti i soggetti interessati, operatori del porto, ma anche associazioni, singole personalità che avevano un interesse specifico, una professionalità nel campo.

Punto n. 6 all'ordine del giorno:

È stata una discussione ampia ed approfondita, tipica di un processo decisionale partecipato, come d'altra parte.

"Nuovo Piano Regolatore Portuale: indirizzi di pianificazione."

Ora io, brevemente, attraverso alcune immagini, e se mi permettete magari mi siedo, così facciamo anche prima, diciamo che la prima immagine era l'inquadramento territoriale, quello di prima, e una parola devo dirlo perché questo inquadramento territoriale ci fa vedere la realtà di Pescara nel suo rapporto con il territorio adriatico, dell'Abruzzo Adriatico, il sistema portuale di Pescara va pensato in ogni caso, va immaginato insieme a quello di Ortona, come un sistema integrato e complementare.

Allora possiamo procedere con le altre immagini, che sono alcune immagini storiche che conoscete perfettamente, sul ruolo del fiume in questa città, come questo si sia radicato, le attività che si sono radicate e che hanno un senso per Pescara.

Nella storia di Pescara c'è questo radicato rapporto con il fiume, le attività della pesca, il mare.

Questa immagine parla da sola, noi le scorriamo abbastanza velocemente, questa è la costruzione delle banchine che iniziano negli anni '30, e abbiamo messo questa immagine per mostrare che queste banchine sono costruite su pali, cioè non sono una cementificazione, ma hanno un rapporto molto sostenibile con il fiume.

Andiamo avanti, abbiamo immagini che vanno avanti nel tempo, qua probabilmente siamo nel dopoguerra e poi questa è un'immagine importante, fatta da un aereo degli alleati, ecco la potenzialità, la grande potenzialità di questa città di mare e di fiume.

Oggi questa potenzialità è molto minore.

Ancora siamo appena dopo la guerra, immagini sintetiche di una città come quella di Pescara, con il profilo del Gran Sasso, il Trabocco, il mare, la città, quindi è una sintesi della natura di questa città.

Andiamo avanti, già possiamo osservare come le attività della pesca sono fondamentali.

Tu fai scorrere queste immagini normalmente, negli anni '30, questa è anni '60, e possiamo vedere che il molo del porto canale, quello che porta fino al mare, è un molo costruito su pali e che permette la penetrazione, in quanto il mare è mosso, permetteva, adesso è stato sbarrato, è stato chiuso, permetteva la penetrazione e l'assorbimento delle onde lunghe quando c'era mare mosso.

Quella è la Tiziano, siamo arrivati ad anni molto recenti, non c'è ancora il porto turistico, i fenomeni di erosione della costa sono osservabili, si vedono, ci sono già, arriviamo ai tempi nostri, là in fondo si vede la diga foranea, e la lisciatura dei moli per cui sono scomparsi i pali.

La lisciatura dei moli ha prodotto a suo tempo questo tipo di effetto senza la diga foranea, cioè questo incontro tra le onde del fiume e quelle del mare.

Questa è una fotografia aerea prima della costruzione del molo di levante, ma già si vede che è costruita la diga foranea.

Questa è grossomodo la situazione attuale, tutti i processi che riguardano la costa: sia di erosione che di riempimento, diciamo, si vede che cosa fa il fiume, cosa trasporta e dove va quello che trasporta il fiume Pescara.

PRESIDENTE

Relaziona l'Assessore DI BIASE.

Prego.

Assessore DI BIASE

Consiglieri, Presidente, colleghi della Giunta, parlare del porto, del sistema portuale di Pescara significa parlare del futuro di questa città, significa parlare allo stesso tempo della realtà di Pescara e del suo immaginario di città adriatica aperta alle relazioni e agli scambi con il Mediterraneo. Allo stesso tempo però significa parlare di un tema molto delicato e problematico, dove non è ammesso sbagliare, come purtroppo è stato fatto finora.

Io per illustrare questa delibera di indirizzo, di pianificazione, parlerò brevemente della procedura adottata per arrivare a questa delibera, illustrerò lo studio e poi mi permetterete di leggere esattamente il dispositivo che noi approviamo, e cioè la delibera che andiamo effettivamente ad approvare, le cose che diciamo in delibera.

Per arrivare, diciamo, alla stesura di questo documento di indirizzi, noi abbiamo fatto fondamentalmente due cose: da un lato abbiamo fatto riferimento agli studi più recenti sulla situazione del porto, e per studi recenti intendo gli studi effettuati dall'APAT, sul campo, ma anche studi su modelli matematici, su modelli fisici, fatti su incarico del Ministero delle Infrastrutture e dall'allora Sottosegretario SOSPURI.

L'altra cosa che abbiamo fatto è di portare, aprire una discussione, un forum, vari forum, con tutti i soggetti interessati, operatori del porto, pescatori, operatori turistici, Associazioni, singole personalità che avevano un interesse specifico, una professionalità nel campo.

È stata una discussione ampia ed approfondita, tipica di un processo decisionale partecipato, come d'altra parte succede per le delibere dell'Assessorato all'Urbanistica.

Ora io, brevemente, attraverso anche le immagini, vorrei illustrare, e se mi permettete magari mi siedo, così facciamo anche prima, diciamo che la prima immagine era l'inquadramento territoriale, quello di prima, e una parola devo dirla perché questo inquadramento territoriale ci fa vedere la realtà di Pescara nel suo rapporto con il territorio adriatico, dell'Abruzzo Adriatico, il sistema portuale di Pescara va pensato in ogni caso, va immaginato insieme a quello di Ortona, come un sistema integrato e complementare.

Allora possiamo procedere con le altre immagini, che sono alcune immagini storiche che conoscete perfettamente, sul ruolo del fiume in questa città, come questo si sia radicato, le attività che si sono radicate e che hanno un senso per Pescara.

Nella storia di Pescara c'è questo radicato rapporto con il fiume, le attività della pesca, il mare. Questa immagine parla da sola, noi le scorriamo abbastanza velocemente, questa è la costruzione delle banchine che iniziano negli anni '30, e abbiamo messo questa immagine per mostrare che queste banchine sono costruite su pali, cioè non sono una cementificazione, ma hanno un rapporto molto sostenibile con il fiume.

Andiamo avanti, abbiamo immagini che vanno avanti nel tempo, qua probabilmente siamo nel dopoguerra e poi questa è un'immagine importante, fatta da un aereo degli alleati, ecco la potenzialità, la grande potenzialità di questa città di mare e di fiume.

Oggi questa potenzialità è molto minore.

Ancora siamo appena dopo la guerra, immagini sintetiche di una città come quella di Pescara, con il profilo del Gran Sasso, il Trabocco, il mare, la città, quindi è una sintesi della natura di questa città.

Andiamo avanti, già possiamo osservare come le attività della pesca sono fondamentali.

Tu fai scorrere queste immagini normalmente, negli anni '50, questa è anni '60, e possiamo vedere che il molo del porto canale, quello che porta fino al mare, è un molo costruito su pali e che permette la penetrazione, in quanto il mare è mosso, permetteva, adesso è stato sbarrato, è stato chiuso, permetteva la penetrazione e l'assorbimento delle onde lunghe quando c'era mare mosso.

Quella è la Tiziano, siamo arrivati ad anni molto recenti, non c'è ancora il porto turistico, i fenomeni di erosione della costa sono osservabili, si vedono, ci sono già, arriviamo ai temi nostri, là in fondo si vede la diga foranea, e la lisciatura dei moli per cui sono scomparsi i pali.

La lisciatura dei moli ha prodotto a suo tempo questo tipo di effetto senza la diga foranea, cioè questo incontro tra le onde del fiume e quelle del mare.

Questa è una fotografia aerea prima della costruzione del molo di levante, ma già si vede che è costruita la diga foranea.

Questa è grossomodo la situazione attuale, tutti i processi che riguardano la costa, sia di erosione che di riempimento, diciamo, si vede che cosa fa il fiume, cosa trasporta e dove va quello che trasporta il fiume Pescara.

La cosa importante è che la relazione, lo studio fatto dall'APAT ha definitivamente detto con chiarezza che queste opere, cioè la diga foranea e il molo di levante sono opere assolutamente dannose per la costa e per il porto di Pescara, perché lo sono ambientalmente ma anche dal punto di vista delle infrastrutture e della sicurezza del rientro delle navi.

Questo progetto non ha risolto nessuno dei problemi che si è posto.

Qua siamo ancora con alcuni schemi che ci fa vedere l'APAT su come funziona l'inquinamento e come va a finire sulla costa.

Anche queste foto fanno vedere con chiarezza questi processi di interrimento, perché il fiume non porta soltanto inquinamento, potrebbe essere anche acqua Ferrarelle, ma insomma non porta solo inquinamento, porta anche limo, detriti, e quindi riempie questo grande bacino che è assolutamente impossibile da pensare, da programmare, per essere dragato e pulito.

Si vede chiaramente, anche da questa foto trattata termicamente che cosa succede al fiume.

Queste sono le prove su modelli fisici, piccoli che però sono significativi, fatti dall'APAT per dimostrare il danno che la diga foranea il molo di levante hanno costituito e costituiscono tuttora.

Dopo questi studi l'APAT ne ha fatti degli altri che adesso vedremo.

Questa foto ci va vedere le differenze di temperatura, vediamo che l'acqua fredda, che è l'acqua del fiume invade la cosa e quindi uccide la fauna e uccide l'ambiente marino dove arriva.

L'APAT ha studiato, ha fatto una serie di prove, per vedere come risolvere il problema di questa diga foranea, del molo di levante, ma anche di fornire una infrastruttura utile al trasporto turistico, e ha fatto una serie di modelli, ha tagliato, forato, ha fatto una serie di prove, tutte queste prove non hanno dato un risultato positivo, ad eccezione della soluzione numero 11.

Noi l'abbiamo adottata come idea, come soluzione, come indicazione di pianificazione per risolvere il problema, ed alleghiamo alla delibera questa planimetria, che, lo voglio dire con una certa chiarezza, è solo a titolo indicativo, cioè si indica la soluzione n. 11 articolata in questa maniera, ci sono i temi.

Questa delibera di pianificazione prevede che per il porto di Pescara ci siano tre bacini specializzati, uno per la pesca nel porto canale, che è già esistente, uno turistico che è esistente e poi quello che si verrebbe a creare con lo spostamento verso nord dello sbocco del fiume Pescara oltre la diga foranea di un altro bacino specializzato solo per turistico - passeggeri.

Nell'ambito del forum sono venuti fuori dei problemi, sono venute fuori delle critiche che noi abbiamo tutti recepite, ci sono state dette in particolare che le imboccature di questa soluzione sono imboccature problematiche che vanno capite meglio, l'imboccatura a levante è problematica secondo la tesi di alcuni, così come l'imbocco del fiume va studiato per essere ottimizzato per il rientro delle barche.

Noi abbiamo detto che questi problemi vanno assunti nell'ambito della progettazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, questa delibera che noi approviamo è un indirizzo di pianificazione.

Questo indirizzo di pianificazione nasce dalla realtà che abbiamo visto che non è più sostenibile, nasce anche dagli indirizzi programmatici che si è dato questo Consiglio Comunale all'inizio della legislatura, e dagli studi effettuati finora su questo tema.

Noi quindi abbiamo raccolto questi elementi, li abbiamo messi insieme e abbiamo composto la delibera.

Adesso il progetto che ne seguirà dovrà tenere conto dei problemi che riguardano la costa, i movimenti che ci saranno e che riguardano gli effetti che una infrastruttura di questo tipo potrà creare sia sulla costa ma anche per le questioni ambientali.

Per esempio va verificato che lo sbocco del fiume oltre la diga foranea impedisca il riprodursi di un ritorno dell'inquinamento del fiume verso la costa.

Questa non è una cosa che possiamo affermare oggi con certezza, possiamo dire che mandando il fiume oltre la diga foranea possiamo sperare che questo non torni indietro, e probabilmente sarà così, però va verificato.

Quindi vanno fatte tutte queste verifiche mentre si fa il progetto.

Chi è che fa queste verifiche?

La delibera lo dice con una certa chiarezza: lo fa l'APAT, cioè il Ministero, l'Ente, la struttura scientifica, tecnica del Ministero dell'Ambiente che insieme al Ministero delle Infrastrutture dovrà studiare il progetto vero e proprio.

Cioè noi non ci affideremo, come è successo in passato, ad uno studio a posteriori per verificare se quella cosa è compatibile o meno, è sostenibile o meno, ma faremo in modo, e con questa delibera noi lo facciamo, che questi studi di sostenibilità, di compatibilità ambientale, siano fatti durante la progettazione, e siano sottoposti anche alla nostra attenzione durante le varie fasi di progettazione vera e propria.

Per cui io mi atterrei molto alla lettera della delibera, a quello che dice effettivamente la delibera, e

cioè che questa è una planimetria indicativa, che l'obiettivo strategico è di ottenere questi tre bacini portuali, di risolvere il problema dell'inquinamento e di controllare i movimenti di erosione della costa in maniera da sapere prima cosa succederà.

Ripeto, questo è già dentro la delibera con il fatto che è l'APAT, questa struttura del Ministero dell'Ambiente che dovrà seguire, e con cui noi dovremo attuare una convenzione di incarico con una serie di indicazioni, degli studi che dovranno essere effettuati.

Io vi ringrazio per l'attenzione e magari ulteriori chiarimenti possono essere dati in seguito.

PRESIDENTE

Grazie Assessore DI BIASE.

La parola al Consigliere DI LUZIO, anche se io dovrei dire Presidente, perché il titolo non si perde, poi in Consiglio Regionale hanno approvato una legge che ha istituito la figura, sul modello del Presidente della Repubblica Emerita, del Presidente del Consiglio Regionale Emerito, per cui lei, quanto meno, per analogia, è Presidente del Consiglio Emerito.

DI LUZIO

Grazie signor Presidente, le rivolgo un doppio grazie.

Ritengo relativamente a questa delibera che oggi per il Consiglio Comunale di Pescara è una giornata storica.

Con l'approvazione, spero unanime, di questa delibera di indirizzo per la pianificazione portuale, finalmente avremo raggiunto una definitiva sistemazione e conseguente sviluppo delle strutture portuali, dunque delle attività ad esse connesse.

Sicurezza per le imbarcazioni dei pescatori, banchina di attracco per le navi da crociera, soluzione dei problemi ambientali causati dalla costruzione della diga foranea, siamo a circa dieci anni, era il maggio del '97, da quando in quest'aula fu presentato dal sottoscritto, controfirmata dal compianto Onorevole Nino SOSPIRI che tanto poi si sarebbe adoperato su questo problema da Sottosegretario, fu presentata una mozione che puntava con estrema determinazione il dito contro il progetto della Direzione Marittima di Ancona approvato, ahimé, anche dal suo amico DI VIRGILIO, dal Consiglio Superiore delle Opere Pubbliche che, così come concepito, avrebbe, questo progetto, letteralmente distrutto il nostro litorale, per la deviazione che la diga foranea provocava a carico dell'acqua del fiume, le quali acque, deviando verso nord ovest, trascinavano con sé il limo e i detriti e tutto quanto dal fiume stesso trasportato.

A tutto ciò, e questo fu con fermezza denunciato, bisogna aggiungere il fatto che il massivo apporto di acqua dolce avrebbe provocato la dolcificazione dell'acqua del mare, trasformandole da marine in salmastre, con conseguente drammatico sconvolgimento ambientale a carico soprattutto della flora e della fauna.

Conseguenza finale di tutto ciò, i fenomeni di putrefazione degli organismi morti per la diminuzione della salinità, la variazione della concentrazione salina provoca una diversa pressione osmotica con compromissione delle resistenze osmotiche globulari da parte del fito e zooplancton.

E non solo per questo, ma anche per il fenomeno della stratificazione dell'acqua dolce più leggera su quella salata, con conseguente assenza di ossigenazione delle acque.

Fu il nostro comportamento, tanto coraggioso quanto deciso, dico coraggioso perché ci dovevamo schierare contro il Consiglio Superiore delle Opere Pubbliche, scusate se è poco, che accusavamo di aver approvato un progetto sbagliato, dal punto di vista ingegneristico ed ambientale.

Oggi i fatti dimostrano che avevamo ragione noi, aveva ragione Davide contro Golia.

Molti di coloro che siedono in quest'aula ricorderanno il clima di quei giorni, io conservo tutta la rassegna stampa, durata la diatriba per mesi e mesi, posizioni contrarie alla nostra da parte di vari esponenti di Associazioni, pseudoreferendum da parte di un giornale locale con il quesito addirittura impostato in termini contrari alla realtà, e tante altre vicende che non sto qui a ricordare.

Una volta mi volevano persino menare in Consiglio Comunale.

Ricordo anche i sorrisi ironici di certi Direttori Generali ancora sulla cresta dell'onda, del Ministero dei Lavori Pubblici, al sentire le nostre argomentazioni quando ci recavamo a Roma al Ministero, e lo abbiamo fatto più di una volta.

Oggi lo stesso Direttore Generale approva questa variazione di progetto.

Quindi per tutti questi motivi credo che quest'oggi per noi rappresenta un fatto storico in quanto, dicevo prima al collega DE BLASIO, che con noi condusse questa battaglia, come il collega ACERBO, come il collega MASCI.

Si ufficializza oggi da parte di tutti che eravamo noi nel giusto, e che il progetto già cambiato verrà stravolto con le nuove iniziative.

L'acqua del fiume andrà ingabbiata e fatta defluire al largo, il braccio di levante è stato già accorciato di trenta metri, in quanto era previsto di trenta metri più lungo, anche perché si diceva allora, qualcuno lo ricorderà, che avrebbe dovuto provocare il fantomatico effetto Venturi per far defluire le acque al largo, invece avrebbe rappresentato soltanto un ulteriore tappo all'acqua del fiume.

Chiedo scusa se ho ricordato queste vicende, ma quando gli atteggiamenti, seppure difficili da assumere, sono quelli giusti, perché dettati oltre che dalla conoscenza, scusate l'immodestia, in quanto come biologo penso di capire cosa possa provocare una desalinizzazione dell'acqua, sono guidate anche dall'entusiasmo e dalla passione, è difficile non esprimere la propria soddisfazione.

Un'ultima considerazione vorrei fare: lo sviluppo turistico del nostro porto.

Ho fatto recentemente una esperienza turistica in crociera: Dubrovnik non ha il porto, però ha le strutture attrattive enormi dal punto di vista turistico, le navi da crociera fanno sosta a Dubrovnik.

Noi avremo il molo per l'attracco delle navi di crociera, ma chiediamoci se abbiamo le attrazioni turistiche delle escursioni dei turisti naviganti.

Non voglio che mi si accusi di essere monotematico, ma per esempio il Vittoria Colonna, se avesse proseguito la tradizione delle mostre internazionali, avrebbe sicuramente assunto il ruolo di un'attrazione turistica importante per i viaggiatori delle navi da crociera.

Quindi avere il molo idoneo all'attracco delle navi da crociera che sono lunghe trecento metri è condizione necessaria ma non sufficiente perché poi le compagnie possano scegliere di sostare nella nostra città.

Un ultimo pensiero voglio rivolgerlo positivamente alle dichiarazioni rese ieri l'altro dall'Assessore GINOBLE che in qualche modo ha smentito le dichiarazioni fatte recentemente dal Presidente DEL TURCO che avrebbe voluto penalizzare Pescara a favore di Ortona. Grazie.

PRESIDENTE

Grazie Consigliere DI LUZIO.

Ha chiesto la parola il Consigliere DI NISIO.

DI NISIO

Grazie Presidente, colleghi Consiglieri.

Rinnovo il mio disagio nel non avere la possibilità di leggere le delibere prima di poterle votare, e anche per questa, così importante, è successo oggi.

Dalla relazione dell'Assessore, premetto che condivido e voterò favorevolmente la delibera, però dalla relazione dell'Assessore ho notato che ci sono delle piccole incongruenze, e mi spiego: l'amico Tommaso DI BIASE ha fatto presente a tutti noi Consiglieri di attenerci a quanto riportato nella delibera e giustamente ha preso in considerazione due aspetti che secondo me sono anche importanti, e cioè quello della erosione marina, quindi dell'impatto della sistemazione del nuovo porto, delle nuove opere da realizzare per sistemare il nuovo porto per tutte le motivazioni che sono riportate in delibera, l'assenza di una seria valutazione sulla erosione marina.

In effetti questo aspetto deve essere un aspetto fondamentale.

L'Assessore mi dice che sarà fatto dopo, io mi sono premunito e ho presentato un emendamento che spero l'Assessore condivida proprio per mettere in delibera anche l'analisi di questo aspetto per chi andrà a realizzare lo studio.

Altra lacuna, se mi è permesso usare questo termine, che poi penso che anche in questo caso l'Assessore mi darà ragione perché lo ha citato pure lui, è il ruolo che il Consiglio Comunale dovrà giocare sugli sviluppi di questa delibera di indirizzo.

Il Sindaco sa benissimo che io accetto la sua interpretazione del Testo Unico degli Enti Locali, perché la considero formalmente corretta, non la considero politicamente corretta, e ho già anticipato che su qualsiasi deliberato che fosse venuto in aula e che teneva in considerazione una delega in bianco attraverso una esternazione di indirizzi generici, io non l'avrei data.

E proprio per questo motivo ho presentato un ulteriore emendamento, caro Assessore, che rinvia le decisioni successive agli studi e all'analisi, sulla base degli indirizzi che voteremo, al Consiglio Comunale, in maniera tale che i rappresentanti dei cittadini avranno la consapevolezza e la coscienza totale di quello che avverrà in futuro sul nostro porto.

Grazie.

PRESIDENTE

Voglio comunicare al Consiglio la lettera di giustificazione del Senatore PASTORE che non è presente per impegni parlamentari, e dell'Onorevole ACERBO per impegni a Roma.

La parola alla Consigliera MARCHEGIANI.

MARCHEGIANI

Ancora io mi associo a DI LUZIO per dire che sono felice, ma forse questo è un termine un po' emotivamente troppo coinvolgente, sono sicuramente estremamente soddisfatta che questa delibera sia arrivata finalmente in Consiglio, penso che non abbiamo molto tempo, se ne è perso anche tanto, il Piano Regolatore precedente risale al '68, anche se ci sono state due varianti, Pescara aveva bisogno di questo nuovo Piano Regolatore, e quindi sono profondamente soddisfatta di questo lavoro svolto sia dall'Agenda21, dagli incontri avvenuti precedentemente a questa delibera, frutto di uno studio approfondito e sicuramente serio.

Mi associo in tutto a quello che è scritto nella delibera che questo, essendo un indirizzo di pianificazione, è un atto fondamentale e quindi ne sento l'importanza.

Volevo però sottolineare a quello che aveva detto DI LUZIO circa le dichiarazioni di GINOBLE che non ho ascoltato, io però ho visto un documento scritto che è quello che è stato presentato all'Onorevole DI PIETRO, al Ministro DI PIETRO, dal nostro Presidente DEL TURCO, per cui ho visto quello di scritto.

Di scritto non ho visto niente altro, sinceramente non ho visto e vorrei sapere di fare una verifica sul capitolo di bilancio su cui è scritto il nostro Piano Regolatore da parte della Regione, perché le parole rimangono parole.

Ho fatto un appello al mio partito perché nella prossima settimana Consiglieri Regionali e Assessori Regionali del mio partito della Provincia di Pescara si riuniranno, a loro io chiederò questa verifica di questi soldi che sono stati solamente annunciati, e finora non mi risulta che ci sia né una delibera di Giunta, né un atto amministrativo deliberativo riguardo a questo finanziamento.

Spero che questo finanziamento sia un fatto concreto, me lo auguro, per cui per il momento esprimo la mia soddisfazione, il mio voto estremamente positivo a questo importante documento che è il Piano Regolatore Portuale.

PRESIDENTE

Grazie Consigliera MARCHEGIANI, la parola al Consigliere TENAGLIA.

TENAGLIA

Io mi associo a tutte le valutazioni fatte dai colleghi in merito alla opportunità e necessità di approvare questa deliberazione e questi indirizzi.

Alcune considerazioni ritengo sia opportuno farle in merito alle indicazioni progettuali che diamo con questa delibera di indirizzo, e credo tutti siamo consapevoli che questa costituisce un punto di arrivo di un procedimento attraverso il quale abbiamo definito ed approfondito tutti i temi molto complessi legati alla progettualità del porto e la particolare attenzione credo che sia stata data alle questioni ambientaliste, alle questioni della sicurezza degli accessi al porto soprattutto per la flotta peschereccia.

Giustamente Tommaso DI BIASE, nell'illustrare la delibera di indirizzi diceva che non è questa la soluzione tecnica, e né abbiamo individuato, è possibile in questa fase individuare la soluzione definitiva dei temi proposti, ma con questa deliberazione noi poniamo i temi a chi dovrà affrontarli in via definitiva sulla base di studi preliminari approfonditi.

Diciamo che la progettazione ha ancora molto da lavorare per risolvere i temi proposti nella deliberazione.

Forse non molta attenzione e poca enfasi è stata posta nella discussione, e poca attenzione ai temi legati alla struttura portuale per quanto riguarda la ricettività e la capacità di raccogliere le potenzialità che noi riteniamo ci siano dal punto di vista turistico del porto pescarese che vogliamo realizzare.

Grande rilevanza dovrà avere nella progettazione, l'individuazione e il dimensionamento adeguato della stazione marittima, che assolutamente deve essere dimensionata per gli obiettivi di sviluppo che ci si pone per il porto pescarese e per quanto riguarda la possibilità che costituisca un terminal per il sistema crocieristico.

Io voglio fare alcune considerazioni di ordine politico, in merito a quanto detto dalla nostra Consigliera MARCHEGIANI sugli interventi della Regione e dello stesso Ministro DI PIETRO per quanto riguarda l'investimento politico, finanziario, nella struttura portuale di Pescara.

Io credo che bene abbiamo fatto come Consiglio Comunale a votare un ordine del giorno pochi giorni fa nel quale, all'unanimità, abbiamo riproposto il tema politico di questa importante infrastruttura, affermando che è necessario che oggi, e non domani o dopodomani, si individuino le risorse

finanziarie per realizzare questa importante struttura che è una infrastruttura della città di Pescara ma è una infrastruttura della città di Pescara come centro della Regione, come punto di riferimento per questo settore dell'intera regione.

Quindi bene abbiamo fatto a porre con forza il tema, e credo che bene questo tema è stato raccolto da parte della classe politica regionale che ha preso atto e si è impegnata nuovamente, ribadendo che ci saranno le disponibilità finanziarie, e questo Consiglio dovrà sui temi delle risorse da individuare ed utilizzare, dovrà sicuramente ulteriormente impegnarsi e sviluppare la necessaria iniziativa politica.

PRESIDENTE

Grazie Consigliere TENAGLIA.

La parola al Consigliere PAGANO.

PAGANO

Grazie Presidente, colleghi Consiglieri, soltanto poche battute per dire che, leggendo sia la relazione introduttiva in questa delibera, che ascoltando la relazione dell'Assessore al Ramo, devo dire che al di là di quanto affermato nelle cosiddette linee programmatiche di mandato, le questioni che sono state sollevate, ovviamente non hanno steccati, sono questioni che hanno una valenza tale per cui Centro Sinistra o Centro Destra non possono che essere d'accordo sull'idea che il porto canale di Pescara e l'area portuale di Pescara comunque provoca o ha provocato, per motivi che più o meno sono noti, dico più o meno perché poi la natura ha il suo ruolo e spesso non sono spiegabili i movimenti legati al trasporto degli inerti da parte dei fiumi, diciamo che la questione ambientale, quindi il ripristino di una situazione di qualità ambientale che è seriamente compromessa, soprattutto per quanto riguarda l'inquinamento delle acque, è certamente questione assolutamente di primo rilievo nella vicenda del Piano Regolatore portuale.

Così come è giusto ricordare, e lo ha fatto qualcun altro prima di me, che nella nostra Regione, quando si affrontano i temi legati ai porti, è giusto avere una visione di insieme.

La nostra è una Regione dalle grandi qualità ambientali, una regione territorialmente non piccola, però con un numero di abitanti decisamente ristretto, con capacità economiche e finanziarie sicuramente inferiori ad altre Regioni del nord e noi dobbiamo, sulla scorta di quanto già esiste oggi, dobbiamo avere la consapevolezza e la capacità di fare delle scelte di insieme, delle scelte di sistema. Non si può pensare di avere porti commerciali e turistici in tutto l'Abruzzo, in tutta la costa abruzzese, bisogna operare delle scelte e non v'è dubbio alcuno che la scelta che forse doveva essere operata da tanto tempo, non solo a Pescara ma io dico in Regione Abruzzo e forse anche oltre la Regione Abruzzo, era quello di scegliere delle vocazioni, e su quelle vocazioni sviluppare dei progetti. È chiaro che Pescara è una città che ha vocazione sicuramente commerciale, sotto l'aspetto della città vissuta, ma sotto l'aspetto portuale non può che avere vocazione turistica.

Ed è quindi stato un errore investire, come si è investito, sotto l'aspetto commerciale. Pensare anche allo sviluppo del porto sotto quell'aspetto lì, così come certamente fu una scelta indovinata, una scelta intelligente, una scelta lungimirante, una scelta di sistema, quella di scegliere di realizzare un porto turistico, tra l'altro anche di ottimo livello, nella città di Pescara.

È chiaro che intorno al porto canale e al porto turistico della città di Pescara bisogna sviluppare queste vocazioni, bisogna pensare di chiedere, anche a livello regionale e a livello nazionale e governativo, di chiedere sempre maggiori interventi economici, contributi e comunque sviluppare questa vocazione turistica del porto di Pescara.

È chiaro che, fermo restando che va salvaguardata la marineria, che è presente e che rappresenta uno spaccato importante dell'economia cittadina da sempre, è giusto che una volta per tutte si chiarisca, anche perché c'è una brutta abitudine, che io considero provinciale e che c'è sempre stata in passato, di voler avere un po' tutto, perché nella convinzione che si debba comunque accontentare chiunque, poi alla fine con queste scelte di voler accontentare chiunque non si accontenta nessuno e non si vola, ma si striscia.

Questo è il problema che a Pescara non è stato mai affrontato con chiarezza, ma se Pescara deve divenire, al di là del numero di abitanti che ha, al di là del territorio comunale ristretto che pure ha, al di là del fatto che comunque è la città più importante di una Regione che forse a livello nazionale lo è meno, ebbene, però Pescara per la posizione geografica che ha, anche e soprattutto sulla costa, può veramente rappresentare un punto di riferimento turistico per un'ampia zona costiera dell'Adriatico al di là dei confini regionali.

Ecco perché credo che sia giusto votare favorevolmente a questa delibera predisposta da questa Amministrazione senza avere atteggiamenti ottusi, precostituiti, in una posizione che pur, deve essere

chiaro, è una posizione che non può essere confinata nel Centro Sinistra ma che deve essere il Centro Destra.

Io aggiungo, rispetto alle cose dette dall'Assessore e da altri Consiglieri Comunali che, sotto questo aspetto, cioè sotto l'aspetto delle vocazioni, del potenziamento turistico del porto, bisogna dire qualcosa di più.

Secondo me poco è stato detto, pochissimo o quasi nulla è stato fatto al di là del porto turistico e di poche altre cose, perché certamente è risibile, a me fa sorridere la storia della tappa delle crociere a Pescara, è fumo negli occhi della gente, non serve a niente.

Abbiamo visto che l'unica volta che si è fermata a largo una nave da crociera, ha sbarcato dei turisti che sono andati, non so, a Casalincontrada, una roba del genere, quindi hanno preferito Casalincontrada a Pescara, questo per far capire quanto comici si rischia di diventare, e in quell'occasione l'Amministrazione di Sinistra è stata comica, cioè roba da cabaret, però voglio dire, piuttosto che su questi spot da quattro soldi, puntiamo sulle cose vere, reali, non sulle chiacchiere e sulla propaganda di bassissimo profilo, pensiamo alle potenzialità vere, cerchiamo di volare alto, e se si vuole volare alto bisogna per forza interloquire con il vostro Presidente di Giunta Regionale Abruzzese, che già di per sé non vede di buon occhio la cosa, men che meno Pescara, che evidentemente non gli piace per come è rappresentata a livello di vertice, ma soprattutto in riferimento al fatto che si sta spendendo anima e corpo, anche con visite sistematiche, su Ortona che deve essere certamente aiutata e che deve essere certamente potenziata, perché ha vocazioni completamente diverse da nostra.

L'unica vera stazione portuale commerciale della Regione Abruzzo e che va potenziata in quel senso deve essere Ortona, ma questo è il motivo del mio intervento, bisogna far capire a DEL TURCO che è vero, va potenziata Ortona sotto l'aspetto di stazione portuale commerciale, ma non si può pensare che una Regione come quella abruzzese non debba spingere sul turismo e lo debba fare a livello portuale esclusivamente di Pescara, non pensando ad altri porti come Vasto, Ortona stessa o Giulianova.

Bisogna concentrare le intenzioni programmatiche e gli interventi su questa vocazione pescarese, appunto quella turistica.

Grazie.

PRESIDENTE

Grazie Consigliere PAGANO.

La parola al Consigliere DOGALI.

DOGALI

Grazie signor Presidente.

La mia è una partecipazione che vuole portare un contributo per lo studio che abbiamo fatto in Commissione Urbanistica.

Abbiamo esaminato, l'Assessore è venuto ad illustrarci questa delibera di indicazioni, e devo dire che l'entusiasmo è grande, e nel fare i complimenti a questa Amministrazione che riesce finalmente a dotarsi di un indirizzo che deve essere inviato alla Direzione Marittima e alla SIIT, con delle indicazioni ben precise, e rappresenta per noi motivo di grande soddisfazione.

Volevo ricordare che nell'area portuale si gioca un futuro importante per questa città, una zona strategica, e come ricorderete noi abbiamo per il porto, per il porto questa Amministrazione sta promuovendo una elaborazione di un piano di trasformazione urbanistica per regolare i profili urbanistici, economici, culturali, di vivibilità complessiva dell'area, utilizzando nell'interesse collettivo quella grande risorsa straordinaria, costituita dall'area dell'ex Cofa.

Ora non sfugge a nessuno l'importanza strategica di quell'area, del piano particolareggiato previsto dal Piano Regolatore Generale Vigente.

Sulla base di un documento programmatico condiviso noi andremo a realizzare quel piano particolareggiato n. 2 che investe tutta l'area.

Quindi nel riflettere sul momento straordinario che sta investendo il nostro porto canale per questa vocazione di nodo tra l'Italia e i Balcani, con questo atto deliberativo c'è proprio la possibilità di dare una svolta definitiva a quell'area e alla città.

Vorrei ricordare anche che il nostro porto attualmente è classificato come porto di Seconda Categoria, e questa classificazione è stata fatta nel 1975 con un Decreto Ministeriale.

Il 28 gennaio del 1994 la legge n. 84 ha istituito le Autorità Portuali.

Allora, caro Assessore, l'indicazione sarebbe quella di raggiungere la possibilità di una nomina di una Autorità Portuale, perché se noi riuscissimo a passare di categoria potremo inserirci in quei porti

italiani che hanno, attraverso il Ministero, la nomina delle Autorità Portuali, e non è poca cosa, perché le Autorità Portuali hanno, tra le altre cose, non solo quella dell'indirizzo e della programmazione, ma anche quella della manutenzione ordinaria e straordinaria, e non sfugge a nessuno questo passaggio, perché questa Amministrazione spende tantissimo per il dragaggio. In questo caso, facendo una classificazione diversa, potremmo avere anche la possibilità della manutenzione ordinaria a carico del Ministero, e questo sarebbe un passaggio eccezionale. Quindi una massima sorveglianza affinché gli indirizzi che questo Consiglio Comunale si appresterà a votare siano rispettati e siano seguiti attentamente da questa Amministrazione.

PRESIDENTE

Bene.

Passiamo a questo punto alla votazione degli emendamenti.

Primo emendamento del Consigliere DI NISIO che recita:

Aggiungere alla fine del punto 1 del deliberato il seguente testo: *"Nella fase di previsione progettuale si dovrà tener conto e valutare anche l'impatto erosivo marino derivante."*

C'è il parere favorevole di regolarità tecnica, di legittimità, e anche l'Assessore mi ha annunciato il suo parere favorevole.

Lo vuole motivare?

Assessore DI BIASE

Io dico subito al Consigliere DI NISIO, a Fausto, che sono d'accordo ad inserire queste precisazioni, che peraltro però in una forma più generale sono già previste, però la delibera si arricchisce, mi va benissimo.

Forse c'è un piccolo equivoco: la mancanza degli studi relativi a questi temi, per esempio l'erosione, non è una carenza di questa delibera, questa delibera deve impostare queste cose, non si poteva fare prima senza fare prima una delibera di questo tipo.

Quindi non è una lacuna, è una cosa che è prevista dalla delibera, accetto volentieri l'integrazione e anche il ruolo del Consiglio Comunale è quello innanzitutto di fare questa delibera, dopo non spetterà purtroppo al Consiglio Comunale adottare il Piano Regolatore Portuale, lo adotta la Direzione Marittima e lo approva il Ministero e il Consiglio Superiore.

Certo, il Consiglio Comunale deve avere un ruolo fondamentale perché non è che si può approvare sulle nostre spalle, e quindi sono d'accordo su questo.

PRESIDENTE

Pongo in votazione l'emendamento DI NISIO.

La votazione è aperta colleghi.

La votazione è chiusa.

Dichiaro l'esito del voto:

Consiglieri presenti: 24

Voti favorevoli: 21

Voti contrari: 0

Voti astenuti: 0

Non votanti: 3

Il Consiglio approva.

Passiamo al **successivo emendamento del Consigliere DI NISIO** che recita:

aggiungere dopo il punto 2 il seguente: *"2 bis: di rinviare al Consiglio Comunale le valutazioni e le decisioni complessive da effettuarsi successivamente alla elaborazione degli studi e dei progetti di cui al punto 1."*

Parere di regolarità tecnica favorevole.

L'Assessore esprime parere favorevole.

Pongo in votazione il secondo emendamento DI NISIO.

La votazione è aperta.

La votazione è chiusa.

Dichiaro l'esito del voto:

Consiglieri presenti: 27

Voti favorevoli: 24

Voti contrari: 0

Voti astenuti: 0
Non votanti: 3

Il Consiglio approva.

Adesso passiamo alla votazione della delibera nel suo insieme: *"Nuovo Piano Regolatore portuale indirizzi di pianificazione."*

Dichiaro aperta la votazione.

Dichiaro chiusa la votazione.

Dichiaro l'esito del voto:

Consiglieri presenti: 27

Voti favorevoli: 25

Voti contrari: 1

Voti astenuti: 0

Non votanti: 1

Il Consiglio approva.

Devo precisare che questa delibera è stata votata anche dal Sindaco D'ALFONSO, e solo per un mero errore non è stato rilevato, per cui prego l'Ufficio di modificare questa votazione, aumentando di un voto i voti favorevoli.

Di quanto innanzi si è redatto il presente verbale, che viene firmato dal Presidente, dal Segretario Generale e dal Verbalizzante.
Il suesteso processo verbale di deliberazione verrà sottoposto, previa lettura, all'approvazione del Consiglio Comunale, in successiva seduta.

Il Presidente
F.to MELILLA GIANNI

Il Verbalizzante
F.to Dott. D'ALESSANDRI ACHILLE

Il Segretario Generale
F.to Dott. MONTILLO VINCENZO

Per copia conforme all'originale.

Pescara, li **15 SET. 2006**

IL FUNZIONARIO RESPONSABILE

A seguito di conforme attestazione dell'addetto alle pubblicazioni, si certifica che copia della presente deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio dal 15-09-2006 al 30-09-2006 e che contro di essa non sono state prodotte opposizioni.

Pescara, li **04 OTT. 2006**

IL FUNZIONARIO RESPONSABILE

SI DICHIARA LA PRESENTE ESECUTIVA a seguito di pubblicazione all'Albo Pretorio per 10 giorni consecutivi dal **15/09/06** senza opposizioni ai sensi e per gli effetti dell'art. 134 - 3° comma - D. Legislativo del 18 agosto 2000 N. 267.

Pescara, li **04 OTT. 2006**

IL FUNZIONARIO RESPONSABILE

COMUNE DI PESCARA

N. _____ di Prot.

Pescara, li **04 OTT. 2006**

All'Ufficio _____

All'Ufficio _____

per i provvedimenti di competenza

IL FUNZIONARIO RESPONSABILE

FASCICOLO UFFICIO

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]