

RESOCONTO INTEGRALE

7.

SEDUTA DI MERCOLEDI' 14 OTTOBRE 2009

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DOMENICO PASCUZZI

INDICE

Comunicazione del Presidente..... p. 3

Comunicazione del Sindaco..... p. 3

La seduta inizia alle ore 20,30

Il Presidente invita il Segretario Comunale, Dott. Ricci Sandro, a procedere all'appello nominale, che dà il seguente risultato:

Curti Corrado – <i>Sindaco</i>	presente
Alessandri Rosina	presente
Tagliabracci Aroldo	presente
Annibalini Vittorio	presente
Arduini Adriano	presente
Lisotti Cristian	presente
Caico Carmelo	presente
Cucchiarini Giuseppe	presente
Druda Agnese	presente
Gaudenzi Mara	presente
Pascuzzi Domenico – <i>Presidente del Consiglio</i>	presente
Paolini Roberto	assente giustificato
Tacchi Bruna	presente
Scola Milena	presente
Muccini Massimo	presente
Reggiani Roberto	presente
Pratelli Maura	presente

Considerato che sono presenti n. 16 componenti il Consiglio Comunale, il Presidente dichiara valida la seduta.

Comunicazioni del Presidente

PRESIDENTE, *Domenico Pascuzzi*.
L'ordine del giorno reca, al punto 1:
Comunicazioni del Presidente.

Introduciamo la serata intanto facendo una premessa più che altro organizzativa, quindi per gestire questa seduta.

Prima farà un'introduzione il Sindaco, dopodiché ci sarà la presentazione del progetto da parte dei tecnici dell'impresa, degli Ingegneri. Alla fine della presentazione si raccoglieranno tutti i quesiti da fare all'impresa piuttosto che ad altri soggetti, quindi di natura tecnica e quesiti diversi; ci sarà la risposta a questi quesiti, dopodiché si daranno dieci minuti al capogruppo piuttosto che a vari Consiglieri per altri interventi, e poi ci sarà una breve replica finale del soggetto interessato che può essere l'impresa piuttosto che l'Amministrazione.

Iniziamo con l'introduzione da parte del Sindaco.

**Comunicazioni del Sindaco –
Presentazione, a fini conoscitivi, del
progetto di ristrutturazione del porto
turistico di Baia Vallugola, da parte della
società proponenti “Sviluppo Marittimo
S.r.l.”.**

PRESIDENTE, *Domenico Pascuzzi*.
L'ordine del giorno reca, al punto 2:
Comunicazioni del Sindaco - Presentazione, a
fini conoscitivi, del progetto di
ristrutturazione del porto turistico di Baia
Vallugola, da parte della società proponenti
“Sviluppo Marittimo S.r.l.”.

Lascio la parola al Sindaco.

CORRADO CURTI, *Sindaco*. Buona sera a tutti. Intanto è con piacere che notiamo questa presenza così importante che non è nelle abitudini dei nostri Consigli Comunali, quindi è importante che sia così.

Come ha già specificato il nostro Presidente e come è all'ordine del giorno, i protagonisti assoluti della serata sono i tecnici soprattutto, l'Architetto Marco

Gaudenzi e l'Ingegnere Rocchi, che hanno seguito l'elaborazione di questo progetto preliminare che avremo l'occasione di vedere.

Direi che proprio in questa fase iniziale io mi limiterò a poche battute, proprio per dare la possibilità a loro di esprimersi al meglio e di raccontarci al meglio questa loro proposta.

Pensiamo che sia questo il metodo più corretto per facilitare per tutti la partecipazione e la discussione, soprattutto l'acquisizione di informazioni. Poi vedremo comunque nel corso dello sviluppo.

Io comincerei nel dire intanto che è un bel momento; è un momento pieno in cui il Consiglio Comunale è chiamato a raccogliere la proposta di un imprenditore che assume responsabilmente il ruolo di interprete della storia della nostra città.

Credo che sia proprio in queste situazioni che ciascun Consigliere può sentirsi onorato di poter esprimere la delega popolare ricevuta.

Non siamo chiamati a giudicare. Siamo chiamati a conoscere e a valutare. In quel percorso programmato e già anticipato, con questa sera comincia la prima fase di esposizione del progetto perché abbiamo il dovere di acquisire le giuste informazioni e abbiamo il dovere morale di rispettare la proposta in quanto tale.

Se un imprenditore si pone di fronte ad un problema così complesso e dopo uno studio approfondito, serio e scientifico, propone una seria soluzione, la città ha il dovere di rispondere con un impegno altrettanto approfondito, serio e scientifico, nel rispetto deontologico dei ruoli e delle responsabilità.

Se un imprenditore fa una tale proposta, ci induce almeno a due prime riflessioni sostanziali e di ordine generale.

La prima. Vuol dire che la realtà economica e imprenditoriale della città è apprezzata e si crede ad un futuro di sviluppo che ovviamente non è concentrato solo su quel luogo o su quell'opera, ma riguarda la città intera e il territorio. E ciò non è poco, perché è indicatore della fiducia in noi tutti.

Ma credo che sia questo il risultato di un lavoro di - consentitemi il termine - di provocazione da parte dell'Amministrazione che sta cercando di introdurre nel nostro panorama delle iniziative di progetto estremamente innovative, e quindi quel tracciato che avevamo e abbiamo posto all'attenzione di tutta la città, che è quello di porci di fronte al tema del mare nel rapporto con la nostra città in modo ampio, che vede il tema dello sviluppo della nostra spiaggia, il tema del nostro lungomare, il tema delle scogliere e il tema di quella passeggiata di cui noi andiamo parlando da almeno cinque anni, che colleghi la spiaggia di Gabicce Mare alla spiaggia di Vallugola, indubbiamente ha provocato l'attenzione su questa dinamica, su questo argomento, su questa proposizione che noi vogliamo che venga affrontata dall'intera città.

Da un punto di vista generale a prescindere è una risposta appropriata a un tema che volevamo proporre e quindi, nella legittimità della proposta, ci stanno tutte le iniziative che vengono dal mondo imprenditoriale.

Il secondo aspetto che vorrei mettere in rilievo è il progetto che nelle sue analisi preliminari pone l'accento sulle condizioni del colle San Bartolo, non solo fino a Vallugola, in quel complesso rapporto fra il mare e la falesia, fra questo sistema e l'uomo, e fra lo sviluppo sostenibile e il futuro, perché il grande merito - almeno questo va riconosciuto - della proposizione che andremo a conoscere, è chiamarci a una discussione di fondo, cosa è giusto fare per quel nostro territorio. E questo è un momento di grande dibattito nella città che indubbiamente è stato provocato proprio anche da questo progetto.

Credo quindi che dobbiamo essere estremamente seri nell'affrontare un tale quesito, e ciò vale al di là e al di fuori dell'esame e del risultato che il progetto richiederà e otterrà.

Non possiamo scavare un solco e dividere la gente, la nostra gente, fra chi è pro e chi è contro un progetto; dobbiamo

raccogliere il senso profondo delle conoscenze, delle sapienze e delle coscienze di ogni cittadino, nella consapevolezza che stiamo progettando il futuro del nostro territorio, sia con un sì, sia con un no. Dunque lungi le speculazioni strumentali.

Affrontiamo con dignità e rispetto un compito complesso di fronte ad un tema complesso. Da oggi in poi tutti i cittadini potranno informarsi seriamente e approfonditamente, attraverso questi dibattiti, attraverso queste iniziative pubbliche che tutti conoscete, e prima di tutto noi amministratori, che poi saremo attenti a raccogliere le varie espressioni a tutti livelli della nostra comunità.

Sarà poi compito delle varie istituzioni assumere le proprie espressioni per ruolo e per competenza, e infine a noi comunque assumere il compito sempre dovuto di sintesi per chi governa.

Noi dobbiamo essere sereni e consci del ruolo. Tutti avranno l'opportunità di contribuire a decidere per il bene di questa nostra città.

Con questo io passerei la parola ai tecnici della società proponente, in modo che appunto questo argomento venga posto nella massima divulgazione e conoscenza migliore possibile. Grazie.

Arch. MARCO GAUDENZI. Buona sera a tutti. Io sono l'Architetto Gaudenzi e sono uno dei progettisti del porto della Vallugola, il nuovo porto della Vallugola. Insieme a me c'è l'Ingegnere Alfio Rocchi che è con me un coprogettista ma anche un profondo conoscitore della falesia e di tutta la zona costiera dell'Adriatico, nel senso che è uno studioso di tale materia e di tale zona geografica.

Abbiamo lavorato insieme su tre progetti di porti già da molti anni. Sicuramente il tema più interessante da tutti i punti di vista è senz'altro quello che abbiamo affrontato con il porto della Vallugola.

Ringrazio il Sindaco perché la premessa è impegnativa. Noi abbiamo presentato in altre sedi in via informale il

nostro progetto e, dalle parole che ho raccolto, vedo che è stata apprezzata la parte proprio espositiva, che è una conoscenza che devo dire che in parte in questi anni ha accresciuto anche le competenze nostre, sia mia che dell'Ingegnere, in particolare mia perché l'Ingegnere era già a conoscenza di tante cose, però nell'affrontare proprio l'argomento specifico della Vallugola a cui teniamo in maniera particolare, primo perché io sono abitante della Vallugola da 35 anni, sono stato uno dei primi insediati nella Vallugola, e quindi amiamo la nostra terra, il luogo dove stiamo e conosciamo forse tantissimi aspetti nel particolare, di come funziona, anche di come è cambiata negli anni.

Volevo premettere però alcune cose semplicissime.

Il porto. Il porto è un luogo, un approdo sicuro dal mare; sicuro sottolineo perché è un luogo dove le barche devono poter entrare in sicurezza e sostare in sicurezza. Questo è il primo elemento fondamentale che caratterizza il luogo porto. Non ha nessun altro senso un porto se non essere questo ingresso alla città dal mare e che sia soprattutto sicuro.

Un altro elemento che volevo introdurre, nella progettazione dei porti, a livello internazionale diciamo di meno, però in generale, si affronta il mare in una modalità fino ad oggi abbastanza senza offesa però significativamente puramente ingegneristica. Questa volta, in altri episodi Pesaro è stato il primo in questo senso, è stato affrontato il mare con un rispetto anche dal punto di vista dell'immagine, che è un po' quello che facevano gli antichi se voi conoscete, qualcuno di voi conosce sicuramente il porto di Traiano a Fiumicino a Roma, erano dei luoghi di accoglienza degli ospiti che venivano dal mare.

Terzo elemento che pongo comunque alla riflessione: il porto è una concessione, cioè gli imprenditori chiedono una concessione di uno specchio acqua che hanno già, perché il porto è già esistente, chiedono un ampliamento e un consolidamento di

questa concessione. La concessione è un diritto di utilizzo per un certo numero di anni, in questo caso il minimo che può essere sopportato dai proponenti è 50 anni e, per togliere qualsiasi equivoco, non ci sono altre cose se non l'utilizzo di questa concessione marina, non ci sono elementi che riguardano la costruzione edilizia che abbiano un senso rispetto al porto, se non i servizi che sono adatti e che devono dare un supporto al funzionamento del porto, cioè non esistono operazioni, in questo caso men che meno, di tipo edilizio che stanno alle spalle di questo e che possono costituire un interesse.

Lo vorrei spiegare in pochi minuti. La concessione è una possibilità di utilizzo, in questo caso di un territorio marino, che dura 50 anni in cui in Italia negli ultimi anni si è sviluppata la modalità di investimento e una modalità corretta di investimento, cioè nel senso che anche i supporti bancari, non ultima la Cassa Depositi e Prestiti, considerandole infrastrutture come realmente sono, li può finanziare per un tempo lungo che vale come per esempio tutti i 50 anni, quindi è come una concessione stradale, è come una concessione di altro tipo, in cui non c'è necessità di avere un ritorno dal punto di vista economico legato a un'operazione edilizia. E' semplicemente un utilizzo per un certo periodo di tempo certamente del territorio.

Questo utilizzo nel caso del porto è costoso come in tutte le infrastrutture, costa 20-25 milioni di euro. Questi 20-25 milioni di euro devono essere spalmati per la loro restituzione in un arco di tempo che per esempio può essere 35 anni e poi rinnovabili di altri 15 anni, compresi anche i tempi di manutenzione che ci saranno nel frattempo.

Dopo le cose ritorneranno allo Stato e c'è una parte del diritto amministrativo che sostiene che, essendo l'infrastruttura comunque in funzione a disposizione, in fondo non è detto che questo ritorno debba esserci completamente, ma possa essere di nuovo rinnovato ulteriormente anche dopo i 50 anni.

Questo per fugare il campo dal fatto che gli imprenditori devono rientrare di quello che spendono attraverso altri tipi di speculazioni che non ci sono. Siccome nei giornali prima delle cose nasce questa specie di valanga, che poi diventa sempre più grossa, il cemento nel porto c'è, però al di là del fatto che ci sono dei pali e degli elementi costitutivi del porto in quanto tale, non esistono se non costruzioni al servizio puramente del porto, quindi dei marinai e degli ospiti del porto.

L'ultima parte della premessa è questa. Il porto è quindi un albergo, è un albergo per barche e per clienti, ed è un luogo di ospitalità che si apre al di là dei clienti, nel senso che nel nostro pezzo di mare molto bello che c'è tra Gabicce e Pesaro, unico e primo a venire dalla valle padana, noi siamo il primo monte che si affaccia sul mare e, come sapete, è preziosissimo dal punto di vista ambientale ma anche molto bello dal punto di vista paesaggistico, al punto tale che le barche da anni ormai vengono a sostare davanti; non ci sono ridossi come in Jugoslavia e nelle altre isole, però si sono formate scogliere davanti alla costa, si sono dovute realizzare scogliere che hanno permesso anche un certo tipo di cabotaggio nautico, che fa sì che questi luoghi possono essere utilizzati da tutti con barche piccole e barche grandi, per una forma di piacere e di benessere.

Quindi ultima cosa: è un luogo di ospitalità e, come tale, è un albergo e ha bisogno di quei servizi che oggi gli albergatori chiedono per gli alberghi, quindi la cura del corpo nel senso del fatto di potersi fare le docce, il bar, il ristorante e poche altre cose come parte di attività tecnica che riguarda le barche e i marinai.

Entriamo nel vivo del progetto. Il titolo si chiama "Marina di baia Vallugola - Progetto per la realizzazione di un bacino di calma idoneo alla protezione della falesia e destinato all'ormeggio delle unità da diporto".

Quando siamo stati incaricati l'Ingegnere e io di questo lavoro, sapevamo

che ci trovavamo di fronte a un fatto ambientale di grande importanza, quindi abbiamo riflettuto in modo tale da poter ampliare sia il porto ma allo stesso tempo difendere tutta la falesia.

Questo lo possiamo fare, ci siamo permessi di farlo, come unica reale possibilità di ampliamento del porto, cioè la difesa della falesia è diventato l'elemento che ha caratterizzato il nostro intervento.

La falesia che voi vedete qui in una foto nel 1968-69, prima della costruzione del primo porto della Vallugola era un luogo che è sempre stato dagli uomini coltivato e tenuto con una cura estrema. Abbiamo trovato questa bellissima foto dei terrazzamenti che esistevano fino al 1969-69-70 che poi sono stati abbandonati, ma che mostrano evidentemente quale tipo di cura ha avuto sempre l'uomo per quei luoghi lì. E' quasi incredibile. Ancora le tracce di tutte queste cose ci sono, ci sono ancora le vigne in questo luogo qua, qui sopra; ci sono ancora alcune campiture; sono sparite chiaramente tutte queste che sono state, questa qui è la parte su cui si è insediato l'Hotel Capo Est, qui vedete rio Vallugola, e vedete il molo che è stato costruito poi da vostri concittadini nel periodo in cui ci fu la prima concessione in quel luogo lì per la coltivazione credo delle cozze.

La Vallugola è sempre stato un approdo fin dai tempi antichi, dai tempi dei romani e forse anche prima. Aveva questa particolarità, che aveva rispetto agli altri fondali, rispetto a tutti i fondali della falesia, un punto in cui il fondale si manteneva in qualche modo sempre privo in questo caso di sabbia, anche se sarebbe bello che ci fosse, però nel caso di specie della sabbia.

La falesia invece come sapete, e lo vedete da questa antica foto che vi ho mostrato prima, ma poi penso che tutti avrete avuto occasione di percorrerla studiandola punto per punto anche visivamente, la falesia è un monte che oggi è a picco sul mare quasi, in quasi tutti i punti, diciamo inutilizzabile dal punto di vista insediativo perché non ha né il terreno in grado di sopportare il peso

delle costruzioni, né sostanzialmente la natura permette un utilizzo agevole di questa falesia, però ha una grande importanza come riserva naturale, come riserva e come patrimonio di materiale fisico, di materiale che nel tempo viene eroso e viene trasformato in sabbia, cioè le rocce che costituiscono la falesia, le San Bartolo, in particolare si vedono nell'immagine 50 - l'Ingegnere le mostra perché è lui in realtà il conoscitore preciso di tutte le immagini e di tutta l'esposizione - la falesia è formata da questo materiale che sono sassi, cogoli, sono materiale di arenaria, roccia, che viene con il lavoro del mare, con l'attività delle onde che si infrangono continuamente, viene trasformato in materiale sempre più sottile, quindi vien sminuzzato e forma quello che è la sabbia.

Insieme quindi all'apporto di sabbia che c'è da parte dei fiumi della costa, il San Bartolo è uno dei grandi produttori. La sabbia viene sempre formata da sminuzzamento di rocce di vario tipo, quelle che sono adatte ad essere trasformate in questo modo; normalmente l'apporto per tutte le coste avviene con i fiumi, i fiumi portano a mare ghiaia, come il Metauro che porta ghiaia in abbondanza per esempio e che forma la Sassonia di Fano e poi conseguentemente tutte le sabbie della costa pesarese sono formate dalla ghiaia del Metauro; il San Bartolo è il grande produttore della sabbia di Cattolica, di Gabicce di meno perché una parte di Gabicce, una piccola parte ne viene un po' saltata, però sostanzialmente di Cattolica, di Misano, di Riccione e quindi di Rimini.

Sono qui rappresentate alcune foto che raccontano proprio la storia della sabbia. Questo è il molo di Rimini, ha una sporgenza che arriva a una profondità di circa 6 metri in cui il moto ondoso non riesce ad agire sufficientemente per far sì che le sabbie lo scavalchino e possano alimentare anche la zona a nord di Rimini, e voi vedete invece come le famosissime spiagge di Rimini, come dice sempre l'Ingegnere "non ci sarebbe stato Rimini se non ci fosse stato il San Bartolo".

La grande spiaggia di Rimini, quella che arriva a 100 metri di larghezza in alcuni punti, quella che poi si accumula nel punto finale dove c'è il molo del porto, è formata da questo. Vedete che subito dopo la spiaggia non c'è più, non esiste più niente. Il moto ondoso riesce a trasportare la sabbia fino a qui. Oltre a questo limite non riesce andare. Quindi pensate che ricchezza ha prodotto un monte, una montagna come quella del San Bartolo.

Cosa succede di questa costa di cui stiamo ragionando? Questa qui è la costa che viene dopo Rimini, che si impoverisce e che è stata difesa, è stata una delle prime difese a addirittura fatta nel 1950, noi abbiamo stiamo studiando il porto a Bellaria. Cosa è successo? Subito dopo la guerra, con il rifacimento anche del molo di Rimini, la riparazione, non arrivava proprio più niente in questa zona nord di Rimini e si cominciò a pensare giustamente di dover difendere quel poco che c'era.

Le scogliere funzionano da un dissipatore del moto ondoso, e quindi permettono alla sabbia di consumarsi con una velocità molto inferiore a quella con la quale si consumerebbe se fosse aperta alla violenza del mare, cioè questo lavoro di continua erosione, questo lavoro che nasce dall'immagine, dal sasso grande e finisce in sabbia, continua anche con la sabbia piccola. La sabbia viene consumata tutti i giorni regolarmente, in grande quantità, e al momento in cui diventa uno spessore il granello inferiore al micron, va in sospensione, cioè si alza in sospensione e viene trasportata dalla corrente in un moto contrario a quello che è il moto ondoso principale sull'Adriatico.

L'immagine 128 è la violenza del mare, cioè tutti i giorni c'è un'attività attività delle onde. La parte della sabbia che va in sospensione una volta che è diventata inferiore al micron, diventa polvere, fango, ed è la sabbia che noi vediamo uscire dai pennacchi del fiume Foglia verso sud; tutte le volte che c'è una grande mareggiata, una parete della sabbia viene consumata e va in

sospensione sull'acqua e viene trasportata dalla corrente marina. Nel mare Adriatico il sistema delle correnti è un po' il contrario del sistema dei venti, la prevalenza delle correnti, cioè il mare Adriatico è una specie di.....

Ing. ALFIO ROCCHI. E' contrario se è scirocco, ma è a favore se è maestrale, vanno assieme in giù e spingono: la corrente spinge la pelite che naviga in sospensione e il maestrale con le sue onde spinge i sassi, cioè la ghiaia e la sabbia.

Quando si inverte e viene lo scirocco, lo scirocco spinge verso nord, lungo la costa, il materiale solido che sarebbe sabbia e ghiaia, mentre la corrente al largo continua a spingere verso sud la cosiddetta pelite, che è l'ultimo prodotto del disfacimento della sabbia.

La corrente va sempre verso sud, invece il trasporto solido longitudinale costiero può andare verso nord se c'è scirocco, può andare verso sud se c'è maestrale, può essere fermo o pendolare fermo se c'è la bora. La bora è la più disgraziata di tutti perché pendola e consuma il materiale e non lo trasporta, non lo trasporta né su, né giù, lo consuma solo. Questa è la dinamica di tutta la costa.

Arch. MARCO GAUDENZI. Da questa immagine si vede un giorno di calma.

Ing. ALFIO ROCCHI. Ci sono i fiumi.

Arch. MARCO GAUDENZI. Un giorno di calma in cui la foce del Foglia porta fango.

Ing. ALFIO ROCCHI. Quando piove i fiumi portano giù fango che è questo, ma anche ghiaia e anche sabbia: con moto di fondo ghiaia e sabbia, che si ferma nell'apparato di foce, poi da lì il mare la prende e la spande lungo la costa; mentre la pelite in sospensione è sempre perduta e viene presa dalla corrente e portata verso sud.

Bisogna avere in testa tutti questi movimenti. Basta guardare il mare e si

capisce subito che cosa succede. A me mi dà molto piacere guardare, ma non a tutti.

Arch. MARCO GAUDENZI. Esaminiamo la carta che va da Gabicce Monte a Pesaro, la carta di San Bartolo. Qui sono indicati i luoghi che sono stati fino ad oggi difesi, ma è indicato anche Gabicce Monte e Vallugola che sono luoghi che a tutt'oggi ancora non sono difesi da nessun opera protettiva a parte il porto esistente, cioè Santa Marina è stata protetta sulla base da una scogliera emergente; Fiorenzuola lo stesso; Castel di Mezzo lo stesso; e in parte è stata protetta come sapete l'appendice di Gabicce ma è lasciata in balia dell'ondazione da parte di Gabicce Monte che comincia ad essere un luogo, come si può vedere da questa indagine regionale e da come si può vedere dalle foto - questa a è Gabicce Monte - un luogo nei confronti del quale il movimento del terreno è diventato per certi aspetti preoccupante, nel senso che tutti questi punti qui che vedete - questo è il punto della Vallugola, il porto esistente della Vallugola - tutti questi punti qui sono punti in frana.

Queste frane sono in parte sostanzialmente provocate dall'indebolimento della parte basale del monte, che è necessario come dicevamo prima che mantenga la sua capacità di andare verso il mare quando questo è necessario, lo scalzamento da sotto poi si può anche vedere nel particolare; ed in parte poi c'è la pioggia che chiaramente in un luogo non più coltivato e non più tenuto come abbiamo visto prima con i terrazzamenti, fa sì che questi luoghi siano particolarmente delicati.

Lo si vede nella foto che mostriamo sempre all'inizio, cioè lo stato di fatto. Voi vedete la situazione attuale del porto. Vedete che dietro al porto, cioè nel tratto che il porto protegge, la falesia è intatta, nel senso che non ci sono movimenti franosi, ci sono delle costruzioni e dal punto di vista vegetazionale c'è una copertura regolare. Dopo di questa, in queste due anse che si susseguono, ma anche nella parte qui che non si vede di Gabicce, ci sono cinque movimenti franosi che poi sono

visibilissimi fotografando dall'alto, li vedete proprio uno per uno. Questi sono movimenti, in parte sono colate già in atto, in parte sono svuotamenti già effettuati, in parte sono situazioni che potrebbero verificarsi in tempi che noi non è che conosciamo o possiamo prevedere con grande chiarezza.

Vedete che sopra al porto questa situazione non c'è, quindi noi siamo partiti da questa considerazione e abbiamo intitolato proprio il nostro progetto di difesa di questo tratto di costa, perché ci siamo occupati da questo punto a questo punto di estendere un progetto che facesse sì che, insieme all'approdo turistico, si potesse arrivare anche alla protezione di tutta la falesia.

L'abbiamo fatto. La prima sollecitazione ci è venuta dalla riprogettazione del porto. Il porto, dicevamo prima, è luogo sicuro. Qui vedete i lavori fatti circa 15 anni fa nel porto della Vallugola in cui è stato scavato il fango che si era accumulato negli anni, la famosa pelite che viene trasportata da nord verso sud e che, nel caso proprio del porto della Vallugola, entra proprio chiaramente dentro la bocca attualmente esistente, cioè questo è un intercettore di fanghi questo pennello strettissimo nel quale è difficile entrare in realtà è proprio quello che intercetta tutto il movimento fangoso che viene da nord, e dentro il porto si verificano situazioni in cui si raccoglie fango dopo pochi anni.

Lo studio che abbiamo fatto in una zona più a nord per Bellaria sull'imboccatura posta nello stesso modo, ci ha dato addirittura delle stratificazioni di fango di 50-60 centimetri all'anno. Per dirvi che razza di quantità riesce a viaggiare e, a seconda delle bocche, riesce proprio a essere presa.

Voi ne avete un esempio anche nella parte sud di Gabicce: voi avete questa zona di Gabicce, che è quella che faccio sempre vedere in cui si vede la parte terminale delle spiagge vostre, quelle più verso sud, voi avete una conformazione delle scogliere fatta quasi apposta. Allora non si sapeva, non si faceva molto caso a questo. La conformazione delle scogliere vostre verso la zona sud, che è la

124, si vede anche nella 76, questa conformazione fa sì che la parte di materiale in sospensione che viene costantemente trasportato, entra facilmente dentro le scogliere perché sono disposte in alcuni casi proprio ad accoglierlo, e nel momento in cui poi rallenta la sua corsa, quindi l'acqua si ferma, anche la pelite si deposita, e questo deposito avviene nella parte finale del monte.

Quindi questa correzione delle scogliere che voi avete messo in atto sia come fase di studio da parte della Regione, sia come fase di attuazione che avverrà successivamente per il riordino di tutta questa parte di scogliere, sarà fondamentale per la pulizia delle vostre acque in questo punto.

Ing. ALFIO ROCCHI. Che devono essere allineate per tenere fuori la corrente. Quando sono state fatte queste scogliere, si riteneva trent'anni fa che la sabbia qui venisse da su e si voleva farla entrare dentro a costruire la spiaggia. Invece la sabbia viene da giù, da San Bartolo, e da su viene invece la pelite che è fango, sicché in questa parte finale qui è tutto fango. Allora bisogna salparle e allinearle.

Arch. MARCO GAUDENZI. Che è un lavoro che potete fare. Continuando nell'esame... dovete avere un attimo di pazienza per le immagini perché alla fine del tempo ne sono venute tante.

Ing. ALFIO ROCCHI. Questa è la stessa zona vista da nord. La corrente entra in mezzo alle scogliere. Sembrano fatte apposta per fare entrare la pelite e non far entrare la sabbia. Difatti la spiaggia laggiù non c'è. C'è tutto fango. Bisogna salpare le scogliere e allinearle tutte.

Arch. MARCO GAUDENZI. Vi faccio vedere un primo flash di come vengono fatti i porti. Attualmente è stato realizzato Fano con questa espansione; questa è Senigallia che ha aggiunto a questa un'altra espansione. I modi più semplici per fare i porti è fare dei rettangoli sul mare: sono economici, sono più

economici, sono pratici dal punto di vista della costruzione, ma sono invasivi nei confronti della costa. Sono invasivi non solo perché disturbano...

Ing. ALFIO ROCCHI. Questo è di Senigallia per alleggerire un po'. Senigallia riceve la sabbia dal fiume Esino, che è vicino a Falconara. La sabbia viene da qui con le onde pian piano e si ferma qui. Questo molo va fino a una profondità tale che le onde non riescono più a muovere la sabbia che si muove nel fondo.

Allora la sabbia si ferma qui, resta qui, si accumula e si affina. Allora la chiamano la spiaggia di velluto, perché la sabbia è molto fina, ma non è come la vostra sabbia, è una sabbia diversa. Viene dalla gola della rossa, viene giù attraverso l'Esino. E' una sabbia quarzosa.

Allora, mano a mano che si affina, diventa come un velluto e hanno ragione a chiamarla di velluto.

Arch. MARCO GAUDENZI. Sembra di seta.

Ing. ALFIO ROCCHI. Dall'altra parte questo è il suo fiume Misa che erutta sabbia qui. La sabbia che si accumula qui viene presa dallo scirocco e spalmata qui. Quindi Senigallia ha due sabbie: una che viene dall'Esino, quarzosa e velluta; l'altra che vien dal Misa, terrosa.

Ma perché gli hai fatto vedere questa?

Arch. MARCO GAUDENZI. Gliel'ho fatta vedere per la differenza che c'è, per ritornare con ragione al progetto del porto della Vallugola.

Ing. ALFIO ROCCHI. La Vallugola ha una sabbia sola.

Arch. MARCO GAUDENZI. Ho fatto vedere il porto e adesso faccio vedere il porto che abbiamo progettato. Vi ho portato il paragone degli altri porti per dirvi che sarebbe più semplice ampliare il porto così

come è attualmente, semplicemente estendendosi un po' al largo, cioè andando fuori dell'attuale bacino con una prominenza e costruendo una diga che ha un costo e un impatto completamente diverso da questo.

Invece noi ci siamo basati su un progetto come dicevamo, che in qualche modo fosse conforme alla costa. Quindi la nostra è una scogliera che segue il percorso naturale della costa, è piuttosto stretta, addirittura il bacino è largo come il porto attuale, non è stato incrementato; viene chiusa la prima parte del bacino perché questa parte del porto della Vallugola viene messa sotto terra di nuovo e ne viene ricavata una parte di acqua, una piscina che serve per il lavaggio di tutto il bacino del porto.

Ing. ALFIO ROCCHI. Questa piscina serve perché si aspira l'acqua da fuori pulita e si manda dentro alla piscina. La piscina ha un livello un po' più alto dell'acqua dello specchio del porto.

Dalla piscina stramazza e si ossigena e fluisce verso l'imboccatura dalla quale esce e pulisce il porto, perché bisogna anche pulirlo.

Arch. MARCO GAUDENZI. Quindi in pratica venendo giù dalla strada della Vallugola, che è quella che conoscete tutti e che non ha bisogno di essere manomessa in nessun modo, cioè ne va bene la sua larghezza e la sua ampiezza perché l'incremento che ci può essere, voi immaginate semplicemente un albergo che, invece di ospitare 150 persone, ne ospita in questo caso 250 o 300. Dal punto di vista della viabilità questo è pochissimo incidente sulla generale viabilità della Vallugola. La Vallugola ha più problemi per il momento in cui riceve il turismo di massa nei giorni di venerdì, sabato e domenica che noi conosciamo bene, che purtroppo invece li assieme improvvisamente il luogo, ma con passaggi che arrivano a 5-6.000 macchine al giorno, quindi con livelli di numeri completamente diversi.

In realtà il porto non ha bisogno di ampliamenti di strade, ma ha bisogno

semplicemente di ospitare poi al suo interno - vedremo come - anche una parte di automobili, per far sì che queste non siano sparse in tutta la parte della campagna della Vallugola.

Passando a un'illustrazione un po' più tecnica, qui si vede il disegno del bacino. L'attuale linea sulla quale la falesia è testata è quella che voi vedete a monte di questa serie di alberi, cioè la linea di demarcazione - nel punto in cui ci sono gli alberi siamo già nella parte costruita dell'attuale porto, si vede un po' da questa sovrapposizione - la parte in cui inizia tutto il perimetro del nuovo porto è portata ancora più verso il mare, cioè una volta che si conquista una parte di mare, ci si può permettere di prenderne una parte a difesa della falesia, in modo tale che non si vada a toccare minimamente, né come proprietà, né come territorio, né come entità fisica, la parte di territorio che si chiama falesia, ma anzi ne viene lasciato alla sua base una quantità - si vede da questa immagine - questo qui è lo stato attuale, questi sono i muri attuali che delimitano il porto della Vallugola, li vedete qui, questa è la concessione demaniale; il porto inizia 30-40 metri più in là alla fine, lasciando alla falesia lo spazio per potersi rivegetare, per poter avere alberi e per poter di nuovo riconformarsi secondo una pendenza corretta.

Ing. ALFIO ROCCHI. Fammi precisare soltanto questo. Il porto viene fatto solo su terreno demaniale. Il terreno demaniale è il terreno che almeno una volta all'anno, o adesso o in passato, è stato coperto dall'acqua del mare. Quello è il terreno demaniale.

Il confine fra il demanio e tutti gli altri si fissa automaticamente senza nessuna volontà e nessuna decisione. Il terreno demaniale è quello bagnato dall'acqua del mare almeno una volta all'anno automaticamente.

Noi facciamo il bordo solo sul terreno demaniale, che ci verrà dato in concessione, se andrà tutto bene, per 50 anni, in modo che possiamo affittare i posti barca e rientrare nel capitale.

Poi passa tutto di proprietà, non resta di proprietà dello Stato, perché anche adesso è di proprietà dello Stato, e lo Stato lo dà in concessione d'uso o a chi c'era già o a un altro, se preferisce, dopo 50 anni. Le concessioni funzionano così, ma per adesso noi tocchiamo solo il terreno demaniale e non ci arrischiamo a toccare il Parco di San Bartolo.

Arch. MARCO GAUDENZI. Vedete qui nella parte nord, che è la parte a sinistra dello schermo, sono le ultime scogliere che dovranno essere riposizionate per Gabicce, che noi continuiamo con lo stesso ritmo, e anzi le ultime tre le abbiamo messe proprio all'interno del progetto del porto; da queste scogliere nasce pian piano - dopo vi spiegherò come è fatta - la scogliere che delimita il bacino del porto e, come vedete, l'imbocco non è più come prima un pennello che è localizzato in diagonale rispetto a questa linea e che intercetta i fanghi, ma è un concetto completamente diverso di ingresso al porto, che è un bacino di espansione, cioè un luogo dove le onde vengono rifratte, allungano la loro cresta e diventano molto più basse rispetto all'esterno, e dove la corrente proprio marina e la pelite proprio conseguente riesce ad essere esclusa, cioè riesce a passare fuori da questo disegno qui.

Ing. ALFIO ROCCHI. E' fatto apposta così perché la pelite che arriva con la corrente non entri e passi avanti. Non come adesso che c'è un pennello verso fuori che sembra mangi il fango. Infatti il porto si riempie. Questo bacino di espansione serve per diminuire le onde e consentire di avere poche onde dentro.

Arch. MARCO GAUDENZI. Il bacino è messo all'interno del porto, parte dalla vecchia radice e arriva fino qui, vengono utilizzate queste due anse naturali: la prima, quella verso Gabicce, è quella che permette la creazione del bacino; la seconda, quella che vedremo dopo, permette la locazione dei servizi del porto.

Ing. ALFIO ROCCHI. Fai la 29 che dico qualcosa di tecnico. Questo è lo studio dell'imboccatura che abbiamo fatto fare all'Istituto di Dinamica Marittima dell'Università di Pisa.

Questo diagramma dice questo. Qui vedete "numero 1". Questo vuol dire che se c'è un'onda così che vuole entrare così, è alta 2 metri, si moltiplica per 1, e resta 2, qui l'onda è alta due metri; poi vedete queste linee dentro, 0,8, 0,6 e 0,4 fino a che qui è 0,1: questo vuol dire che l'onda alta due metri che era qui, qui è diventata 2 per 0, 1, quindi 20 centimetri, con le barche a posto. Questo è il tipo di imboccatura nuova.

Ci sono solo due porti in Italia che sono fatti con questa nuova tecnica, e voi sareste il terzo.

Vi faccio vedere il primo porto che è Gioia Tauro, forse a qualcuno lo incuriosisce questo perché tutti fanno i moli verso fuori, che mangiano la pelite. Questo ha un bacino di espansione in dentro. Questo è Gioia Tauro. Questo è il bacino di espansione, le onde entrano dentro, si espandono, e qui c'è la calma. Questo era un porto fatto per una acciaieria che doveva essere fatta qui al tempo di Craxi, hanno tolto un aranceto che c'era qui; il porto è stato fatto, poi hanno deciso di non fare più l'acciaieria. Che facciamo di questo porto? Un armatore genovese ha detto "Facciamo un trans shipping port". Trans shipping port sarebbe un porto dove arrivano le grosse navi che portano i container, li stoccano qui, e poi vengono le navi piccole che li prendono e li portano nei porti piccoli. Passa da una nave all'altra.

Pensate che questo porto qui è il più grande d'Italia, che maneggia sei milioni di container all'anno; mentre Genova, che è il secondo, due milioni e mezzo. Qui ci vuole il GPS per andare a cercare il container giusto.

Questo è il primo porto. Se volete vi faccio vedere anche il secondo: questo è Corigliano Calabro, c'è sempre il bacino di stazione con i bacini di stazionamento. Qui sapete che ci sono i sottomarini che hanno mandato via dalla Maddalena. Qui c'è un

muraglione di cemento armato alto 12 metri, è proibito entrare. Voi siete il terzo porto fatto con questa nuova tecnica.

Arch. MARCO GAUDENZI. Ritorniamo a esaminare il progetto per vedere esattamente i punti salienti.

Ing. ALFIO ROCCHI. Questo è il bacino di stazione, il bacino di stazionamento, funzionerà perfettamente. Questa linea qui è quella che si seguirebbe se si volessero mettere le scogliere. Basta prendere quella stessa linea, la distanza da qui a qui è la stessa che c'è qui dalla vostra scogliera, anzi un pochino di meno, queste sono un po' più lontane, queste davanti a noi qui.

Le scogliere sarebbero un pezzo qui, poi un pezzo qui, poi un pezzo qui, poi un pezzo qui. Basta congiungerle e ti rendi conto. Volete il turismo o no? Questo porta un bel turismo.

Arch. MARCO GAUDENZI. Continuando la descrizione in planimetria, vedete nella prima parte dei bacini ci sono le barche più grosse, e poi via via che si va verso il fondo diventano sempre più piccole perché si restringe sia il bacino stesso, sia il movimento delle barche è bene che sia, le più grosse in questo punto sono barche che possono arrivare a 25 metri, teoricamente anche a 30 metri ma non ci sono barche da 30 metri da noi, comunque sono motoscafi perché le barche a vela che potranno essere ospitate dentro a questo porto saranno comunque barche che possono arrivare a 16 metri di lunghezza, non di più, perché comunque l'imboccatura ha una profondità che arriverà a metri 3,80 perché il punto della batimetrica in questo luogo qui è metri 3,80, quindi possono entrare barche che hanno un pescaggio massimo di 3 metri, 3,20 metri.

Ing. ALFIO ROCCHI. Se io ho l'imboccatura che è profonda metri 3,80 sarebbe inutile che io dentro scavassi 4 metri perché non passo.

Allora quello che decide la profondità è l'imboccatura che io riesco ad avere metri 3,80 e scavo dentro a metri 3,80. Entrano le barche a vela che pescano metri 3,40-3,50 al massimo. Non entra sicuramente la Coppa America che pesca 5 metri e mezzo, però i motoscafi entrano tutti praticamente. Ormeggia qui, oppure se vuole dalla parte di là.

Arch. MARCO GAUDENZI. In questo modo la diga foranea diventa la parte in cui possono ormeggiare anche barche in transito praticamente, perché viene ad essere un lungo punto di approdo anche per l'ospitalità.

I posti fissi sono quelli che vengono dati in affitto annualmente. La prima ansa ospita l'accesso; la seconda ansa ospita i servizi del porto; la parte del bacino che viene invece tombata o interrata di nuovo, quella che ha la piscina qui lateralmente, è quella che sarà l'ingresso al nuovo porto e che contiene un piccolo bar, il tabaccaio, il giornalaio e un ristorantino. Questi sostanzialmente sono i servizi che sono su questo punto.

Ing. ALFIO ROCCHI. Anche la cabina elettrica.

Arch. MARCO GAUDENZI. Quelle magari sono meno interessanti, però sono necessarie.

In questa illustrazione qui vediamo come è fatta sia questa diga che vi descriviamo. La diga che vi descriviamo, quella che delimita il bacino dell'acqua interna del porto e l'esterno del mare, ha una conformazione molto particolare, cioè non è una diga classica da porto che normalmente ha una pendenza, è più elevata come altezza rispetto all'onda e ha una pendenza più ripida, cioè si muoverebbe in questo modo qui, invece ha un'altezza rispetto al mare molto bassa rispettivamente alla violenza del mare, perché è esattamente alta più o meno come l'attuale diga, cioè che la persona riesce a vedere al di là della diga sia da terra che da

questo punto senza avere nessun ostacolo visivo.

E' una diga quindi molto coricata che si immerge nel mare molto lentamente, quindi molto costosa dal punto di vista della sua realizzazione, però molto meno inquinante sia come immagine e con una grande efficacia rispetto al moto ondoso, cioè nel senso che la forza dell'onda qui viene rifranta da una superficie piuttosto che da una parete.

Quindi sostanzialmente le caratteristiche di quella diga, quindi di quella scogliera che viene fatta, è quella di essere una scogliera profonda, in cui sarà molto facile anche poter passeggiare perché sostanzialmente sono massi come quelli che normalmente vedete nelle nostre scogliere, però con una disposizione molto meno ripida.

Ing. ALFIO ROCCHI. Io potrei fare questa diga altra alta per cinque metri e mezzo e impedisco la tracimazione, perché bisogna che impedisco, che non venga oltre il mare. Ma non lo posso fare perché se non quelli che stanno dall'altra parte di qua, non riescono a vedere l'orizzonte. Allora devo allungare questa mantellata, in modo che le onde che arrivano si dissipino entrando fra un sasso e l'altro, e quando l'onda mi arriva quassù, anche la più grande, è stata assorbita tutta quanta dalla mantellata.

Arch. MARCO GAUDENZI. Volevo far vedere il discorso della Vallugola che è arrivata a un punto in cui il porto va assolutamente rifatto. Vi facciamo vedere, qui si vedono gli scavi del porto e il modo in cui è ridotto attualmente il porto della Vallugola, e che è assolutamente necessario mantenerlo.

Nella foto 104 che adesso vado a cercare c'è l'ingrandimento. Ecco cosa fa il mare: in dighe di questo tipo, che sono alte come quella che faremo noi, però che hanno una conformazione come quella attuale, la mareggiata può portare dentro, e lo fa annualmente in quantità diverse - questo qui è stato un anno in cui è successo in maniera particolare - entra dal mare una frana, cioè

viene portata della ghiaia con grande violenza all'interno. e quindi praticamente nel porto della Vallugola è impossibile tenere le barche contro la diga esterna, sia per la conformazione dei bacini che non riescono a mantenere la calma all'interno dei bacini di stazionamento, sia perché addirittura si verifica una tracimazione non solo di acqua, cosa che avviene ad ogni burrasca, ma di materiale.

Il ché significa che il porto, come si diceva prima, non è un luogo sicuro ma è un luogo in cui durante l'inverno la banchina deve essere completamente svuotata e le barche devono essere tutte ricoverate all'interno del molo, quindi anche con un pregiudizio dal punto di vista estetico molto maggiore di qualsiasi altra cosa, perché sostanzialmente per nove mesi all'anno o otto mesi, come dice giustamente l'Ingegnere "un porto così non è un porto", è un finto porto, cioè un luogo in cui si raccoglie fango, oggi non hai più possibilità di gestirlo, non c'è più nemmeno il numero di barche sufficienti, non perché non vogliono esserci, perché la Vallugola è un posto dei più ambiti, come dicevamo prima è un posto per chi fa nautica da diporto, sia per barche piccole che per barche più grosse, anzi forse proprio per un cabotaggio di non così importanza, perché poi noi non abbiamo rifugi costieri o situazioni che attirino in particolare un cabotaggio di lusso.

Noi dobbiamo dare servizio a tutte le barche di coloro che vengono dall'entroterra, e ospitare tutti quelli che passano anche per un solo giorno, che fa diventare il porto della Vallugola un luogo dove si viene anche semplicemente a mangiare, senza fermarsi tra le scogliere e lasciando anche rifiuti lungo tutto il sistema costiero del San Bartolo.

Andiamo ad analizzare ancora alcuni punti del progetto. La sezione un po' più discussa, la sezione interna, questa qui è l'altra parte. Qui vedevate la scogliera verso il mare, qui vedete la banchina sulla quale sono attraccati i pontili, i galleggianti, nei quali avviene lo scambio tra uomo e barca.

Qui c'è una banchina, una zona verde, una possibilità di risalire e più in alto, proprio seguendo la pendenza naturale - qui non è disegnata né truccata la cosa, quindi non è un disegno che vuole... semplicemente per dimostrare che in questo punto finisce l'attuale falesia con l'attuale muro. Noi riusciamo a recuperare una parte di territorio piuttosto ampio: in questo territorio mettiamo una singola corsia che le macchine devono raggiungere comunque i punti in cui ci sono le barche, e era permettiamo - come succede oggi, perché oggi c'è una strada che sta alle spalle del porto, è attualmente in questo tratto che voi vedete, le macchine parcheggiano, qui davanti c'è la strada e qui subito c'è la banchina - questa è la situazione dell'attuale molo della Vallugola.

Tutto questo viene spostato, viene conquistata questa parte di territorio dal mare e qui, quando sarà vegetazione e si potrà o seguire l'indicazione di Alfio Rocchi che dice "Rifacciamo i terrazzamenti sul San Bartolo", che è un ottimo modo per tenerlo sano e per tenerlo sano dalle frane con le viti maritate, non solo quello, si può fare sia quello che dare...

Ing. ALFIO ROCCHI. Cosa sono le viti maritate? Le viti maritate sono quelle che crescono attorno al palo tuttora, e tutti capiscono. Sono intervenuto così per questo. Questo pezzo qui non me lo dovette togliere.....

..... cambio nastro.....

..... orizzonte, quella persona lì vede l'orizzonte perché abbiamo fatto quella muraglia, la mantellata esterna passa proprio perché non sia un ostacolo alla vista.

Arch. MARCO GAUDENZI. L'utilizzo delle automobili: la barca deve raggiungere l'automobile. In alcuni casi, Rimini per esempio ha fatto tutto il serbatoio delle automobili fuori, funziona così: ogni porto - abbiamo visto che poi funziona così - viene fatto il doppio percorso, la macchina arriva fino alla barca e poi ritorna. Mentre invece nel momento in cui si riesce - questo

l'abbiamo fatto sia a Pesaro che a Bellaria, adesso l'abbiamo riproposto - quello di poter fare un percorso che può essere anche molto stretto, perché bastano 5 metri per servire un parcheggio, e un parcheggio alberato addirittura inerbito con il verde, si riesce a fare benissimo una strada e un parcheggio che permettano alle macchine di avere pochissimo impatto su tutto il contorno, per lo meno per come ritengo io che possa essere l'impatto che oggi mi ci troviamo la Vallugola i giorni di venerdì, sabato e domenica, in cui abbiamo migliaia di macchine che sono posizionate sui campi, sulle strade fino all'uscita, fino al mare in una maniera assolutamente disordinata che poi provocano tutto quel movimento continuo che c'è tutti i giorni.

Continuiamo nelle ultime cose per esaminare le costruzioni del porto. Qui in particolare sono descritte le costruzioni che sono sul lato di Gabicce: il servizio per i marinai e una piccola costruzione di bar, proprio di accoglienza per chi arriva da Gabicce. Dopo dedicheremo qualche minuto alla passeggiata che si può fare da Gabicce a qui.

La parte centrale, la seconda ansa, è una costruzione piuttosto lunga, perché mi sembra che sia lunga una cinquantina di metri, che contiene all'interno tutti i servizi del porto, sia i bagni uomini e i bagni delle donne con le relative docce, tutta la zona di lavoro dei marinai, la reception e il cosiddetto club nautico.

La parte sulla piazzetta iniziale, quella che sostituirà l'attuale ristorante e bar che c'è adesso, è stata conformata in un certo modo. Questi ancora non sono progetti esecutivi, è un progetto di massima, quindi sono semplicemente richieste e posizionate delle superfici che possono essere discusse anche nella loro particolarità; qui c'è semplicemente un bar e un ristorante contrapposti, con alcuni servizi igienici.

Al primo piano della ricezione e direzione della foresteria, l'unica cosa che viene fatta - qui sono rappresentate - sono stati chiesti due piani ma in realtà è un piano,

sarà un piano di camere, sono dieci camere che noi chiamiamo foresteria e che abbiamo visto che è un servizio necessario per gli ospiti del porto cioè nel senso che, siccome qui ci possono essere barche che offrono come roulotte l'ospitalità, però ci si può trovare in condizione o in necessità di invitare o di avere delle persone ospiti che possono essere in questo caso, in bassissimo numero, comunque velocemente sistemate all'interno di quella che è una club house. Questa è la situazione del costruito qua dentro. Non c'è altro di costruito.

Possiamo illustrare adesso forse la parte che non è disegnata, e dire due parole su quello che può essere il collegamento tra Gabicce e la Vallugola, quali possono essere le ragioni, i pro e i però, e la naturalezza che ne viene da questo progetto. E' evidente che nel momento in cui noi ci occupiamo di questo lungo tratto, arriviamo a circa 800 metri dall'ultima spiaggia frequentata di Gabicce, poi dai bagnini, in realtà la spiaggia è frequentata già da prima.

Arriviamo ai piedi della falesia. Oggi c'è ai piedi della falesia un percorso che arriva quasi fino all'ultima punta sotto Gabicce; non è praticabile perché la zona è franosa e quindi è pericolosa; da lì c'è una parte invece che nei momenti di bassa marea è percorribile e nei momenti di alta marea non è percorribile, però sostanzialmente arrivati qui siamo arrivati vicino all'abitato. Questa è la situazione del percorso.

Insieme dobbiamo decidere: possiamo permetterci, e ci piace collegarci pedonalmente, non dico con le biciclette perché è già una scelta ulteriore però possiamo permetterci di arrivare fino alla città e questa è una cosa - noi ce lo siamo chiesti - è una cosa che piacerà a Gabicce al punto tale che, come diceva prima il Sindaco, il porto della Vallugola possa essere in qualche modo anche il porto di Gabicce?

E' facile intuire che nel momento in cui si arriva in questa seconda ansa di notte e di giorno, se lo si faciliterà in qualche modo sarà proprio una delle tappe più piacevoli, per alcuni potrà essere una passeggiata che

addirittura potrà ritornare a Gabicce Monte dalla strada normale, cosa che si fa d'estate. Quindi è una scelta che noi abbiamo messo in predicato, che ci piacerebbe realizzare; non è essenziale per la realizzazione del porto, però è un corollario importante e una cosa che vorrei, come diceva lei Sindaco prima, che è una cosa che viene decisa, proprio in particolare questa cosa, dalla città da come si sente.

Volevo trovare l'immagine della scogliera, l'ultima parte di Gabicce come si vede dalle altre immagini. Qui si vede: noi ci troviamo con l'inizio del porto in questo punto qui, quindi si tratterebbe di sistemare una passeggiata in maniera naturalistica, se lo si vuole fare per i mezzi tipo le biciclette non è così difficile, perché oggi si vede che anche Cattolica viene percorsa sul lungo mare dalle biciclette con il pavimento di legno; può essere una pedana leggermente più sollevata contro il monte e un camminamento più basso inghiaiato o lasciato con una ghiaia compatta, e si arriva facilmente al Vallugola.

Questa è l'ultima cosa che si può dire sul progetto.

Ing. ALFIO ROCCHI. Si potrebbe fare anche una spiaggia, però bisogna portare la sabbia con i camion e poi difenderla con una scogliera. Perché la sabbia naturalmente lì non ci va. Se volete la spiaggia, gliela dovete portare con i camion e proteggerla con delle scogliere allineate, se no vi si concentra la pelite dentro. Se invece volete fare una strada, si fa una strada della tipologia, o si può fare anche tutte e due, la spiaggia e la strada.

Arch. MARCO GAUDENZI. Penso che per il momento abbiamo concluso. Se vogliamo ascoltare le vostre domande.

PRESIDENTE, *Domenico Pascuzzi*. A questo faremo una panoramica dei quesiti, quindi chi vuole intervenire dei Consiglieri per fare dei quesiti tecnici o anche dei quesiti diversi all'impresa, ai tecnici dell'impresa, possono in questo momento intervenire.

MILENA SCOLA. Quindi adesso facciamo delle domande di natura tecnica ai progettisti e poi facciamo invece un intervento più significativo e complessivo?

PRESIDENTE, *Domenico Pascuzzi*. Sì, direi di sì, così almeno raccogliamo tutte le domande, ci sono le risposte dell'impresa, dei tecnici piuttosto che dell'Amministrazione, se è naturalmente competente a rispondere, dopodiché daremo lo spazio ai Capigruppo e ai Consiglieri per fare degli interventi al massimo di dieci minuti. Diamo la parola a Milena Scola.

MILENA SCOLA. Intanto ringraziamo ovviamente la disponibilità dei tecnici che sono venuti qua questa sera a spiegarci questo progetto, che per la verità ci siamo studiati molto bene, Architetto, quindi siamo molto preparati questa sera.

Intanto vengo dietro a quella che è stata la vostra esposizione, quindi ho qualche stimolo di riflessione da sottoporre anche all'attenzione del Consiglio Comunale. Vado un po' in ordine sparso rispetto a quella che è stata l'esposizione che ci avete appena presentato.

Una delle prime perplessità che, anche senza conoscere il progetto, ci è venuta discutendo tra di noi, confrontandoci soprattutto con le categorie economiche che sono particolarmente sensibili al problema mare e al problema spiaggia, che ovviamente sono i bagnini, riguarda un po' l'atteggiamento, l'analisi che voi fornite e anche le soluzioni che voi fornite rispetto a questo progetto.

Per esempio prima per capirci parlavamo di scogliere. L'Ingegnere è stato molto determinato, ci ha detto "No, voi fate una linea di scogliere dritte, risolvete il problema della spiaggia". Non voglio chiaramente mettere in dubbio la preparazione tecnica dell'Ingegnere, però noi abbiamo uno studio, adesso non vorrei sbagliare, ma mi pare che sono già 3-4 anni che stiamo facendo delle sperimentazioni in

vasca, abbiamo investito - mi corregga se sbaglio, Sindaco - 300.000 euro di denari pubblici per mandare avanti questo tipo di studio e ancora c'è un dibattito molto aperto rispetto a quelle che sono le soluzioni prospettate dall'Università di Bari, è coinvolta l'Università di Ancona.

Per cui voglio dire questo, forse andrebbero approfonditi certi aspetti o quanto meno andrebbero in qualche modo garantite meglio forse certe affermazioni che da voi ho sentito fare anche questa sera, anche in merito al consolidamento della falesia, perché anche qui voi ci parlate di un progetto di terrazzamenti, che per altro non è finanziato.

Voi state dicendo che la falesia ha solo un problema erosivo che viene dal mare, quindi la debolezza di questa collina non è una debolezza intrinseca alla costituzione geologica della collina stessa ma è un problema di erosione marina fondamentale, quindi con una protezione rispetto a quello che è il moto ondoso noi dovremmo risolvere i problemi di erosione, i problemi di frana del nostro amato colle San Bartolo.

Anche qui ribadisco: abbiamo avuto anni e anni di studi condotti da questa Amministrazione in collaborazione con la Regione, perché ovviamente poi la complessità degli argomenti richiede appunto collaborazione anche degli Enti superiori a quelli che sono i livelli comunali, e ci sono interpretazioni che sono diverse rispetto a quelle che voi ci avete prospettato questa sera rispetto al problema della debolezza della nostra falesia.

Io faccio una panoramica generale, così poi eventualmente avremo una risposta unica.

Altre perplessità vengono anche rispetto a quella che è l'imboccatura di questo porto. Ci avete fornito due esempi che francamente non mi sembrano molto significativi, nel senso che parliamo del porto di Gioia Tauro e del porto di Corigliano Calabro, che si trovano in un contesto proprio geografico e geologico completamente diverso, con dei fondali molto più profondi rispetto a quello che è il nostro fondale, e

anche sono dei porti con delle funzioni assolutamente diverse, perché uno ospita i sottomarini, l'altro ospita i container, e quindi dobbiamo forse fare riferimento a delle marine di tipo diverso per testare quelle che sono le soluzioni prospettate da questo progetto.

Altra cosa che vorrei avere chiarita è il discorso pedonale, di questa passeggiata pedonale, perché adesso io potrei anche trovare esattamente i passaggi all'interno della relazione al progetto, in cui si dice espressamente che il percorso pedonale che viene progettato e finanziato da questa opera è un percorso che si ferma chiaramente dove si ferma la concessione demaniale, perché voi non potete intervenire su altro territorio che non sia dato a voi in concessione seppur non territorio ma demanio marittimo come avete precisato.

E quindi questi 800 metri che mancano chi li fa? Chi li finanzia? Perché attualmente, quello che è previsto nell'opera, è un corso pedonale che costeggia la lunghezza del porto, il chilometro di lunghezza del porto, però in realtà non mette in contatto la spiaggia di Gabicce con la baia Vallugola, che è quello che invece è sempre stato uno dei....

Sicuramente lei ci colpisce quando ci dice "se lo volete". Noi lo vogliamo, fortemente lo vogliamo, però voi non ce lo state offrendo ancora, almeno quello che è il progetto depositato nella casa comunale non ci dice questo. Se poi state integrando perché avete già meditato questa opportunità.....

L'altra cosa che mi domando, anche in base ad alcune affermazioni che lei Architetto ha fatto, relativamente alla destinazione di questo porto, cioè al tipo di turismo che noi vogliamo attrarre con questo tipo di porto e quindi alle ricadute economiche che poi avrà sulla nostra economia in generale, perché lei ha detto "Non vogliamo barche di lusso, forse non sarà facile attrarre le barche di lusso. Probabilmente la finalità maggiore di questo porto sarà quella di un porto di transito, la barca che arriva, si ferma, ormeggia e si ferma a mangiare al ristorante".

Arch. MARCO GAUDENZI. No, non è così. Forse mi sono spiegato male.

MILENA SCOLA. Allora si è spiegato male. Comunque io adesso intanto le rivolgo la domanda, e poi lei così avrà modo di spiegarsi meglio.

PRESIDENTE, *Domenico Pascuzzi*. Le risposte le facciamo dopo.

MILENA SCOLA. Ma con questa poi concludo, perché poi mi riservo di fare un intervento più significativo, anche sulla base di quelle che saranno le risposte ovviamente.

Quindi vorrei capire bene quale è l'obiettivo, quale è il target di riferimento perché poi nel progetto si parla di barche di una certa dimensione, però questa sera ci avete detto che invece il fondale per esempio non consente l'ingresso all'interno di questo bacino di barche di una dimensione notevole, parlavamo prima delle barche a vela che, se hanno un certo tipo di pescaggio, non riescono entrare dentro il bacino. E qui per il momento mi fermo.

PRESIDENTE, *Domenico Pascuzzi*. Diamo la parola a Muccini.

MASSIMO MUCCINI. Buona sera. Io invece, riallacciandomi anche al discorso che ha fatto la Milena Scola, volevo chiedere una cosa, perché qui i timori che ci sono nel paese, anche tra gli operatori turistici, più che altro anche gli operatori che poi vivono con il turismo e in prima linea dagli albergatori, commercianti, ma specialmente i bagnini, il problema è di un'eventuale erosione della spiaggia.

Noi viviamo con il turismo specialmente, per cui viviamo con la spiaggia, viviamo proprio la spiaggia, per cui avere una spiaggia in un prossimo futuro con dei seri problemi per quanto riguarda l'erosione, non è sicuramente auspicabile.

Per cui mi chiedevo: nei quali casi gli studi fatti per quanto riguarda le scogliere

soffolte che sono state fatte attualmente e sono tuttora in procinto di una risposta definitiva penso, oppure per quello prospettato, il fatto di fare una scogliera che segue un andamento diverso da quello attuale nel senso più dritto, in modo tale che questa sedimentazione fangosa non si depositi all'interno della spiaggia di Gabicce, io volevo chiedere anche eventualmente delle garanzie concrete che si possono dare, perché ovviamente se poi dopo si fa questa opera e le correnti non sono come si auspicava, oppure la sedimentazione non è come si prevedeva, eccetera, ne risulta che la spiaggia di Gabicce faccia la stessa fine poi della spiaggia di Rimini oltre il porto, questo qui per noi ovviamente non è molto auspicabile. Per cui chiedevo che garanzie reali possono venire date a tutti gli operatori di questa città.

Poi volevo chiedere, anche perché è una domanda che si fanno un po' tutti, nel senso il Comune di Gabicce in questo senso come può intervenire? Nel senso quali sono le competenze proprio del Comune di Gabicce nel prendere una posizione, nel decidere un determinato sviluppo di quell'area stessa? Perché fino adesso c'è stata un po' di confusione nel senso che si è capito bene che adesso si parla di demanio, per cui l'intervento che viene fatto, viene fatto principalmente a mare, per cui il territorio del Parco San Bartolo non ne viene colpito nel senso che, da quello che è stato detto, assolutamente non si costruisce, non si costruirà, non si faranno degli abusi edilizi, invece di utilizzare abusi mettiamo delle costruzioni, delle speculazioni edilizie proprio nel Parco San Bartolo.

Allo stesso tempo la domanda che si sono fatti alcuni cittadini che ho sentito anche è stata del perché magari il porto sia stato costruito e pensato verso Gabicce Mare e non verso Pesaro, per così dire l'estensione in lunghezza.

Riallacciandoci anche al discorso della Milena, le stesse domande che poi alla fine ha posto lei sono anche le mie nel senso che avevamo già deciso di fare. Per adesso sono semplicemente queste domande.

PRESIDENTE, *Domenico Pascuzzi*. Grazie. Altri interventi?

BRUNA TACCHI. In questa fase solo poche cose, perché appunto approfitto dei tecnici. Io volevo capire bene il sistema dei parcheggi, perché ho sentito che lei ha detto "il fatto che le macchine parcheggiano ampiamente durante il sabato e la domenica è sotto gli occhi di tutti, chi frequenta questa zona lo sa benissimo", vorrei capire come si ovvierà a questa cosa, perché credo che comunque il parcheggio che sarà dentro la zona, se non ho capito male, se è diverso mi farebbe molto piacere, sarà riservato soltanto ai diportisti, soltanto alla gente che fruirà al porto e quindi rimarrà sempre con la famosa catenella e la sbarra che entrerà solo chi ha il pass per entrare, quindi non potranno assolutamente parcheggiare quelli che invece vanno alla spiaggia, vanno al mare o vanno al Vallugola tanto amata, veramente tanto amata da tutta Gabicce. E poi di questo magari ne parleremo meglio in un secondo tempo .

Adesso vorrei solo capire questa cosa se l'ho capita male, perché mi farebbe molto piacere pensare che fosse il contrario, ma credo proprio di no. Sarà e rimarrà soltanto ad uso privato, solo a chi va lì con la barca.

PRESIDENTE, *Domenico Pascuzzi*. C'è qualche altra richiesta? Io ho una domanda. Mi riallaccio anche a quello che ha detto la Tacchi, chiedendo appunto come verrà garantita la fruibilità pubblica del porto, perché penso sia importante garantire ai cittadini, non tanto a chi ha la barca ma a tutti i cittadini la possibilità di fruire del porto, quindi aperto a tutti, aperto ai parcheggi, aperti all'utilizzo del porto stesso.

La seconda domanda: quali sono, se si possono già stimare eventuali tempi di realizzazione, quindi per capire anche i disagi eventuali che potrebbero crearsi alla zona di Vallugola, e le modalità di finanziamento di questo progetto, cioè se è finanziamento pubblico, privato, Cassa Depositi e Prestiti piuttosto che altre modalità.

Se non ci sono altre domande, passiamo a una prima panoramica di risposte, grazie.

Arch. MARCO GAUDENZI. Magari rispondiamo dalle ultime che sono non le più semplici ma forse sono le più nuove. Una precisazione sui parcheggi e sulla disponibilità dei parcheggi per i non diportisti. Si è citata anche la posizione delle catenelle e dell'attuale situazione della Vallugola.

Sulla Vallugola io so che è in studio un parcheggio da parte del Comune di Pesaro, sulla parte di territorio di Pesaro, e so che Gabicce ha dismesso, perché non era autorizzato a parcheggio, un'area che è lì prima della Vallugola.

Noi per esempio già da quest'anno credo che sposteremo la sbarra e la chiave proprio di sotto al porto, perché non abbiamo nessun interesse avere la strada vincolata, però questo non risolve minimamente il problema dell'accesso pubblico alla Vallugola, che non possiamo credo risolvere noi per i bagnanti, nel senso che non possiamo certamente fare i parcheggi noi per i bagnanti. Questi sarà bene che siano fatti in uno studio che ha un rispetto ambientale anche notevole di tutto l'approccio alla Vallugola dal punto di vista effettivamente dell'utilizzo che oggi se ne fa in maniera molto piratesca, quindi bisognerebbe impedire già da oggi l'accesso fino al falco o giù ai ristoranti per lo meno durante i mesi estivi, e fare in modo che questo non avvenisse.

Il discorso che faceva la signora Tacchi dei parcheggi, le barche come le dicevo prima, è come un albergo il porto: non ha bisogno, cioè le barche che vanno giù al porto, quando saranno molte, saranno 150 barche, ci saranno 150 macchine, perché hanno un uso completamente diverso. E' come chi ha l'albergo lo sa, non è che la gente va in albergo, torna e va 50 volte. Questo è quello che avviene nel porto, quindi l'incremento anche del raddoppio del porto è molto relativo rispetto al traffico.

Se si va a misurare - e noi l'abbiamo fatto - il traffico sulla Vallugola, si parla di migliaia di macchine, non di 150 macchine, quindi gli incrementi sono in termini percentuali bassissimi.

Invece l'accessibilità al porto, quello che si diceva, è aperto. Il porto della Vallugola, così come è oggi, domani lo sarà ancora meglio perché è più percorribile, è un porto aperto nel senso che tutte le persone possono entrarci e uscirci.

La notte ci sarà una forma di controllo necessaria, una guardiania, però è aperto.

Ing. ALFIO ROCCHI. Se è pubblico l'ingresso, il canone viene ridotto.

Arch. MARCO GAUDENZI. Non tutti i porti del tipo di questo genere hanno un accesso anche pedonale consentito, tanto è vero che voi avete l'esempio di Cattolica stessa che è fatta adesso.

La domanda era pertinente perché in molti porti, anche Rimini per esempio non permette l'accesso sulla banchina, cioè non permette alle persone di passeggiare e di accedere.

Il porto della Vallugola è sempre stato aperto. Noi riteniamo che debba essere mantenuto tale e quindi, a meno che non ci siano delle scorrettezze, normalmente il porto è percorribile da tutte le persone come ogni porto e ogni posto pubblico. Non è percorribile dalle automobili, questo no.

Ing. ALFIO ROCCHI. Si paga meno canone se il pubblico può entrare, e noi lo faremo entrare liberamente.

Arch. MARCO GAUDENZI. La signora Tacchi diceva "Sarebbe bello che si facessero i luoghi per il parcheggio delle auto". Non certamente possiamo occuparci noi delle auto.

Poi invece mi sembra che il signor Muccini abbia riconcretizzato le questioni che erano state dette dalla Consigliera Scola, quindi possiamo rispondere a quelle che sono

un po' le più corpose dal punto di vista generale.

Si parlava in particolare di garanzie sull'erosione. Il porto della Vallugola attuale non ha dato nessun problema. Il porto futuro ne darà meno di quello attuale, anzi permetterà lo scorrimento dei sedimenti in maggiore e migliore misura di prima da questo punto di vista, e la conformazione che ne viene fatta è proprio in ragione di questo, quindi non ci saranno cambiamenti in assoluto rispetto a prima.

Il discorso delle garanzie è un discorso che si è iniziato a fare per interventi di questo genere e riguardano, non so se lei intendesse garanzie nel senso di attività fideiussorie che riguardano gli squilibri o gli equilibri.

Per quanto riguarda i bagnini, è ampliata sia la loro visuale, sia la loro situazione, quindi anche l'opposizione, cioè quelli che stanno alla Vallugola, hanno una dimensione più ampia sia di prospettiva che di spazio, perché si trovano eventualmente da discutere la disposizione, una grande piscina utilizzabile e uno spazio aperto a fianco nella loro sinistra, cioè verso Gabicce, quindi si trovano tutto il bacino che attualmente è occupato dalle barche, invece occupato dai bagnanti, quindi quello sarà l'allargamento concreto perché è quasi un terzo della superficie attuale che viene aumentato verso la città di Gabicce come spazio pubblico, spazio di permanenza delle persone, quindi anche di utilizzo di sub concessione nel momento in cui sarà gestito da qualcuno, si vedranno le cose come andranno avanti.

Per quanto riguarda le garanzie, più precisamente bisogna capire se la Regione Marche ritenga o meno che in questo caso vadano fatte delle assicurazioni relative ad una copertura di un certo periodo per quelli che possono essere eventuali fenomeni che si dovessero verificare, e infatti questi progetti qui hanno al loro interno il procedimento di VIA, quindi successivamente al progetto, che è un progetto di massima, a seguito delle conferenze di servizi si dovrà andare al passo della valutazione di impatto ambientale.

La valutazione di impatto ambientale, che nella nostra relazione è stata fatta per grande parte per quanto riguarda il territorio, noi questa sera vi abbiamo esposto solo - e questo per rispondere anche alla Consigliere Scola - vi abbiamo esposto solo le cose anche con un linguaggio più dicibile, chiaramente non gli studi particolareggiati né dell'Università di Pisa, né i nostri stessi, perché diventa una cosa un po' complessa da raccontare in tutti i minimi particolari.

Però in altre situazioni si parla di garanzie fideiussorie rispetto a delle eventuali anomalie che si verificassero qualora i monitoraggi obbligatori... Il VIA prevede che venga fatta la valutazione di impatto ambientale e che venga fatto un piano di monitoraggio che riguarda 300 metri a nord o 300 metri a sud dell'opera fatta, e che ogni anno misura, ogni anno, ogni stagione, misura lo stato dei luoghi per verificare il comportamento di tutto quello che riguarda la costa in quello spazio.

Quella lì è una parte integrante del progetto che deve essere messa in campo e che verrà messa in campo nel momento in cui sarà fatta la valutazione di impatto ambientale. Questo per rispondere a quella parte sulle garanzie.

Invece il Consigliere Scola ritoccava alcuni elementi, cioè non è che mette in dubbio, capisco cosa dice. Le perplessità, si parla di perplessità relative alle analisi, dice "Sono tanti anni che si studiano". Certamente l'Università di Bari farà un ottimo studio, ci incontreremo con l'Università di Bari nelle sedi appropriate e discuteremo le soluzioni che noi riportiamo in questo ambito di territorio e il collegamento con quelle che loro hanno intenzione di proporre per quanto riguarda l'area antistante Gabicce.

Le interpretazioni non sono così diverse. La parte scientifica di questa cosa è scientifica, non è che è basata su cose e su invenzioni estemporanee. Non esistono invenzioni estemporanee su questo campo qui. Sono esistite anni fa, oggi ci sono studi consolidati.

L'unica cosa che non si calcola, l'immagine dell'inizio forse ve l'abbiamo illustrata poco, però forse in questo caso saremmo noi che dovremo dare materiale all'Università di Bari, nel senso che l'unica indagine di consumo effettivo che equivale a metri cubi consumati in grado di essere valutati, fatta sul territorio che va da Pesaro fino a Gabicce, è stata fatta per fortuna e per nostra salvezza dall'Ingegnere Rocchi che ha messo il testimone circa vent'anni fa, cioè esattamente i metri cubi consumati, sono lì leggibili da tutti e da tutte le persone che vogliono vederla, e anche l'Università di Bari la utilizzerà in questo senso, perché se no la difficoltà nel trasporto solido costiero è la misura delle quantità e delle entità che vengono coinvolte attualmente, cioè si sa quante entità vengono trasportate e seconda delle ondate, cioè quindi le quantità spostate dalle ondate sono conosciute; quelle che non sono conosciute sono gli apporti di queste entità, perché non ci sono misurazioni relative agli apporti. Noi abbiamo le misurazioni degli ultimi vent'anni.

Per quanto riguarda la falesia, nessuno dice che la falesia dipende solo dalla condizione del suo rapporto con il mare.

Le spiegazioni sono state fatte, cioè la falesia funziona nel suo rapporto con il mare con un funzionamento che è evidente ed è scientificamente provato ed è raccontato da sempre, sia con le immagini che si possono mostrare. E' chiaro che c'è un'erosione marina che provoca comunque lo sfaldamento della parte basale della falesia.

La falesia è costituita da determinati materiali che hanno comportamenti diversi per l'acqua, addirittura se lei vuole l'Ingegnere le può raccontare perché si chiama la punta del gesso e perché nella punta del gesso è avvenuta una frana di un certo tipo datata tanti anni ed certamente si vedono le posizioni del territorio della punta del gesso di 50 anni fa, o di 100 anni, o di 200 anni fa, quindi ci sono le consistenze e le nature di tutti i materiali che sono costituenti la falesia.

L'Università di Urbino l'ha studiata al centimetro; la Regione ha studiato la cosa e ha proposto, per quanto riguarda la parte superiore, una serie di interventi che riguardano chiaramente la regimazione delle acque e soprattutto anche il suo contenimento dal punto di vista franoso, ma questo non significa che non si debba impedire la sua erosione marina.

Immagini lei se avesse le fondamenta di un fabbricato, certamente lei può alleggerire e consolidare i cornicioni, ma lei non può sicuramente fare a meno di evitare di spostare il fiume che passa vicino alle sue fondazioni. Su questo non c'è bisogno di scienza.

Noi non siamo il monte Conero. Sappiamo tutti e tutti gli scienziati sanno che il monte Conero è fatto di calcare, che è una roccia che ha un consumo completamente diverso e che non produce sabbia; come sappiamo che questa è un'arenaria, è una marna molto precisa che, se vuole, gliela facciamo vedere e gliela mostriamo.

Quindi non è che non ci sono cose scientifiche. Ci sono cose scientificissime studiate da geologi. Non è che uno dice una cosa e uno dice un'altra. Che si debba difendere la falesia.....

Intervento fuori microfono non udibile.

Arch. MARCO GAUDENZI. No, assolutamente. Noi diciamo che non deve essere difesa la falesia. Noi siamo i primi, forse non siamo stati così chiari all'inizio: la falesia oggi sotto il San Bartolo è difesa per circa il 47% dalle scogliere. Con questo intervento si arriverebbe al 51%. Pensiamo che sia il massimo che si possa difendere la falesia. Oltre secondo noi non si deve andare, per un equilibrio obbligatorio che ha la falesia con tutto il sistema di controllo.

Per esempio abbiamo iniziato il discorso dicendo che la falesia è produttrice delle sabbie di Rimini. Non è un'interpretazione nostra, è un dato di fatto. Lei analizza la sabbia di Rimini, la raccoglie a Rimini esattamente e gli mette il dna: il dna

della sabbia di Rimini è esattamente quello dal San Bartolo, quindi su quello non c'è dubbio che viene prodotta da quello.

Allora è chiaro che non va difesa oltre un certo punto perché Rimini non avrebbe più le spiagge nell'arco di dieci anni, non di più. Tutta la riviera romagnola perderebbe le spiagge.

Ing. ALFIO ROCCHI. Se noi difendessimo tutto il San Bartolo, non c'è più produzione di sabbia e in dieci anni fino a Rimini non c'è più la spiaggia perché è consumata, e state senza la spiaggia a Rimini, a Riccione, a Misano, a Cattolica e voi. Allora dobbiamo lasciare almeno il 50% della falesia che frani pure, purché produca la sabbia.

Arch. MARCO GAUDENZI. Invece forse si riferiva al fatto di che tipo di difesa viene fatta. Lei parla eventualmente se per esempio difendono ugualmente le scogliere soffolte o le scogliere emerse; oppure un tipo di difesa costiera, come è stata adottata a Riccione vent'anni fa con i sacchi soffolti, funziona o non funziona. Certo, si può parlare di questo.

Noi in questo caso difendiamo una difesa che è la scogliera emersa. Noi riteniamo che la scogliera emersa sia il modo migliore, più economico e di più serio di difendere dove si vuol difendere. Riteniamo che la scogliera soffolta sia, per noi questo però è un'opinione in questo caso, per esempio se volete un elemento di conoscenza piccolo però importante, la scogliera soffolta, quella che viene posizionata circa a 50 centimetri sotto il pelo dell'acqua, ha un suo funzionamento: per funzionare nei confronti di un'onda di circa 16 metri di ampiezza, che è quella dell'Adriatico in tempesta, fra i due elementi dell'onda ha bisogno di una berma, cioè di una base, di una parte basale uguale alla lunghezza d'onda per romper la violenza dell'onda - questi sono dati scientifici, non è che sono contestati - quindi la scogliera soffolta si può fare, solo che ha un'invasività

territoriale molto più ampia di quelle che si sono fatte.

Le scogliere soffolte fatte fino ad oggi che hanno una invasività territoriale limitata, nel senso che hanno una berma di 5-6 metri, non riescono a vincere la forza ondosa dell'Adriatico, quindi non impediscono né il consumo, né il trasporto della sabbia. Quindi non salvano le coste da questo punto di vista.

Certamente l'Università di Bari potrà dire per esempio che è meglio mettere una scogliera soffolta con le ampiezza necessarie.

Per esempio noi riteniamo la scogliera soffolta pericolosa dal punto di vista del bagnante. Poi dopo si ottengono gli stessi risultati con diverse modalità, questo è vero.

L'altra questione sulle imboccature. L'esempio di Gioia Tauro, glielo farei rivedere, era semplicemente legato a questo, e vorremmo essere capiti in questo, non perché abbiamo manie di grandezza, è il contrario. L'esempio di Gioia Tauro è fatto perché i porti, l'abbiamo detto prima, sono normalmente fatti con questa invasività territoriale che è quella tipica dei moli.

L'evoluzione della ricerca progettuale sui porti dà i bacini di evoluzione e i bacini di calma come quelli di stazionamento, come quelli in cui c'è la diminuzione del moto ondoso, come soluzioni possibili delle imboccature.

E' per quello che noi scegliamo in proporzione, chiaramente citiamo Gioia Tauro, ma semplicemente perché è molto meno invasiva, e credo che su questo credo che lei possa essere d'accordo con noi, nel senso che se lei faccia fa un braccio in mare lungo 25 metri, o 30 metri, o 50 metri, e ne deve fare comunque due per fare l'imboccatura, capirà che non farli per niente è un'altra cosa.

Questo è permesso da una situazione naturale: abbiamo quell'ansa che ce lo permette, possiamo pensare che il porto sia sicuro ma non debba essere preso nel giorno in cui c'è una tempesta di bora di quelle di un certo tipo perché comunque si dovrebbe entrare eventualmente nella nuova imboccatura di Pesaro, perché non si

entrerebbe né a Cattolica, né a Fano, per dire come stanno le cose, quindi non è che si può entrare alla Vallugola con tutti i mari e in tutte le condizioni.

Quindi per quel funzionamento lì, per la sicurezza, è un'imboccatura che ha un impatto bassissimo. Per quello è stata scelta, non per manie di grandezza per fare una cosa come Gioia Tauro. Anzi le dirò di più, per esempio il porto di Ostia, gli ultimi porti fatti, hanno proprio piano piano questa concezione, come le dighe che noi abbiamo fatto e che anche a Pesaro abbiamo proposto, a differenza di queste che sono dei quadrati messi sul mare, a Cattolica ne avete un esempio a pochi metri: hanno messo un rettangolo davanti all'altro.

A Pesaro, se andate a vedere il progetto che comunque abbiamo proposto, è completamente diverso: è un disegno della scogliera, della diga, delle modalità delle sezioni che sono fatte in maniera completamente diversa. In questo senso lo difendiamo, non perché vogliamo fare un'imboccatura.

Intervento fuori microfono non udibile.

Arch. MARCO GAUDENZI. Ma noi non abbiamo bisogno dei fondali più grandi. Non c'entra niente con il fondale. Da noi il problema del fondale c'è. Quando si parla di mercato, la barca da 16 metri a vela, certo è la barca più diffusa, 12, 14 e 16, quindi quelle lì entrano, quindi entrano tutte le barche che circolano qui meno alcune barche a vela che sono oltre quella linea lì e che qui non possono entrare, questo è evidente.

Possono entrare tutti i motoscafi perché i motoscafi pescano molto di meno. Non è che a noi ci fa piacere che non entrino barche di quelle dimensioni, però bisogna anche pensare che una barca a vela che comincia ad essere 18-20 metri anche come tipologia di manovra dentro il porto, ha bisogno di specchi molto maggiori, quindi ha bisogno anche di una superficie dello specchio in generale di metri quadri maggiori. Se noi dovessimo ospitare anche 20 barche superiori

ai 20 metri, avremmo bisogno di un pezzo che arriva veramente fino a Gabicce di imboccatura, perché le manovre sono anche più complesse quelle relative a barche di quelle dimensioni sono con quei pescaggi lì.

Ing. ALFIO ROCCHI. Noi abbiamo studiato non solo il maestrale che è il peggiore, che io ho fatto vedere, ma anche la bora, scirocco, levante. Tutti li abbiamo studiati. Vi ho mostrato il peggiore che è il maestrale che entra in questa direzione qui e quindi può entrare di qua.

Volevo rispondere che il porto di Gioia Tauro è universalmente riconosciuto che è il migliore, e adesso il porto di Numana viene trasformato e fatto come se fosse Gioia Tauro, con il bacino di espansione in entrata e la chiusura della parte finale. Era completamente sbagliato quello fatto dalle opere marittime di Ancona e adesso lo devono trasformare e farlo proprio come a Gioia Tauro. L'Ingegnere Occhipinti, se vuole gli telefoni e gli chiedo "Come trasformerete il porto di Numana?", "Faremo un bacino di espansione e chiuderemo la parte finale", dove entrava la pelite del fiume Musone e ogni due anni dovevano dragarlo.

Se lei vuole presentarmi qualunque tecnico, qualunque professore universitario, io sono a disposizione.

Arch. MARCO GAUDENZI. Invece sulla passeggiata, non so se vuol dire qualcosa il Sindaco.

Ing. ALFIO ROCCHI. Voi avete già le scogliere parallele, eccole qui. Queste vi hanno procurato la spiaggia migliore di tutti.

Arch. MARCO GAUDENZI. Avete un esempio vivente, sta dicendo.

Ing. ALFIO ROCCHI. La vostra spiaggia è la metà, ma neanche, non so. Avete l'esempio qui e qua. Queste funzionano benissimo.

Voi avreste una spiaggia grande come quella di Rimini se non aveste costruito sulla

sabbia. Qui fuori c'è una scarpata grande, invece avete costruito e adesso ce l'avete stretta e cercate di allungarla, ma se non aveste avuto le scogliere parallele, col cavolo che avevate la spiaggia.

Arch. MARCO GAUDENZI. Si chiedeva della passeggiata.

Ing. ALFIO ROCCHI. Della passeggiata io non so niente. Il perché non l'abbiamo fatta di là: perché ci sono i bagnini. Li mandiamo via? Invece dalla parte di qua non ci sono i bagnini perché non c'è la spiaggia. E' semplice.

Arch. MARCO GAUDENZI. Tra gli altri quesiti c'era il discorso della passeggiata.

Ing. ALFIO ROCCHI. Voglio dire una cosa alla signora Milena Scola. Vent'anni fa io sono venuto nel suo albergo. Con suo fratello, lei era una adolescente, en passant io ho detto come fare lo scivolo. Lì fuori c'era uno scivolo che andava giù, e io ho detto "Fai quattro pali e uno scivolo così", e l'ha fatto. Era suo fratello?

Intervento fuori microfono non udibile.

Ing. ALFIO ROCCHI. Ma lei è dell'Albergo Lido? Sono convinto di essere stato al Lido e si chiamava Scola.

Intervento fuori microfono non udibile.

Ing. ALFIO ROCCHI. Lei ha detto le questioni della tecnica. Io sono pronto ad affrontare chiunque. Le assicuro che le leggi dell'idrodinamica marittima sono uguali dappertutto, a Gioia Tauro, a Corigliano Calabro, a Numana e qui. Sono uguali dappertutto e sono uguali a Pesaro anche.

Guardi questo è Pesaro. Dove ci sono le scogliere, guardi la spiaggia che c'è; e dove le scogliere non ci sono quaggiù, la spiaggia non c'è più perché non arriva la sabbia dal Metauro. Quel poco che arriva qui, cosa faccio? La difendo, che non si consumi.

Dissipo l'energia delle onde con le scogliere, così la sabbia si mette qui al riparo delle scogliere e si salva.

Quando io sono venuto a Pesaro nel 1964, perché ho sposato una di Pesaro, tutta la spiaggia era sottile così, c'era una sola fila di ombrelloni. Io ho fatto i pontoni che venivano dal mare e costruivano le scogliere. Prima si costruivano i pennelli da terra come a Misano. Niente, sono tutti sbagliati perché non difendono la spiaggia. Queste così allineate difendono la spiaggia. Guardi adesso: gli ombrelloni sono decuplicati grazie alle scogliere. Le tecniche sono uguali dappertutto. Grazie.

Arch. MARCO GAUDENZI. La passeggiata. Questo è un esempio più recente di questa attività molto consistente e osservabile, perché poi fa bene l'Università di Bari a fare un esempio in scala più piccola. Noi per fortuna abbiamo due esempi proprio recentissimi: uno a Fiorenzuola e l'altro è quello sotto la croce di Pesaro.

Quegli esempi lì sono databili ormai precisi, hanno un apporto di sabbia quantificabile, e tra l'altro hanno avuto una crescita della spiaggia che è misurata di anno per anno e che è evidente.

Forse voi gabiccesi non tutti frequentate quei luoghi lì, ma a Fiorenzuola è proprio fatta, si vede apertamente cosa è cambiato in esattamente dieci anni. Questa è la spiaggia che si è creata a Fiorenzuola, esattamente davanti le scogliere, con le imboccature corrette che sono state fatte ed è tuttora in crescita.

Ing. ALFIO ROCCHI. Qui la spiaggia non c'è mai stata. Basta una scogliere ed ecco la spiaggia.

Arch. MARCO GAUDENZI. Si possono fare degli altri tipi di scogliere, si può discutere sulla loro grandezza, però siccome l'Ingegnere Rocchi è stato il primo che le ha sperimentate proprio in sito e ha costruito anche le navi per farle, quindi c'è stata tutta l'esperienza della costa che viene da Fano

fino a Pesaro, la prima, e poi sotto la falesia che è un'esperienza notevole, che non è una cosa legata semplicemente a uno... E' stata legata sia alla ricerca che alle prove fatte sul luogo.

Per quanto riguarda la passeggiata verso Gabicce, non è che dico che noi non ce ne vogliamo occupare, nel senso che la questione della passeggiata verso Gabicce è la cosa forse più delicata che attiene a questo progetto, perché sia dal punto di vista della natura, sia dal punto di vista dell'utilizzo, sia dal punto di vista di come cambiano in questo caso la città, le sue abitudini, sono cose che secondo me possono essere insieme valutate.

E' una cosa che noi ci piacerebbe fare, e di nuovo però vi chiediamo, siccome abbiamo sentito dire, tante volte sento dire che questa è una cosa che quasi danneggia la città, noi ne abbiamo sentite di tutti i colori. Noi abbiamo parlato addirittura con i rappresentanti degli albergatori che avevano questa perplessità. E' stato un attimo, forse non ci si era capiti, però c'è stata proprio questa cosa come dire "Ci apriamo un luogo che ci porta degli svantaggi?". Non so, io terrei a dire il contrario, cioè a me sembra una cosa estremamente interessante.

Certamente non bisogna farne una "rambla", un'autostrada non si può fare chiaramente, però un collegamento sarebbe.... E per questo bisogna mettere a posto anche il colle. Il colle va messo a posto anche nelle parti superiori, però il colle è di proprietà, in parte è proprietà vostra, in parte sono proprietari i privati, ci sono un insieme di proprietà. Quindi quanto più siamo uniti nel dire.... Ci sono anche i progetti della Regione che noi non condividiamo, hanno un'espressione abbastanza violenta di intervento, una palificazione di tutta la falesia che è piuttosto invasiva.

Quindi noi abbiamo suggerito, e ci permettiamo di dire solo quello, di suggerire una soluzione. Ma certamente non ci mettiamo noi in questo momento oltre il porto a dover fare il discorso sulla falesia come protezione della falesia se non dicendo "Noi faremo così". Non possiamo fare altro, non è

né proprietà, né possiamo chiederla in concessione a qualcuno.

Per esempio l'ultimo grande terrazzamento che è stato fatto da un pesarese è stato Mancini sulla panoramica. Il vigneto di Mancini, non so se l'avete visto, è stata inizialmente attaccatissimo. Cosa mai ha fatto? Ha fatto una bellissima vigna sul mare. Cosa che Fiorenzuola aveva tradizioni, che la Vallugola aveva tradizioni.

Quindi se oggi si vuol ancora leggere in maniera positivo l'utilizzo del territorio anche controllato e attento da parte dell'uomo, Mancini ha fatto una bella cosa sulla panoramica.

Oggi la andiamo a vedere in barca, primo non si vede più dopo i primi anni; secondo, è un terrazzamento verde di natura disegnata, di cui il nostro territorio italiano, che va dalla Toscana all'Umbria, le Marche sono quelle di meno, è ammirata da tutto il mondo perché era tenuto così e ancora, quando si scrive libri come la storia del paesaggio italiano, si parla di questo, non è che si parla di altro. Però la falesia non la possiamo mettere a posto noi.

Qui si vede il terrazzamento che ha fatto la vigna di Mancini, però era in costruzione in questo momento, era quando era in realizzazione.

Ing. ALFIO ROCCHI. C'erano le viti appena piantate. Si possono piantare le viti, ma si possono fare tutte le cose che voi preferite.

PRESIDENTE, *Domenico Pascuzzi*. Prego Pratelli.

MAURA PRATELLI. Volevo solamente chiedere all'Architetto come pensava di risolvere il problema del divieto di accesso che c'è nella zona interessata dall'eventuale passeggiata, dalla fine del porto alla città, ma mi ha praticamente già risposto poi nel prosieguo del suo chiarimento.

Arch. MARCO GAUDENZI. Si può forse articolare un pochino, nel senso che per

esempio una parte iniziale della falesia, noi potremmo sicuramente sistemarla, sarebbe logico, quella che ci è consentita nel rapporto tra il demanio. Come vi facevo vedere, ci siamo tenuti uno spazio che permette di difendere per esempio un percorso, però nella parte superiore bisognerebbe lavorare di concerto proprio con un progetto anche dell'Amministrazione e della Regione.

La Regione per esempio sotto Via delle Rondini ha questo tipo di..., perché ne vede comunque oggi la pericolosità, perché non è che sia pericoloso. Oggi purtroppo quelli lì sono pericolosi non solo per chi sta sopra e per chi sta sotto, ma sono effettivamente pericolosi.

Noi ci prendiamo paura per quello, cioè ci prendiamo paura, perché siamo distanti dalle cose che succedono a Messina, però non è che questa costa qui sia così più tranquilla, cioè non succedono cose del tipo che conosciamo, e sotto Gabicce Monte la situazione oggi non è, non è che voglio allarmare, però noi che guardiamo la costa e la vediamo - anche quest'estate io l'ho vista tutti i giorni da sotto - abbiamo un'esperienza tecnica perché io sono 35 anni che faccio questo mestiere, l'Ingegnere è più di me. Conosciamo i fenomeni, gli spostamenti del terreno.

Per esempio io dieci anni fa sono intervenuto sotto alla villa di..... a Pesaro, abbiamo dovuto fare un rinforzo lungo circa 100 metri e abbiamo dovuto anche purtroppo discutere con l'ambiente, ma eravamo in una situazione pericolosissima. Quindi abbiamo dovuto intervenire con una palificazione di cui non si vede niente. In quel caso lì era lunga più di 100 metri. Sono cose che in certi momenti bisogna mettersi a fare perché se no si perde.....

..... *cambio nastro*.....

PRESIDENTE, *Pascuzzi Domenico*. Chi vuole intervenire? Prego Muccini.

MASSIMO MUCCINI. Volevo semplicemente chiedere, in base anche alle domande che erano state fatte prima, per

quanto riguarda le tempistiche poi di questa realizzazione che si prevedevano tre mesi di realizzazione; poi per quanto riguardavano le competenze del Comune stesso nell'esprimersi e nel prendere una posizione, quali sono gli organi competenti, eccetera; i costi, che poi mi sembra che gliel'ha fatta lei questa domanda, per cui se è possibile avere delle risposte anche a queste interrogazioni.

Arch. MARCO GAUDENZI. Per quanto riguarda le competenze, dopo il Sindaco potrà rispondere, le procedure sulle quali si basano queste attività progettuali e le loro approvazioni hanno un percorso che è scandito da una legge che le descrive compiutamente, che è fatta da Burlando e che ancora fortunatamente è in vigore, che ha tutta una serie di convocazioni. La prima delle quali è la conferenza dei servizi che prevede la presenza di tutti, una volta che voi avete delegato il Sindaco, avrete fatto come Consiglio la delega alla persona che parteciperà alla conferenza dei servizi, le conferenze di servizi si svolgeranno con tutti gli Enti competenti, quindi l'ufficio dell'impatto ambientale della Regione, l'ufficio del demanio marittimo, l'ufficio della dogana, dopo ci sono tutti gli altri Enti, vigili del fuoco, sarà convocato il Parco per le cose di sua competenza; ogni Ente viene convocato in conferenza, vengono dati gli elaborati, vengono spediti da parte del Comune gli elaborati a tutti questi Enti mi sembra 60 giorni prima, sono forniti da noi; dopo 30 giorni si discute in prima conferenza, vengono fatte le osservazioni relative e si decide in seconda convocazione e ci sono tutti questi Enti.

Quando si passa alla fase di approvazione del progetto preliminare, si va al progetto definitivo che con il VIA, quindi con la valutazione di impatto ambientale, e quindi si passa circa, ci vorranno altri sei mesi; in questa prima fase ci vorranno sei mesi se siamo tutti bravi, nella seconda fase ce ne vorranno altrettanto, allora si produrrà il VIA come fatto tecnico di VIA, cioè la valutazione di impatto ambientale che ha tutte

le procedure pubblicitarie, cioè nel senso che viene presentato come elaborato a parte, valutazione di impatto ambientale sulle quali tutti i cittadini fanno le osservazioni relative, gli Enti propongono le mitigazioni necessarie, cioè ci sono una serie di atti amministrativi, si possono descrivere ma credo che possiate immaginare che è abbastanza corposo perché l'avrete sentito tante volte che, per fare queste cose, ci vogliono questi tipi di attività.

In questo caso la Regione si occupa della parte valutazione di impatto ambientale, con consultazioni in Provincia anche con organi di vario tipo.

Dopo si può iniziare la costruzione. La costruzione, per una cosa di questo genere, impiega massimo di tempo due anni; si può fare proprio la parte diga e opera madre in un anno, si finiscono le altre opere in due anni. Sostanzialmente in un paio d'anni si riesce a fare l'opera. Questa è un po' la situazione generale.

Per quanto riguarda i finanziamenti, non ci sono finanziamenti pubblici. C'è solo un'esposizione che ha fatto il Ministro Tremonti, molto interessante, che è l'utilizzo della Cassa Depositi e Prestiti per quelle che vengono ritenute infrastrutture, che è l'apertura della Cassa Depositi e Prestiti nei confronti dei privati che non ha vantaggi di tipo di tasso di interesse, perché i tassi di interesse sono gli stessi. Ha vantaggi che la Cassa Depositi e Prestiti valuta l'equity in maniera diversa, cioè la partecipazione del capitale privato può essere inferiore a quella che normalmente oggi richiede una banca. Oggi una banca per fare una cosa del genere ti richiede il 50-60% di capitale proprio, che non è facile mettere lì per cose di questo genere, che non hanno un ritorno, tra l'altro non è che poi tu vendi delle cose, quindi sarebbe impossibile. Quindi va fatto un pool di banche, un sistema di finanziamento complesso.

Nel caso della Cassa Depositi e Prestiti si parla come possibilità, perché è un'offerta che ha fatto Tremonti, alle Amministrazioni sia private, per esempio è anche interessante, noi a Bellaria abbiamo all'interno il 2% del

Comune; queste anche simbiosi tra pubblico e privato portano alla possibilità di accedere con più facilità alle linee finanziarie, e sono linee finanziarie che hanno queste facilitazioni proprio di partecipazione. Quindi invece che avere il 50%, si può arrivare al 5-7-8% di equity, cioè di capitale proprio che si mette in gioco.

Quindi di spalmare l'operazione poi in trent'anni, quindi con una formula di prestito che ha una lunghezza legata alle infrastrutture.

Noi in Italia non abbiamo una tradizione nel finanziamento delle infrastrutture, anche bancaria, non c'è. In questo è stato molto intelligente Tremonti, devo dire. Dopo chi lo raccoglie questo fatto, bisogna vedere se c'è qualcuno che lo mette in pista. La disponibilità c'è..

Intervento fuori microfono non udibile.

Arch. MARCO GAUDENZI. Questa è un'altra cosa, però sono stati fatti con lo stesso principio, di mettere capitale pubblico a disposizione.

Ing. ALFIO ROCCHI. Io ho proposto la vitazione della falesia dove è possibile. L'Europa concede il 30% di finanziamento se uno vita con vitigni di qualità, 30%, più un contributo per la cantina. Sarebbe conveniente mettere i vitigni pregiati dappertutto dove si può.

Con la nuova legge, il decreto 509, è stato stabilito un doppio livello di progettazione, cioè preliminare e definitivo: preliminare per non avere grossi costi di progettazione. Tutti possono presentare progetti preliminari. Il Sindaco convoca la conferenza dei servizi e decide, discutendo con tutti i partecipanti, quale è il migliore e quello viene invitato a redigere il progetto definitivo. Soltanto questo.

Noi siamo adesso appena alla presentazione del preliminare. Per il preliminare, tutti i cittadini possono fare osservazioni, le spediscono al Comune dicendo "Osservo questo, osservo

questo'altro", e la conferenza dei servizi ha l'obbligo di rispondere motivando se l'osservazione viene accolta o respinta. Deve dare un motivo. Alla fine si fa il conto. Il progetto migliore viene deputato a fare il progetto definitivo e il Sindaco lo invita con una lettera raccomandata. Funziona così, che funzione bene, 509 .

PRESIDENTE, *Domenico Pascuzzi*.
Altri interventi? Prego Tacchi.

BRUNA TACCHI. Scusa Sindaco, vorrei che chiarissi un pochino meglio la situazione, cioè un po' anche questo che ha detto adesso l'Ingegnere, ma me lo vorrei sentire dire dal Sindaco, cioè quali sono i passaggi? Passa in Consiglio, non passa in Consiglio? L'Ingegnere dice "i delegati del Sindaco alla conferenza di servizi", non credo che questo avvenga, a meno che il Sindaco è già delegato, è una delibera di Giunta. Io vorrei capire un po' di più, vorrei capire come la pensate voi, vorrei capire come vi predisponete.

Penso che sia giusto che sia bello sentire dire come la pensate, perché così avete dato incarico agli Ingegneri. Ho fatto il Sindaco, lo so, gli Ingegnere illustrano i progetti, belli, ci mancherebbe altro che non illustrassero i progetti belli e condivisibili anche, perché come si fa a dire di no a una cosa che comunque viene studiata e viene fatta?

Però io vorrei capire anche come si predispona l'Amministrazione da questo punto di vista, cioè quali sono i passaggi nostri, avremo altre possibilità per dire la nostra, c'è solo questa sera? Veramente fino adesso abbiamo sentito dire tante cose e anch'io, quando mi chiedevano "Come la pensi?", prima di tutto vorrei vedere il progetto, ancora non l'avevo visto. Questa sera l'ho visto e adesso posso dire come la penso.

Poi cosa succede adesso veramente? In Consiglio ci ritorna? Abbiamo la possibilità di dire ancora la nostra? Possiamo chiedere di modificarlo, di diminuirlo, di essere ancora

ulteriormente sensibili, di stare più attenti alle istanze che arrivano dai cittadini, da questo comitato che sta raccogliendo le firme, di ascoltare tutti. La zona è così bella, come dicevi tu prima Sindaco. Io sono d'accordissimo. Io ho sempre sentito parlare della Vallugola. La Vallugola è nel cuore credo di tutti quanti. Sono veramente tutti quanti informati, tutti quanti sappiamo di quello che sta succedendo, che magari lo vogliono anche, perché io non sto dicendo che i cittadini sentiti non vogliono questo progetto, perché è turisticamente valido, porta il benessere. Però è anche vero che l'informazione deve passare tramite tutto, non soltanto dire "Non ci spacchiamo, non ci dividiamo tra chi vuole e chi non vuole". L'ho capito benissimo quell'invito che ci hai fatto all'inizio perché un progetto bello per la città turisticamente, valido economicamente e che può portare del benessere, va discusso.

Finalmente abbiamo la gente al Consiglio, finalmente abbiamo un motivo vero che fa discutere a Gabicce. Sono anni che diciamo porca miseria, abbiamo tante cose, però passano così.

Adesso abbiamo una cosa vera, sensibile, sensibile dal punto di vista che ci tocca tutti. Io personalmente vorrei essere sicura che alla Vallugola poi si possa continuare ad andare prima.

Gli Ingegneri dicono di sì. Io su questo un po' di dubbi ce li ho.

Per esempio alla Vallugola una volta si andava anche con la macchina, me lo ricordo, io ci andavo, avevo la parrucchiera lì e andavo fino giù con la macchina, potevo andare, e adesso non ci si va più, c'è la catenella, entra solo chi può andare. Domani sarà ancora così o sarà ancora più restrittivo? Mi preoccupa.

La gente potrà continuare ad andare al mare come fa adesso? Questa costa, questa nostra bella costa, questo nostro bel parco che abbiamo voluto e che teniamo, stiamo privatizzandolo un po' sempre di più. M si dice "La Vallugola è già così". Bene, la allarghiamo ancora di più e diventerà ancora più grande la competenza del privato.

E cosa ce ne viene a Gabicce? Questa passeggiata. Bellissima. Allora si deve realizzare però. Io voglio sentirmi dire, oltre i miliardi che spenderanno, milioni di euro per realizzare il porto, perché poi economicamente dovranno rientrare in tanti anni, però a Gabicce porterà questo, porterà la passeggiata, la faranno, la realizzeranno, no che rimane lì e ancora non ho capito: si può fare, non si può fare, non la vogliamo.

Io vorrei sentire veramente il Sindaco che dicessi come la pensi, o se abbiamo altri passaggi, e allora mi sta bene perché ne parleremo ancora, perché se è tutto qui, io voglio capirci meglio dalle vostre intenzioni insomma. Rimanendo ferma che a me il progetto può interessare e io assolutamente non dico che non si debba fare niente. Sono assolutamente d'accordo che si debba fare, però raccogliendo le istanze di tutti, ascoltando tutti e non chiudendosi dietro un progetto che già passa di là, è già passato di là, noi non diremo più niente e automaticamente non avremo più la possibilità di esprimerci.

PRESIDENTE, *Domenico Pascuzzi*.
Grazie. Prego Sindaco.

CORRADO CURTI, *Sindaco*. Io comincio da un'affermazione di Tacchi che dice "Vedo questa sera il progetto e adesso posso giudicare". Credo che sia questo il senso della cosa.

Noi abbiamo intrapreso un percorso di comunicazione su questo progetto, che pensiamo che sia il percorso virtuoso, perché bisogna affrontare le cose nella loro dinamica e nella loro realtà in quelli che sono i meccanismi che siamo tenuti a rispettare.

Siamo di fronte d un progetto presentato da questa società, questo progetto è stato pubblicato il 13 agosto, ha il suo iter burocratico che prevede questa fase di osservazione, fino a quindi 90 giorni, quindi fino all'11 novembre, come è già stato detto chiunque può presentare le proprie segnalazioni, che ovviamente devono essere il frutto di una conoscenza.

Quindi noi abbiamo cominciato un percorso di conoscenza del progetto, prima all'interno delle componenti del Consiglio Comunale, questa sera lo facciamo con il Consiglio Comunale; il 16 è già convocato l'incontro con i rappresentanti delle categorie; il giorno 20 ci sarà un'assemblea pubblica che abbiamo indetto nella sede del cinema Teatro Astra, in cui ovviamente ci sarà io immagino una partecipazione ancora più ampia di quella di questa sera; abbiamo specificatamente coinvolto e invitato in quella sede i rappresentanti delle associazioni ambientaliste, che già si sono manifestati con delle comunicazioni ufficiali a vario titolo anche sulla stampa e anche indirizzate specificatamente al Comune e ad altri Enti che sono coinvolti nell'esame delle condizioni.

Oltre tutto è una prima fase perché credo che, dopo questo primo approccio, questo primo passaggio in questi termini, valuteremo l'opportunità, come, quando, se ripetere delle iniziative, non lo so, lo possiamo decidere insieme, anche questa è materia di proposizione. Credo che sia proprio questo il senso di questa serata dedicata a questo argomento, proprio anche intraprendere insieme un percorso, quello che riteniamo migliore perché tutti, dal primo all'ultimo, siano messi nelle condizioni di prendere conoscenza di questo progetto affinché, come dicevo prima, poi la città nel suo insieme possa arrivare alle determinazioni che sono più appropriate.

Mi piace citare la presenza, e lo ringrazio, la presenza del Presidente dell'Ente Parco San Bartolo, Luca Acacia Scarpetti, che ha aderito fra l'altro a un invito che io gli ho mandato specificatamente perché l'ho invitato a tutte le occasioni già programmate e lo ringrazio di essere qua.

Stavo dicendo quindi le modalità, come vogliamo procedere. Noi siamo disposti a tutto. Noi comprendiamo che è un progetto che prende in esame un tema straordinariamente importante per la nostra città, per il nostro futuro, per il nostro sviluppo, per la visione che abbiamo del

nostro modo di offrirci non solo turisticamente perché sappiamo quanto siamo dediti al turismo, ma anche come immagine generale della città, come nostra ricchezza propria perché, anche in quanto cittadini, siamo in grado e dobbiamo essere in grado di godere di questo patrimonio che la natura ci ha dato.

Quindi il tema è estremamente complesso e delicato, nessuno si vuole sottrarre a questo. Allora è proprio qui che si chiamano in gioco il confronto di tutte le varie sensibilità. Io, quando dicevo prima "Evitiamo le spaccature", perché le spaccature sono degli elementi che impediscono la discussione costruttiva, creano questo essere "io sono di qua, tu sei di là", che non è, perché l'ho detto anche in altre occasioni e magari anche in confronti che abbiamo avuto con lo stesso Comitato Vallugola Terra Nostro con il quale abbiamo avuto un incontro ufficiale già da tempo, con il quale abbiamo avuto anche in modo estemporaneo di confrontarci, dicevo che con tutte le componenti è importante confrontarci sugli argomenti.

Io credo che questa sera sia emersa un proprio un'immagine, una radiografia di questo progetto, che denota, come dicevo all'inizio, uno studio che non è un fatto così improvvisato, un fatto che propone una soluzione estemporanea perché ha delle finalità solo dal punto di vista dell'imprenditore.

Chiaramente siamo di fronte a un progetto di un imprenditore, quindi è normale che l'imprenditore si proponga con un'ottica di quella che è la normale attività di un imprenditore. Questo è chiaro.

Non è un progetto che l'Amministrazione ha fatto fare o un progetto suo. E' un progetto che nasce, come dice la stessa legge, nasce dalla proposizione di un soggetto esterno all'Amministrazione.

L'analisi che è emersa questa sera, che tutti hanno avuto modo di sentire, credo che possa mettere nelle condizioni ciascuno di noi nell'ambito di quello che possiamo conoscere e nel come possiamo giudicare

anche materia tecnica piuttosto complessa, ci mette nelle condizioni di affrontare l'argomento, di avere le varie sfaccettature sulle quali dobbiamo ragionare.

Ci sono problemi legati alle condizioni attuali della situazione, di quello che è, che comunque, a prescindere dalla realizzazione o meno del porto, ci debbono far riflettere.

E allora io anche nella previsione dissi "Cosa facciamo di fronte alla falesia attuale che ha i problemi che ha?". Di fronte al progetto che è stato vagamente ricordato, c'è stata un'immagine, magari la possiamo rivedere, direi anche il frontespizio dello studio della Regione del 92-93 se non sbaglio, di fronte al progetto che ha fatto la Regione anni fa, adesso vediamo meglio la data che non voglio sbagliarmi, di fronte a uno studio che ha fatto la Regione sulla base di ricerche che ha fatto l'Università mi sembra di Urbino o qualcosa del genere, ci sono delle proposte molto forte.

Per altro chi conosce il territorio ne ha visto le prime fasi: anni fa sono stati fatti i primi interventi tampone sulla falsa riga di quello che propone la Regione, e la Regione dice "Facciamo delle palificate, facciamo dei tiranti, facciamo delle travi di cemento armato".

Sono visibili in alcun tratti. Hanno fatto semplicemente quelle che era impossibile evitare in quel momento perché c'erano dei movimenti franosi.

Ho visto il frontespizio che citava lo studio della Regione, 30 maggio 1998, Professor Albino. Questo è uno studio fatto fare dalla Regione all'Università credo di Urbino con questi professionisti.

La previsione di questo studio citato agli atti della relazione prevede opere di una certa invasione, perché sono tutte opere in cemento armato, con un costo allora di 62 miliardi. Quanto è stato finanziato per adesso con 2-3 interventi tampone e perché non si poteva fare a meno, pena la frana di quei tratti trattati, sono 2 miliardi e 450 milione, a fronte di una previsione di 62 miliardi. sono passati abbiamo detto più di 10-12 anni.

Parliamo di miliardi, siamo ancora nell'epoca dei miliardo.

Allora io mi chiedo, perché questa è l'occasione: la soluzione proposta dalla Regione dopo questo studio è la soluzione migliore? E' invasiva sì o no? E se anche lo fosse, ammesso che qualcuno ci confermi oggi che lo fosse, quando mai la vedremo attuata? Quando mai reperiremo 62 miliardi, trasformati oggi in euro o nell'equivalente che serve per fare quel trattamento? Questa è la prima domanda.

Non c'entra niente con il porto. Facciamoci la domanda di come vogliamo intervenire. Questi signori in questo caso ci dicono "Forse esiste una terapia diversa". La malattia è quella per quanto riguarda la falesia; viene proposto, a prescindere dalla realizzazione, chi lo faccia o chi non lo faccia, viene posta una terapia diversa cioè il terrazzamento, con una vegetazione che sia viti o non viti è un altro discorso, e questo è un primo argomento che dobbiamo affrontare.

Secondo argomento: comunque sia c'è un'erosione dal mare, questo è evidente e lo sappiamo tutti. Allora, di fronte a questa erosione dal mare, come ci comportiamo? Cosa facciamo? Anche questa è una domanda.

Terza domanda: noi per primi come Amministrazione più di cinque anni fa abbiamo proposto la realizzazione di un sentiero pedonale, l'abbiamo scritto, l'abbiamo detto, l'abbiamo ridetto e lo ridiciamo; un sentiero pedonale che realizzi il collegamento fra Gabicce e Vallugola.

Ci crediamo, ci crediamo moltissimo perché crediamo che sia una risorsa straordinaria per il nostro prodotto, quello che riusciamo a dare alle persone che vengono qua, perché crediamo che sia il modo migliore per far vedere la nostra realtà, poter camminare sulla battigia se così si può dire, sulla base della falesia, in riva al mare, eccetera, eccetera.

Quindi questi sono elementi che, a prescindere dalla proposta che è subentrata da parte della società proponente, noi poniamo

all'attenzione di tutti e credo che questo è il merito dell'aver posto in risalto questa problematica, tutte queste problematiche, di un ambiente straordinario, unico, che è nostro patrimonio incontrastato, ma che, come spesso succede in nostre altre situazioni particolarmente felici, non riesce a esprimersi al meglio perché ci sono delle soluzioni che non sono mai state adottate, approntate, non si è mai potuto e si è stati mai in grado di affrontarlo per le loro complessità, è evidente.

Queste sono una serie di domande, forse ce ne sono tante altre che adesso io magari posso anche, ma che tutti voi avrete nella vostra disanima personale.

Io dico: allora su questi temi cosa facciamo? Su questi temi come ci poniamo? E quindi creiamo una situazione di attenzione sulla nostra realtà.

Vorrei fare un inciso che è relativamente importante. Sulla questione delle barriere soffolte o non soffolte, io vorrei cogliere l'occasione per sfatare un'ennesima volta quest'idea che ci siano delle soluzioni già acquisite. Stiamo facendo un lavoro apposta con le Università di Ancona e di Bari per studiare quale è la soluzione ideale, tutta la protezione della nostra costa perché è proprio chi fa questo mestiere che sarà in grado di proporci delle soluzioni, e noi ancora non abbiamo avuto nessuna proposta concreta; dobbiamo ancora andarla a esaminare quando ci chiameranno per esaminarla, e solo allora eventualmente dovesse essere la scelta fra una soluzione o l'altra, saremo chiamati a rispondere.

Quindi non esiste una partenza finalizzata verso una soluzione o l'altra. Esiste un percorso di studio e di attenzione, così come hanno fatto questi signori per il porto, così stanno facendo le Università di Ancona e di Bari insieme alla Regione Marche sul problema delle nostre scogliere perché, come è emerso anche nella disanima di altre situazioni, le nostre scogliere hanno un problema laddove non proteggono la costa, dove quindi si ha erosione, e hanno un problema laddove non garantiscono la qualità

migliore dell'acqua, che è un problema che va tenuto in considerazione, così come l'erosione della sabbia, perché sono due elementi che producono alla fine lo stesso risultato, insoddisfazione e non adeguata risposta all'offerta turistica della nostra città.

Detto questo quindi io credo che tutto questo sia stato posto alla ribalta in un momento solo, cioè nel momento in cui ci siamo posti da qualche mese ormai di fronte a questo progetto, perché questo progetto ha fatto venire a galla tutta questa serie di problematiche che nessuno ha affrontato nel tempo almeno più immediato.

Da qui in poi è solo attraverso la conoscenza, l'esame, la valutazione, la riflessione, tutto quello che è un passaggio fra le varie componenti della nostra società, della nostra comunità, a partire da quello che è anche il ragionamento che avverrà all'interno di questo Consiglio Comunale.

Sarà questa l'unica seduta? Non lo so. Ci sarà un secondo o un terzo passaggio? E' un percorso da costruire. La conferenza dei servizi è di là da essere convocata. Nel momento in cui comincerà il suo iter, perché questo è, dobbiamo rispettare le procedure: quando verrà convocata la conferenza dei servizi saranno i componenti di quella conferenza, delegati nella forma e nei modi previsti, andare a rappresentare le volontà oltre che le competenze tecniche, eccetera.

Quindi io dico siamo all'inizio di un processo di elaborazione di fronte a questi problemi così ampi. Comincia questo dibattito. Adesso dipende da tutti noi.

PRESIDENTE, *Domenico Pascuzzi*.
Grazie. La parola alla Scola.

MILENA SCOLA. Posso superare i dieci minuti anch'io a questo punto.

PRESIDENTE, *Domenico Pascuzzi*.
Quello del Sindaco, giusto per precisare, non era un intervento ma erano risposte. Sono state fatte delle domande anche all'Amministrazione, sono delle risposte, che poi possono impiegare 5-10 minuti,

comunque glieli ho fatti superare pure prima i dieci minuti, Scola. Prego.

MILENA SCOLA. Grazie. Io vorrei fare delle considerazioni molto generali. In qualche modo vorrei stimolare una riflessione proprio a questo Consiglio Comunale proprio per il ruolo che, al di là di quello che è il ruolo burocratico rispetto alla procedura del progetto, noi comunque siamo qui a rappresentare, o quanto meno questa è la nostra funzione, di rappresentare gli interessi collettivi di tutta la città.

Sicuramente Sindaco lei si poneva la questione della necessità eventuale di altri incontri. Lo ritengo indispensabile anche perché questa sera non abbiamo affrontato veramente il progetto. I dati tecnici di questo progetto: sono 1.020 metri di costa che viene coinvolta, quindi il bacino rispetto all'attuale bacino è quasi triplicato; non abbiamo detto che va fuori di circa 140-145 metri; non abbiamo detto che ci sono 239 posti barca rispetto ai 129 attuali; non abbiamo detto che ci sono 218 posti auto e tra l'altro c'è un'imprecisione, perché nella relazione generale si parla di 218 posti auto ma nel business plan si parla di 255 posti auto; non abbiamo detto che sono 3.200 circa i metri quadri che vengono coinvolti come edificazione di servizi inclusi nel progetto.

Quindi ci sono ancora una serie di aspetti che secondo me è giusto che vadano conosciuti e portati a conoscenza di questo Consiglio Comunale.

Lei ha detto in apertura di questo Consiglio Comunale che stiamo progettando il futuro del nostro territorio e della nostra città, e io sono assolutamente d'accordo con lei che è un progetto che non riguarda solo ed esclusivamente un'area alla quale tra l'altro tutti noi gabiccesi siamo particolarmente sensibili. Chi è che non ama la Vallugola? Ma non è solo una porzione di territorio che viene coinvolta da questo progetto, è il volto turistico della nostra città, è una tipologia di sviluppo piuttosto che un altro, quindi è un tema molto importante che non si può certamente liquidare in una serie di

appuntamenti che si concludono in una settimana, ma vanno ulteriormente sviscerati.

Lo stesso problema della gestione delle frane, del sistema della falesia. I tecnici questa sera ci hanno fornito una loro interpretazione indubbiamente fondata su dati scientifici, però dall'altra parte ci sono anche altri studi scientifici che indirizzano in un'altra direzione, quindi bisognerà confrontarsi a fondo su questo per capire quali sono le soluzioni migliori, perché sono soluzioni costose e soprattutto sono soluzioni dalle quali è difficile tornare indietro perché, una volta che abbiamo messo un sasso a un pilone, poi è difficile rimuoverlo e andare a modificare. Non è un tramezzo di una casa che si sposta facilmente.

Quindi anche i problemi tecnici hanno bisogno di un approfondimento ulteriore che mi auguro avremo occasione di fare in Consiglio Comunale, oltre che in altre sedi.

Io però voglio tornare su questo punto, su questo che dicevamo all'inizio, su questo stimolo che lei Sindaco ci ha dato, cioè su questa responsabilità, perché è una responsabilità enorme quella che ci si assume nel dire sì o no, con qualche variante, a questo progetto.

Adesso non entro nel merito della qualità del progetto, assolutamente non ho neanche le competenze per farlo. Quello che penso sono i risvolti, penso ai risvolti di questo progetto, sia in termini di ambiente, in termini di qualità della vita come lei citava prima, sia anche in termini di risvolti economici sullo sviluppo della nostra città.

Intanto vorrei dire anche qualcosa su questo discorso delle marine che oggi vengono prospettate come la soluzione, come la panacea della rinascita economica dei territori, e forse bisognerebbe anche qui valutare perché non sempre sono così produttive.

Le economie di scala ci dicono tra l'altro che le marine, per essere realmente produttive, per avere un piano di ritorno economico, devono essere minimo di 500 posti barca, quindi quella che ci hanno presentato questa sera tra l'altro è

sottodimensionata, e questi sono dati certamente scientifici, non miei personali.

Dobbiamo interrogarci anche sulla sostenibilità economica e finanziaria di questo progetto, e soprattutto dobbiamo interrogarci anche sulla sostenibilità ambientale di questo progetto, perché anche la presentazione di questo progetto in più parti ribadisce nel fascicolo 1, nel fascicolo 2: vengono ripetuti in più parti di questo progetto questi passaggi che fanno riferimento a uno sviluppo sostenibile, però francamente forse io ho un'idea diversa dello sviluppo sostenibile; ho un'idea diversa di quella che è la tutela delle aree ambientali, che non è un'idea di integralismo per cui non si tocca niente, però è un'idea di rispetto di un'identità, di rispetto di una qualità ambientale che mi pare che questo progetto non prenda in considerazione.

Faccio un esempio: siccome amiamo tutti questo luogo, io non lo vivo lungo costa in barca, ma lo vivo dal mare di Gabicce, facendo il bagno nello specchio d'acqua del mare di Gabicce, e non più tardi anche la scorsa settimana che ancora c'era un clima che ce lo permetteva, facevo il bagno nuotando da nord verso sud, quindi guardando Vallugola. Oggi intravvedi una collina a picco sul mare, intravvedi in maniera molto impercettibile quello che è l'attuale porto di Vallugola, e mi chiedevo come poteva cambiare la percezione del paesaggio quando ci sarà eventualmente realizzata questa opera, che quindi stravolgerà da un certo punto di vista quella che è la percezione del paesaggio di noi gabiccesi e anche dei nostri turisti.

Allora mi chiedo anche questo, mi chiedo se noi oggi dobbiamo svoltare quella che è anche l'impostazione dello sviluppo economico di questa città. Oggi ci sono le indagini di mercato che dicono che l'unico target di turismo che tiene in un mercato fortemente competitivo e che ogni anno aumenta le proprie fette di mercato rispetto agli altri tipi di turismo è l'ecoturismo per esempio. Se noi vogliamo puntare e giocare la carta dell'ecoturismo, certamente questo

progetto non è in sintonia con questo, e quindi ritorno al tema iniziale: cosa è giusto fare per il nostro territorio? Che cosa stiamo progettando per il futuro della nostra città?

E quindi anche questo è un tema che secondo me ha bisogno di un approfondimento importante con le categorie economiche, con la città intera. Non credo che si possa anche questo liquidare in una sede di un Consiglio, perché veramente noi oggi siamo chiamati a decidere quale sarà il futuro di questa città. Allora quando si parla di sviluppo sostenibile, ci si preoccupa molto anche di quello che si lascerà alle future generazioni. Ci si preoccupa di utilizzare le risorse ambientali, territoriali, l'acqua, il mare, la spiaggia, però senza che l'utilizzo di queste risorse pone e comporti la loro fine, il loro deterioramento, in modo che alle generazioni future poi non resterà la stessa possibilità di utilizzare queste medesime risorse.

Quindi su questo anche voglio stimolare il dibattito in questo Consiglio Comunale, ma non solo in questo Consiglio Comunale, proprio perché è necessaria una progettazione partecipata. Noi dobbiamo veramente parlare a fondo con la città.

Io credo questa sera di essere qui, parlo con le persone, quindi credo sicuramente di rappresentare almeno una parte degli interessi di questa città, ma ho bisogno anch'io, pur nel mio ruolo secondario di Consigliere di minoranza, di continuare a dialogare con la città per capire veramente, perché se i progetti vengono calati e non vengono condivisi con la città, poi rimangono - e abbiamo tanti esempi anche sul nostro territorio - purtroppo rimangono progetti morti.

Quindi le lancio anche una sfida Signor Sindaco in termini di rispetto della procedura. Credo che lei come Sindaco abbia, dall'11 novembre, momento in cui scadono i termini per la presentazione delle osservazioni, dovrà convocare la cosiddetta conferenza di servizi. Quindi io la invito a convocarla l'ultimo giorno utile, in modo da dare a questa città più tempo possibile per discutere e per

condividere le scelte che questa Amministrazione farà per la città. Noi non stiamo scegliendo quello che ci piace di più a noi. Noi dobbiamo scegliere quello che in qualche modo piacerà e sarà condiviso da questa città.

Poi un ultimo invito a questa maggioranza, al Sindaco che la rappresenta e a tutta questa maggioranza che ha vinto le elezioni con un programma politico. Io me lo sono riletto il vostro programma e l'ho anche molto condiviso in molti passaggi, e vorrei ricordarvi perché credo che siano determinanti anche per in qualche modo valutare quello che è il giudizio che ogni singolo Consigliere poi dovrà dare su questo progetto.

Voi parlavate di cultura dell'ambiente nel vostro programma elettorale, ve lo leggo "Ogni azione e considerazione è stata impostata nella convinzione che la unicità e straordinarietà delle caratteristiche geografiche, morfologiche e logistiche della città - e questo vale, lo incido io, ancora di più per Vallugola - debbano essere il valore supremo a cui attenersi e che consente la visione di un futuro vincente da ogni punto di vista, a cominciare dall'offerta turistica e agli effetti economici, fino alla qualità della vita dei residenti". Io lo sottoscrivo in pieno questo vostro, non è il mio programma elettorale, ma lo sottoscrivo in pieno.

Come sottoscrivo tantissimi altri passaggi. "Il parco naturalmente - parliamo del parco San Bartolo ovviamente - in questo senso dovrebbe essere lo strumento principale per lo sviluppo di una sensibilità culturale ambientalista, con il reticolo di sentieri, piste per cicli di vario genere, attività di promozione e conoscenza della flora e della fauna".

Passiamo anche agli aspetti turistici in cui dite "siamo convinti che l'arma migliore è la nostra autenticità, la nostra identità e il nostro rapporto umano".

Parlate di "un progetto di turismo che vuole essere basato sulla più grande risorsa che il paese e i cittadini hanno: la natura, il monte e il mare".

A parte la riqualificazione dell'area del San Bartolo, eccetera, c'è anche un altro passaggio che mi ha particolarmente colpito perché lei parla di porto, lei e la maggioranza, parlate di un sistema portuale per Gabicce, per rilanciare il turismo gabiccese, ma non ne parlate con riferimento a baia Vallugola, ma ne parlate con riferimento alla marina di Cattolica dicendo che "un'altra grande risorsa tutta da sperimentare è la forza di attrazione del sistema porto, quello in fase di assetto definitivo che si sta venendo a creare tra le due sponde, quella cattolichina e quella gabiccese".

E poi naturalmente fa riferimento all'opportunità di sviluppare il tema della collaborazione tra le due città, in una logica chiaramente di sistema integrato del turismo, che è una logica dalla quale non possiamo prescindere.

Allora io mi chiedo anche, e chiedo ai Consiglieri: abbiamo una marina a Cattolica, abbiamo una marina in ampliamento a Pesaro, e poi via via Fano, Rimini, Bellaria, Porto Verde. Quindi questo territorio ha già oggi una grossa offerta di un sistema infrastrutturale per il diportismo, per il turismo nautico. Quindi forse non è bene che noi veramente cominciamo a pensare di puntare, come c'è nel vostro programma elettorale e come ci sarà in tanti altri, tantissimi altri programmi elettorali delle Amministrazioni che ci hanno preceduto e di quelle che verranno? Non è forse veramente il caso di pensare sulla unicità del nostro territorio? Perché veramente questa collina è un patrimonio unico che noi e solo noi gabiccesi possiamo amministrare, e che noi e solo noi gabiccesi possiamo utilizzare anche per promuovere il nostro sviluppo turistico.

Concludo dicendo che quello che spesso viene interpretato come quando si parla di natura, di tutela, eccetera, viene interpretato come un atteggiamento se vogliamo integralista, conservatore, credo che siamo sulla strada sbagliata, perché il resto del mondo si sta muovendo in questo senso, veramente nella tutela di quelle che sono le nostre ricchezze ambientali, culturali e

storiche, e credo che è ora che Gabicce cominci a prendere questa strada.

PRESIDENTE, *Domenico Pascuzzi*. Ci sono altri interventi? Altrimenti lascerei la parola per delle brevi repliche naturalmente dei soggetti interessati, quindi impresa ed eventualmente anche l'Amministrazione. Visto che non ci sono altri interventi, chiedo a Lisotti se può intervenire come Capogruppo. Grazie.

CRISTIAN LISOTTI. Buona sera a tutti. Io penso di dover aggiungere poco altro a quello che ha già detto il Sindaco, ovvero se non altro la strada che abbiamo intrapreso è proprio quella, quella di cercare di portare il progetto ai cittadini e alle associazioni, portarlo e mostrarlo a tutti coloro che possono poi dare un giudizio su questo intervento, a prescindere dal fatto che sia questo o se ne presentino altri, perché poi questa legge permette anche ad altre società, ad altri privati - correggetemi se sbaglio - di presentare, quindi in questi giorni che passano da quando è stato presentato fino a novembre, potrebbero arrivare altri progetti che interessano questa area.

Quindi la domanda che va fatta all'inizio è se vogliamo valorizzare e migliorare questo territorio in quella zona, prima di tutto.

Secondo, dobbiamo valutare tutti quanti insieme con i tecnici. Io non mi metto a giudicare il progetto sul sistema ondoso, porta la sabbia, non porta la sabbia, mi porta via quello, mi porta via quell'altro, perché ci devono essere.....

Intervento fuori microfono non udibile.

CRISTIAN LISOTTI. Faccio una premessa, sono stato zitto fino adesso, quindi prendo un po' tutti gli interventi.

Non andiamo a giudicare la questione tecnica dell'intervento. Noi andiamo a giudicare cosa vogliamo per il bene del nostro paese. Questo lo avete letto sul

programma, lo diciamo, è questo che vogliamo.

Il bene del nostro paese vuole dire anche fare la passeggiata che collega la Vallugola a Gabicce. Quindi io stesso non mi esprimo più di tanto in questo senso perché è già la terza volta che vedo e ogni volta mi suscita dubbi, perplessità, richieste da fare o meno.

Io, avendo avuto già altri incontri, le domande le ho fatte negli altri incontri; questa sera me ne verranno fuori altre che chiederò nelle sedi opportune quando valuterò il tutto, e quindi oggi ci si chiede di valutare questo progetto.

La maggioranza, ripeto, con l'iter che si è imposta cioè quello di cercare di portare il progetto a conoscenza di tutti e dare la possibilità a tutti di esprimersi insieme alla maggioranza, al Consiglio Comunale, a tutte le entità che rappresentano nel nostro paese e che devono giudicare questo progetto, cercherà di arrivare a una soluzione definitiva assieme a voi, assieme ai cittadini, quindi dare un giudizio definitivo.

In questo momento la nostra espressione non è definitiva e non c'è, perché cerchiamo di conoscere insieme ai cittadini il progetto e cosa accade in quella zona del territorio. Questo è quanto. Grazie.

PRESIDENTE, *Domenico Pascuzzi*. Ci sono altri interventi? Se non ci sono, vorrei fare l'ultima domanda da porre a tutti noi, giusto per concludere la serata: bisogna valutare, oltre a questo progetto, tutte le alternative praticabili, sia in termini di impatto ambientale, sia in termini economici.

Quindi se il nostro interesse è principalmente quello della tutela dell'ambiente, del paesaggio ambientale, l'abbiamo scritto nel programma come diceva già Lisotti, lo risottoscriviamo e sono contento che in parte può essere sottoscritto anche da una parte della minoranza, ribadiamo il concetto che comunque, preoccupati dalla tutela dell'ambiente e quindi dalla tutela della falesia, questo è un primo progetto.

Proviamo a valutare anche altre alternative praticabili, sia in termini di impatto ambientale, ma soprattutto in termini economici, cioè chi interviene, con che risorse e in che modi. Grazie.

Chiudiamo la serata. Grazie a tutti.

La seduta termina alle 00,05