

Intervista rilasciata dal Comandante Fabrizio Giovannone Direttore marittimo Abruzzo, Molise e Isole Tremiti

9/03/2023.

Innanzitutto benvenuti, grazie di essere venuti sono molto contento. Proprio ieri sono andato a trovare il collega della guardia della finanza, che anche loro hanno tante iniziative con la scuola, ci crediamo tutti spero che non sia l'unica che ci renda protagonisti. Noi siamo a vostra disposizione sui finanziamenti Europei e sugli effetti del porto canale di Pescara dovrebbero scriverci un libro.

1. Domanda - In generale qual è il ruolo della Capitaneria di porto e in cosa differisce dalla Guardia Costiera?

1. Risposta (Comandante Fabrizio Giovannone)

La Capitaneria di porto e la Guardia Costiera sono la stessa cosa! In realtà nel 1998-1999 il corpo della Capitaneria di porto ha costituito con un decreto interministeriale una sua componente operativa, che abbiamo chiamato Guardia Costiera: una componente specialistica operativa delle capitanerie di porto. Quando è stata istituita il core business del corpo, soprattutto il core business amministrativo, perché esercitavano principalmente le funzioni amministrative di gestione del demanio marittimo per conto del ministero delle infrastrutture. Successivamente questa funzione è stata trasferita nelle Regioni, e le Regioni poi l'hanno delegata/subdelegata ai Comuni, quindi lo Stato non esercita più le funzioni amministrative di gestione del demanio turistico ricreativo, quindi quella che era una componente operativa, diciamo secondaria, progressivamente nel corso del tempo è diventata poi una componente primaria, perché poi gli eventi del soccorso di immigrazioni ci hanno spinto ad investire risorse umane strumentali sull'aspetto operativo, lasciando al margine quegli aspetti amministrativi che comunque esercitiamo

2. Domanda - Quali sono le caratteristiche del porto di Pescara e le attuali problematiche che bisogna risolvere con il progetto della deviazione del Porto canale?

2. Risposta

Domanda semplice! Allora il porto canale di Pescara è un porto di per sé sui generis, perché i porti in genere hanno caratteristiche orografiche diverse e non insistono se non in casi piuttosto limitati sui fiumi, almeno a livello nazionale. Il porto di Pescara storicamente ha una vocazione prettamente peschereccia che nel corso del tempo è stata implementata con un'attività commerciale sempre piuttosto residuale, non è stato mai preponderante rispetto ad altre coste abruzzesi quali possono essere Ortona o Vasto, che hanno avuto una vocazione commerciale molto più spinta. Per capire i benefici che ci possono essere, bisogna partire dal Piano regolatore portuale che, in realtà, ogni porto ha. Infatti la norma prevede che ogni porto si sviluppi nella sua funzione, nella localizzazione delle aree in base ad una pianificazione.

Questa pianificazione nel caso dei porti si chiama, appunto, Piano Regolatore Portuale, che come dice la parola stessa, regola la destinazione funzionale delle aree del porto. Per realizzare un piano regolatore portuale, la cui procedura è una delle più complesse che conosce il nostro ordinamento, ci vogliono degli studi, dei finanziamenti, ci vogliono i soldi e nel caso di Pescara è stato approvato nel 2016. Per il nuovo piano regolatore portuale, sostanzialmente si è partiti dalla situazione di fatto attuale e si è ipotizzato, diciamo, uno sviluppo futuro del porto. Prima si è sviluppata un'idea di portualità, cosa si poteva fare con l'attuale assetto del porto di Pescara e come conseguenza sono state, diciamo, elaborate tecnicamente le opere necessarie per realizzare questa idea di portualità del porto di Pescara. Quindi il porto di Pescara così com'è non potrà mai diventare Rotterdam o il porto di Genova e ci vuole uno sviluppo sostenibile; questo sviluppo sostenibile del porto, dovrà partire dallo stato attuale che è caratterizzato da fondali bassi spesso soggetti a insabbiamento e interrimento che pregiudicano lo svolgimento dei traffici normali e sicuri.

Si è pensato ad uno sviluppo del porto che consenta esercitare i traffici che adesso ci sono in sicurezza e prevedono uno sviluppo sostenibile per quanto riguarda i traffici commerciali. Questo attraverso l'eliminazione del problema atavico che ha il porto di Pescara che è quello degli insabbiamenti. Il tentativo è quello di creare una portualità che elimina alla radice i motivi

che portano periodicamente all'insabbiamento, è un esercizio complesso non è una scienza esatta! Questa è l'idea che è stata elaborata con un discorso amministrativo anche importante e con la necessità di impegnare risorse rilevanti. Questo avverrà attraverso la deviazione dell'asta fluviale in modo da consentire un deflusso migliore delle acque dei fiumi che dovrebbe evitare insabbiamenti che sono cronici ormai e quindi assicurare un fondale, un abbattimento, si dice tecnicamente cioè un fondale stabile. Con il fondale stabile si ha 2,3,4,5 o 6 metri, poi si possono ipotizzare delle linee di traffico che possono essere sia commerciali che di tipo passeggero, perché noi siamo frontalieri rispetto alla Croazia e quindi a zone che sono turisticamente molto appetibili e quindi magari avere un collegamento stabile e sicuro con questi posti di villeggiatura, consentirebbe un traffico commerciale che darebbe vita a un porto e alla complessa economia che ruota intorno al porto.

3. Domanda - A seguito della realizzazione del progetto, l'impegno della capitaneria di porto cambierà?

3. Risposta

No, noi non siamo parte attiva nel porto, la capitaneria di porto dipende dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Noi qui rappresentiamo lo Stato siamo appunto, diciamo, l'autorità marittima e il nostro impegno non cambia perché non siamo parte attiva in questo progetto, perché le opere vengono finanziate e organizzate da altri articolazioni dello Stato ma diciamo accompagniamo la realizzazione di queste opere. Noi facciamo le ordinanze per disciplinare le operazioni che vengono svolte in mare o in porto e poi accompagneremo lo sviluppo dei traffici che sarà conseguente a questo sviluppo, se e quando sarà.

4. Domanda - È ipotizzabile un asse Barcellona, Civitavecchia, Pescara come porta dell'est?

4. Risposta

Idea suggestiva, qualche anno fa era un'operazione molto avvincente! Nel momento in cui i porti abruzzesi, l'amministrazione diciamo era indecisa se optare per entrare nell'ambito della circoscrizione dell'autorità del sistema portuale di Ancona piuttosto che di Civitavecchia. L'asse est-ovest è un asse delicato è importante, ma non per i nostri fini marittimi perché per noi è prevalente la linea dei collegamenti nord-sud che sono più coerenti. Quindi mi sentirei di dire che le scelte fatte dall'amministrazioni coinvolte, hanno in qualche modo accantonato questo progetto che allora sembrava molto suggestivo.

5. Domanda - Che relazione c'è tra il porto di Pescara e gli altri porti della Regione?

5. Risposta

Allora, nella regione Abruzzo ci sono diversi porti che hanno diversa valenza, sia commerciale che sia di altro genere. Nel corso del tempo sono stati progressivamente attratti nell'ambito di competenza dell'autorità del sistema portuale. Nel nostro caso di Ancona con tempi e modalità diverse: prima Pescara e Ortona successivamente, in epoca più recente, Vasto. Invece il porto di Giulianova è rimasto un porto e ha ancora le caratteristiche di porto di rilevanza regionale. Questo cambia, non tanto per lo svolgimento delle attività, quanto per i soggetti che esercitano funzioni di regolazione dell'ambito del porto di Pescara, di Ortona e di Vasto. Ci sono sostanzialmente due soggetti che operano: le autorità del sistema portuale, per quanto riguarda le infrastrutture e il lavoro portuale e l'autorità marittima per quello che riguarda la ripartenza e la sicurezza delle navi e della navigazione.

6. Domanda - Potrà ritornare una nave come la Tiziano?

6. Risposta

Lo sapremo soltanto alla fine della storia, quando si vedrà completamente il lavoro realizzato.

7. Domanda - Il cantiere è già iniziato?

7. Risposta

Il cantiere è già iniziato e la fine è ipotizzata al 31 dicembre 2023. Mi sento di dire che non sarà questa la data, i lavori sono iniziati e sono divisi in più lotti, essendo lavori importanti che impegnano tante risorse non possono essere svolti tutto l'anno.

8. Domanda - Quanti pescherecci affluiscono al porto di Pescara?

8. Risposta

Ci sono circa 70 pescherecci suddivisi in relazione alla categoria di pesca che svolgono, circa 50 di pesca a strascico, qualche vongolaro. La pesca a strascico a Pescara è una tradizione. In questo momento non c'è attività commerciale, mentre ad Ortona e Vasto sì, perché hanno entrambe una fortissima vocazione commerciale.

9. Domanda - I pescatori vedono un'opportunità in questo progetto?

9. Risposta

Hanno aspettative legittime e alte, dato che sono penalizzati da parecchio tempo data anche la difficile praticabilità del porto di Pescara. I pescherecci sono anche tecnicamente per legge imprese di pesca e spostarsi comporta costi più alti. Senza scomodare analisi macro-microeconomiche, se per noi è un peso fare benzina per chi con il gasolio ci lavora questo può diventare vero e proprio impedimento.

10. Domanda - Quanti sono i dipendenti?

10. Risposta

Ci sono diversi impieghi che hanno caratteristiche diverse, la capitaneria di porto è una capitaneria di sede di direzione marittima che comprende tutte le capitanerie che ci sono in Abruzzo, Molise e Isole Tremiti, quindi tutti gli uffici di queste due Regioni, e un po' differiscono dalla Capitaneria di porto di Pescara. Abbiamo circa 500 persone.

11. Domanda - Nella costa di Pescara si sono mai verificati sbarchi clandestini di migranti?

11. Risposta

No, perché noi siamo troppo alti! Però recentemente si è verificato uno sbarco programmato da una ONG a Ortona.