



Società Italiana di Geologia Ambientale
c/o Fidaf via Livenza, 6 00198 Roma
C.F. 04336801008
sito web: www.sigeaweb.it
SIGEA Sezione Puglia
e-mail: puglia@sigeaweb.it

Bari, 4 settembre 2020
Prot. 14/2020/SP

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale
P.le Cristoforo Colombo, 1 - 70122 Bari
Presidente: **Prof. Avv. Ugo Patroni Griffi**
E-mail: protocollo@adspmam.it - Pec protocollo@pec.adspmam.it

e p.c. Consulta Ambiente del Comune di Bari
Presidente: **Prof.ssa Antonella Calderazzi**
E-mail: consulta.ambiente@comune.bari.it

Oggetto: La Colmata di “Marisabella” Porto di Bari: l’incompiuta. Richiesta di un confronto sulla ripresa dei lavori.

Premesso che:

La ripresa dei lavori di completamento della Colmata di “Marisabella” nel Porto di Bari ha riportato di attualità e ha fatto rivivere le diffuse situazioni di “opere incompiute” presenti sul territorio nazionale. Questo problema ripete anche scenari di decisioni assunte dai “poteri forti costituiti”, assertori anche di metodi verticistici, tecnocratici e vetero-economicistici, riguardanti delicati interventi che, avendo un forte impatto sul territorio, interessano le comunità locali.

In questo momento il meccanismo che si ripresenta per il completamento della Colmata di “Marisabella” è molto simile a quello verificatosi circa 30 anni fa (fine anni '90 del secolo scorso) in cui decisioni assunte dalle Autorità locali venivano giustificate da valutazioni relative a perdite di risorse economiche, di competitività e di posti di lavoro. Tali elementi erano allora, e sono oggi, utilizzati per proporre soluzioni tecniche, forse non sufficientemente e opportunamente valutate nella loro globalità rispetto a potenziali, ma possibili, modificazioni fisico-ambientali “irreversibili” a cui sarebbero sottoposte le aree interessate dall’intervento “antropico”.

Il metodo attualmente utilizzato, è differente da quello messo in atto diverse decine di anni fa, in cui l’Autorità Portuale di Bari condivise e discusse con le Associazioni di protezione ambientale e quelle che rappresentavano la società civile (riunite nella Consulta Comunale dell’Ambiente di Bari), le soluzioni in itinere, individuate per la Colmata di Marisabella. Di contro, l’attuale rapporto tra Associazioni di protezione ambientale, rappresentanti la Cittadinanza Attiva, e l’Autorità Portuale sembra nei fatti sospeso rispetto al periodo precedente. Riteniamo però che, ora in maggior misura, gli importanti interventi di trasformazione e di completamento della Colmata nel Porto di Bari interessino, per gli sviluppi che ne derivano, i vari livelli territoriali su cui tali decisioni ricadono: da quello metropolitano sino a quello transnazionale. Sono trascorsi decine di anni dal primo intervento “traumatico e incompiuto” della Colmata (realizzata solo per 1/3 del suo sviluppo totale), ma della sua riattivazione e prosecuzione lavori nulla alle Associazioni e Comitati è stato reso noto. Al momento si hanno solo notizie parziali, indiscrezioni di stampa e non è stato possibile, neanche su richiesta, ottenere dall’Autorità del Sistema Portuale dell’Adriatico Meridionale (AdSP



Società Italiana di Geologia Ambientale
c/o Fidaf via Livenza, 6 00198 Roma
C.F. 04336801008
sito web: www.sigeaweb.it
SIGEA Sezione Puglia
e-mail: puglia@sigeaweb.it

MAM), anche se in via transattiva e concordata, la documentazione relativa al futuro completamento dell'opera.

Considerato che:

I seguenti elementi di carattere tecnico-ambientale evidenziati e discussi diversi anni fa ed eventualmente altri aggiuntivi, potrebbero essere presi in considerazione nell'attuale riattivazione dei lavori:

A) La presenza di acque pluviali "urbane" e di acque sotterranee interessanti la Colmata e l'area urbanizzata prossima a essa e i meccanismi del loro smaltimento. Due tipologie di acque avevano e hanno come recapito finale l'ansa di Marisabella: quelle pluviali provenienti dal sistema urbano prospiciente la Colmata e le acque di falda sotterranee provenienti dalla zona collinare posta a monte della stessa;

B) Le attività di sbancamento del "basamento roccioso carbonatico" costituente il fondale del porto prospiciente la Colmata. La necessità di eliminare parte delle rocce carbonatiche del basamento del fondale era stata ipotizzata per aumentare la profondità di pescaggio dell'area portuale prospiciente la Colmata. Questo intervento costoso e dagli impatti non secondari, avrebbe permesso l'attracco di navi passeggeri e/o commerciali una volta completata l'opera.

Per quanto riguarda il punto A) una serie di osservazioni su tale problematica furono formalmente comunicate all'Autorità Portuale, dalla Consulta Comunale dell'Ambiente di Bari, invitata a discutere sull'opera. Le osservazioni furono successivamente trasmesse dall'Autorità Portuale al Genio Civile per le Opere Marittime (G.C.OM) di Bari, responsabile delle operazioni di progettazione e di realizzazione. Tali osservazioni riguardavano la necessità di realizzare, ai fini della salvaguardia idraulica della Colmata e in particolare del costruito presente nell'hinterland immediatamente prospiciente la stessa, oltre a due canali trasversali che attraversavano la Colmata, un fondamentale "canale di guardia" posto a monte della stessa. L'obiettivo di quest'ultima struttura era di raccogliere e smaltire sia le acque pluviali provenienti dall'area urbana sottesa, sia le acque sotterranee entrambe avevano, come già riportato, il recapito finale nell'ansa di Marisabella. I due interventi d'ingegneria idraulica furono progettati e realizzati, in quanto i consulenti del Genio Civile delle OM valutarono, (sulla base di modellazioni teoriche e simulazioni numeriche), che la risalita delle acque pluviali e sotterranee convogliate nell'Ansa potesse alzarsi sino a circa 19 cm a distanza di 500 metri dalla costa (nella parte di quartiere murattiano sotteso). Tale risalita sarebbe stata generata dallo sbarramento fisico, impermeabile o molto poco permeabile, creato dai materiali di riempimento la Colmata. Di contro, le opere di mitigazione suggerite e realizzate, avrebbero ridotto la risalita di tali acque a circa 2 cm a distanza di circa 100 m dalla linea di costa. Perché erano e sono importanti tali opere? È il caso di ricordare che gran parte del costruito prospiciente la Colmata risale ai primi del '900 e che le fondazioni delle costruzioni non erano in cemento armato, ma fondazioni di tipo "diretto" poggianti sul substrato carbonatico e/o su materiale di riporto. Da questo si deduceva che tutti i cantinati delle costruzioni, prospicienti l'area di realizzazione della Colmata, sarebbero state interessate dalla risalita delle acque di corrivazione e di falda "sbarrate" dalla Colmata e che tali acque avrebbero creato problemi di forte umidità e inagibilità, ma anche i



Società Italiana di Geologia Ambientale

c/o Fidaf via Livenza, 6 00198 Roma

C.F. 04336801008

sito web: www.sigeaweb.it

SIGEA Sezione Puglia

e-mail: puglia@sigeaweb.it

più gravi problemi di stabilità delle fondazioni. La presenza di tali acque e in particolare le loro oscillazioni periodiche (dovute a variazioni stagionali della piovosità, ma anche a variazioni planetarie maree, fasi lunari...) avrebbero potuto minare la stabilità delle fondazioni del “vetusto” costruito.

Per il punto B): (Sbancamento del fondale marino prospiciente la Colmata mediante escavazione). Nella fase finale di completamento era stato previsto una notevole attività di sbancamento del fondale marino prospiciente la Colmata. Tale operazione si rendeva necessaria per aumentare il pescaggio e permettere alle grandi navi di poter attraccare nella parte terminale della stessa (non sappiamo se nell'intervento attuale di completamento questa operazione sia ancora prevista). Le motivazioni dell'operazione risiedevano nel fatto che la profondità del fondale marino prospiciente la Colmata diminuiva sino a raggiungere i 3 metri. Le navi passeggeri e/o mercantili, come noto, hanno bisogno di una profondità di pescaggio superiore a 12/15 m per attraccare ed effettuare le manovre preparatorie di avvicinamento. D'altra parte sulla base di sondaggi meccanici noti, il fondale risultava costituito nella parte superficiale (per uno spessore 1,0/1,5 m), da depositi limosi e sabbiosi, che ricoprivano i sottostanti banchi e strati di rocce calcaree e dolomitiche potenti decine di metri e aventi ottime caratteristiche fisico-meccaniche. Era infatti, necessario utilizzare cariche di dinamite per frantumare le rocce carbonatiche del basamento, i residui e i fanghi derivanti sarebbero stati trasportati e depositati al largo. Questa operazione avrebbe creato problemi biologico-ambientali dovuti alle grandi quantità di materiale carbonatico da smaltire. Le operazioni avrebbero interessato l'area portuale in più punti, per una superficie complessiva valutata intorno ai 340.000 mq e con volumi di rocce da rimuovere stimate intorno a 1,5/ 2,0 milioni di mc. Al fine di controllare l'attività di sbancamento fu suggerito, dai geologi delle Associazioni Ambientaliste (Ecodem, SIGEA...), di prevedere una rete di monitoraggio sismico con “geofoni” disposti nell'area portuale e nell'area urbanizzata prospiciente l'operazione. La realizzazione di questo reticolo avrebbe permesso di misurare “in continuo” l'entità della propagazione delle onde microsismiche generate dall'esplosivo utilizzato. A causa della vicinanza del costruito urbano, della sua vetustà e della mancanza di fondazioni in c.a., tale monitoraggio era necessario al fine di prevenire problemi di stabilità nelle “vetuste e fragili fondazioni”. Le operazioni di sbancamento, (qualora attualmente ancora previste), presentano un costo economico e ambientale notevole, come si evince da quanto su-descritto.

SI CHIEDE

ALL'AUTORITÀ DEL SISTEMA PORTUALE DELL'ADRIATICO MERIDIONALE

di avviare un confronto tra l'AdSP e le Associazioni di protezione ambientale e quelle che rappresentano la società civile (riunite nella Consulta Comunale dell'Ambiente di Bari) per affrontare e chiarire tutte le questioni di carattere tecnico-scientifico e ambientali rimaste aperte per il completamento della Colmata.

Si chiede, inoltre, di mettere in atto meccanismi che permettano di poter accedere ai documenti e di poter esprimere liberamente le proprie opinioni tecnico-scientifiche e le valutazioni dei costi, intesi come consumo di risorsa naturale e sottrazione di benessere alla popolazione locale, e dei benefici generati dai progetti previsti per il completamento della Colmata.



Società Italiana di Geologia Ambientale
c/o Fidaf via Livenza, 6 00198 Roma
C.F. 04336801008
sito web: www.sigeaweb.it
SIGEA Sezione Puglia
e-mail: puglia@sigeaweb.it

Siamo certi che con un confronto aperto e partecipato potrebbero essere spiegate e comprese l'utilità delle opere da completare, anche se presentano un "elevato costo" per il territorio e per l'ambiente. Tali scelte rivestono, come è facile immaginare, un ruolo importante nell'equilibrio, nel riassetto e nella riqualificazione del "Sistema Urbano dell'Area Metropolitana di Bari".

Siamo consapevoli che nella richiesta e auspicata discussione si dovrà tener conto di esigenze e problemi a scala più ampia di quella metropolitana. È indispensabile, comunque che la cittadinanza attiva venga a conoscenza delle operazioni in essere e in divenire, anche per riaprire un dibattito chiuso da tempo, per fatti non legati a disattenzione, ma ad eventi contingenti. Noi siamo convinti assertori del fatto che le decisioni sulla Colmata di Marisabella, non possono e non devono passare solo attraverso decisioni verticistiche e tecnocratiche-economicistiche, ma essere il più possibile partecipate e condivise: il percorso descritto più lungo e più complesso, è a nostro avviso auspicabile e perseguibile, al momento e nel prossimo futuro, per un Paese che pensa alla tutela dell'ambiente e al benessere dei suoi cittadini.

Per la SIGEA
(Antonio Paglionico)

Prof. geologo Antonio Paglionico
Cell. 340 260 6396
E-mail: puglia@sigeaweb.it