



il Pagùro

ottobre 2005

Informazione critica per la tutela dell'ambiente e della qualità della vita nella Bassa Vallesina

UN ATTO CONCRETO DI LIBERTA'

di **Loris Calcina**

All'esordio di una pubblicazione non ci si può sottrarre alla domanda: perchè ?

Il Paguro, nelle nostre intenzioni, dovrà essere uno strumento di informazione, riflessione e denuncia sulle problematiche che investono l'ambiente, la salute e, in generale, la qualità della vita dei cittadini. C'è una spinta civile e democratica diffusamente esercitata dai cittadini negli ultimi anni sul territorio, e non intendiamo soltanto di Falconara.

I mezzi di informazione danno notizia di questa spinta ma non possono che informare soltanto su alcuni pezzi di un puzzle complesso, articolato e con una sua logica politica diversa e spesso antitetica a quella partitica. Il Paguro cerca di rispondere alla necessità di ricomporre per il cittadino questo puzzle, per fargli conoscere quei tasselli che gli permetteranno di formarsi un giudizio autonomo. A tale proposito l'articolo sul by pass ferroviario Api che trovate in questo primo numero ci sembra propedeutico.

Sottolineiamo, inoltre, come gli argomenti trattati in questo numero danno un'impronta precisa al Paguro, e cioè l'estrema attenzione nel saper di lavorare e vivere su un territorio che è stato dichiarato nel 2000 - a ragione ed anche con il nostro sostegno - "Area ad Alto Rischio di Crisi Ambientale".

E' anche per questo motivo che al di là di questo n°1 - rimasto in gestazione alcuni mesi - il Paguro si propone come spazio di intervento ed approfondimento per tutti i comitati ed associazioni di base in questa "Area territoriale a Rischio".

Già queste ci sembrano motivazioni importanti per tentare un salto di qualità con il Paguro, il quale rappresenta senza dubbio una sfida, come lo è stata la volontà di impugnare i nostri diritti, talvolta da soli, nei confronti di potenze economiche

segue a pag.2

Sommario

Strage ittica nell'Esino	pag. 2
Onda anomala bitume	pag. 3
Appello alla sentenza Api	pag. 3
Chi ha ideato il by-pass dell'Api ?	pag. 4
Chi sostiene ora il by-pass	pag. 6
Rifiuti e futuro sostenibile	pag. 7
Quale destino aspetta la Bassa Vallesina ?	pag. 8
La Villanova dei cittadini: un'esperienza di progettazione partecipata	pag. 8



pesci avvelenati nell'Esino



massa bituminosa sulla spiaggia

**ECO-BARBARIE
DA PUNIRE !**

segue dalla prima pagina

come la raffineria Api o Rete ferroviaria italiana spa e Trenitalia spa.

E' una sfida che va affrontata anche se siamo coscienti di non essere dei professionisti, bensì cittadini che partecipano in prima persona a fatti ed eventi che, dunque, meritano di essere raccontati anche da chi li vive, senza mediazioni, senza deleghe, valorizzando le notizie attinte dalla propria rete di relazioni. Soltanto uno strumento comunicativo autonomo, voce dei cittadini e dell'associazionismo, può tentare di opporsi ad aggressive e periodiche campagne comunicative di potenze industriali ed economiche che, tentando di riciclarsi come ambientalmente compatibili, oscurano la costante minaccia alla salute dei cittadini e all'ambiente declassandoli a meri "effetti collaterali" delle loro insalubri attività e dei loro progetti. Infine, soprattutto in presenza di una profondissima crisi della rappresentanza politica è importante cercare di dare voce a chi non si sente o si sente poco rappresentato da una politica partitica miope che si limita a gestire il presente e sembra aver irrimediabilmente perso di vista i progetti di trasformazione e miglioramento per tutta la collettività. Ecco perché, date queste premesse, il Paguro rappresenta un atto concreto di libertà ed un'ulteriore sfida, forse la più difficile: quella contro una normalizzazione restauratrice.



**SONO GRADITE
OPINIONI
E SEGNALAZIONI
DEI CITTADINI
ALLA REDAZIONE**



il Paguro

edito dai comitati cittadini di Falconara:

**comitato di Villanova
comitato di Fiumesino
comitato "25 agosto"**

supplemento a Urlo
mensile di resistenza giovanile
n.124 settembre 2005

Iscrizione al registro del Tribunale di Ancona
al n.5 del 31/3/1993

direttore responsabile:
Giampaolo Milzi

REDAZIONE:

via F.Campanella n.2
60015 Falconara M. (AN)
tel. 3339492882

em@il: comitato25agosto@virgilio.it
www.comitati-cittadini.net

immagini: archivio dei Comitati
stampa Flamini - Osimo

Diagnosi di David Belfiori, responsabile della riserva Ripabianca

STRAGE ITTICA NELL'ESINO **"ECOSISTEMA CONTAMINATO E IN GINOCCHIO"**

di **Roberto Farotti**

Una situazione drammatica e avvilente si è presentata agli occhi dei volontari del Wwf, delle associazioni dei pescatori e della polizia provinciale e di chi scrive tra venerdì 26 e domenica 28 agosto: quintali di pesce morto sul fiume Esino nel tratto che va dalla riserva naturalistica Ripabianca fino alla località "la Chiusa" di Agugliano. All'allarme sul ritrovamento del pesce morto scattato nel tardo pomeriggio del 26 ha fatto seguito il triste ma indispensabile recupero delle carcasse del pesce avvelenato trasportato nei carrelli al traino delle auto della polizia provinciale.

Secondo le ultime risultanze di indagine, l'ipotesi più accreditata riguardo le cause dell'inquinamento è quella che ne attribuisce le responsabilità a uno scarico abusivo di liquami. Il materiale contaminante proverrebbe da un allevamento ancora ignoto.

Quella che segue è l'intervista a David Belfiori, responsabile della riserva naturalistica Ripabianca.

A tutt'oggi quali sono i dati certi?

"Dieci quintali di pesce morto e smaltito; probabilmente 1- 1,5 ql. di pesce morto ancora nel fiume che non è stato possibile prelevare perché molto piccolo; circa 5-6 km di fiume dove l'inquinamento ha determinato un azzeramento biologico con la morte di tutti i pesci: dalle alborelle di 3 cm fino alle carpe di 20-25 cm. Suppongo siano morti anche gli insetti e la microfauna ittica. La zona interessata va dalla riserva di Ripabianca fino alla Chiusa di Agugliano."

Si conoscono i risultati delle analisi?

"Dalle analisi dell'Arpam è stata trovata presenza di ammoniaca in una concentrazione fuori dai parametri consentiti unitamente ad una forte presenza di residui fecali. Certamente ci troviamo di fronte ad un danno ambientale di grande entità per il fiume Esino anche se è difficile stabilirne l'esatta entità perché potrebbe anche verificarsi la morte di altri animali più in alto nella catena alimentare tipo gli aironi cenerini, le volpi o altri animali che si sono abbeverati in quel tratto di fiume".

Quale pensi sia stata la causa dell'inquinamento?

"L'ipotesi più concreta è quella per la quale la sostanza inquinante sia stata scaricata nel fosso delle acque bianche che attraversa la zona industriale di Jesi e sbocca nel fiume Esino, nella zona sud della riserva naturalistica".

Quali provvedimenti precauzionali sono stati presi?

"La Provincia di Ancona ha emesso due ordinanze: una per il divieto di pesca e l'altra per vietare il prelievo dell'acqua per uso irriguo".

Quali azioni intraprenderete come Wwf?

"Per la gravità del fatto la situazione è seguita anche dalla struttura nazionale del Wwf. Comunque presenteremo una denuncia contro ignoti per danno ambientale e credo che ci costituiremo parte civile. Dobbiamo comunque verificare le eventuali attività per ripristinare il livello ecologico del fiume Esino che con l'inquinamento è stato azzerato".

Quanti volontari hanno partecipato alle operazioni di recupero del pesce avvelenato?

"Sette volontari del Wwf insieme agli altri volontari delle associazioni dei pescatori e cacciatori... complessivamente una trentina di volontari che in due giorni sono riusciti a rimuovere il 90-95% del pesce morto ai fini dello smaltimento. Questo, a mio avviso, è stato molto importante perché ha evitato altri problemi di ordine sanitario determinati dalla putrefazione del pesce ed ha limitato i danni sugli uccelli che si potevano cibare di quel pesce".

ONDA ANOMALA BITUME

Chi l'ha visto? Chi l'ha raccolto? Chi l'ha pesato?

di Loris Calcina

In seguito agli spiaggiamenti da settembre 2004 fino ad agosto 2005 i comitati di Villanova e Fiumesino hanno inviato una lettera al Pubblico Ministero titolare dell'inchiesta sulle responsabilità e le conseguenze ambientali dell'incidente dell'8 settembre 2004 al carico bitumi della raffineria Api.

La nota chiede con urgenza che ai fini della esaustiva valutazione del danno ambientale di quell'incidente vadano proseguite le analisi del bitume ritrovato, e soprattutto che vengano impartite disposizioni per "la raccolta differenziata" e la pesatura del materiale bituminoso che è spiaggiato con le mareggiate. A parere dei comitati, queste misure devono coinvolgere in maniera coordinata l'Arpam e i Sindaci dei Comuni interessati poiché fino ad oggi non ci risulta (nessuno ci ha informato) che tale materiale sia stato stoccato e pesato oppure, come avvenuto nello spiaggiamento del 13 agosto u.s., recuperato dalla spiaggia.

Va ricordato che il bitume trovato sulle spiagge si presenta come scaglie indipendenti o agglomerato insieme a sassi e/o alghe e talvolta è venuto a contatto con parti del corpo dei bagnanti.

Dunque non cala l'attenzione dei cittadini sulle conseguenze dell'incidente dell'8 settembre 2004 rispetto al quale i comitati sono stati riconosciuti parti lese. Per la segnalazione del bitume sulle spiagge, è importante ed imprescindibile la vigilanza e la collaborazione di tutti i cittadini amanti del mare e delle spiagge. Per le segnalazioni ricordiamo il numero di telefono del Comune di Falconara M.ma 800122212 e quello dei comitati 3339492882.

Gli spiaggiamenti segnalati dai cittadini e dai comitati

- 08 settembre 2004: spiaggia di Falconara centro e Palombina;
- 11 settembre 2004: spiaggia Villanova e Rocca Priora;
- 18 settembre 2004: spiaggia Villanova e Falconara Stazione;
- 26 settembre 2004: spiaggia Villanova e Falconara Stazione;
- 27 ottobre 2004: spiaggia Villanova;
- 14 aprile 2005: spiaggia di Senigallia;
- 09 giugno 2005: spiaggia Villanova, Rocca Priora e Marina di Montemarcano;
- 10 luglio 2005: spiaggia di Marzocca;
- 13 agosto 2005: spiaggia di Villanova.



bitume sulla spiaggia di Rocca Priora nel settembre 2004

COSI' IMPARI !

LO SAI CHE QUI AL MARE
NON SI DEVE FARE IL BAGNO
E NON SI DEVE GIOCARE
CON LA SABBIA



SENTENZA API, I PERCHE' DI UN APPELLO NECESSARIO

di Massimo De Paolis e Loris Calcina

Il processo e la sentenza per l'incendio del 25/8/1999 all'Api hanno visto, per la prima volta dall'esistenza della raffineria, singoli cittadini e comitati costituiti parte civile contro l'Api. Quel diritto è stato pienamente riconosciuto dal giudice del Tribunale Vincenzo Capezza il quale, a seguito del suddetto processo penale, ha condannato anche la raffineria Api, a risarcire i danni ai comitati ed ai cittadini costituitisi parte civile. Nonostante ciò le motivazioni di quella sentenza hanno suscitato in noi perplessità tali da ritenere necessario il processo di appello, in modo che

possa essere di nuovo valutata l'eventuale responsabilità della dirigenza della raffineria Api.

Infatti durante il dibattimento, l'esistenza di una generalizzata e scorretta prassi di lavoro (la mancata chiusura di alcune valvole nella zona movimentazione prodotti della raffineria) è stata ammessa da alcuni testimoni che hanno personalmente operato in quella maniera, ma è stata negata da altri testimoni superiori gerarchici e controllori dei primi. Ciò ha evidenziato quantomeno uno scollamento organizzativo nell'azienda e, di conseguenza, una carente applicazione delle procedure gestionali operative. Per di più, le motivazioni della sentenza riconoscono che l'operatore condannato aveva una "inadeguata preparazione specifica" e non è mai stato in possesso di schemi di

segue a pag. 7

CHI HA IDEATO IL BY-PASS DELL'API

retrospettiva sul progetto della bretella ferroviaria

a cura dei comitati

Una certa informazione, priva di approfondimento critico, come quella troppo spesso offerta dai mass-media, si occupa soltanto della diffusione di “notizie oggettive” (molto spesso fornite da soggetti istituzionali interessati) e quindi ha il potere di farci considerare sicuro ciò che invece non lo è. Così come di inibire lo stimolo alla riflessione ed alla comprensione dei fatti.

Quello del by-pass Api è un caso esemplare.

Quando, alla metà del 2002, i giornali cominciarono a citare il “by-pass Api”, sembrava si trattasse di una scelta già consolidata e “sicura”, in procinto di passare alla fase di attuazione.

Soltanto chi da molto tempo seguiva gli accadimenti per comprenderne il senso, andando oltre alla semplice raccolta di notizie, poteva avanzare dubbi, cercando di capire, attraverso l'analisi dei documenti ufficiali, come stessero effettivamente le cose.

Si scopre così che ancora nel 2000, come si evince dalla “Dichiarazione di area ad elevato rischio di crisi ambientale”, non esisteva alcuna ipotesi di by-pass Api, ma una “bretella Chiaravalle-Montemarcano, chiesta dalle ferrovie al fine di evitare il nodo di Falconara nel collegamento Roma-Rimini”. Un solo binario dedicato al trasporto merci.

L'ipotesi bretella Chiaravalle-Montemarcano, che attraverso la Piana delle Poiole si collega alla linea adriatica all'altezza della ex-Montedison, è conosciuta da tempo. Ha ottenuto pareri preliminari favorevoli da parte della Regione ed è considerata anche nel Piano territoriale di coordinamento

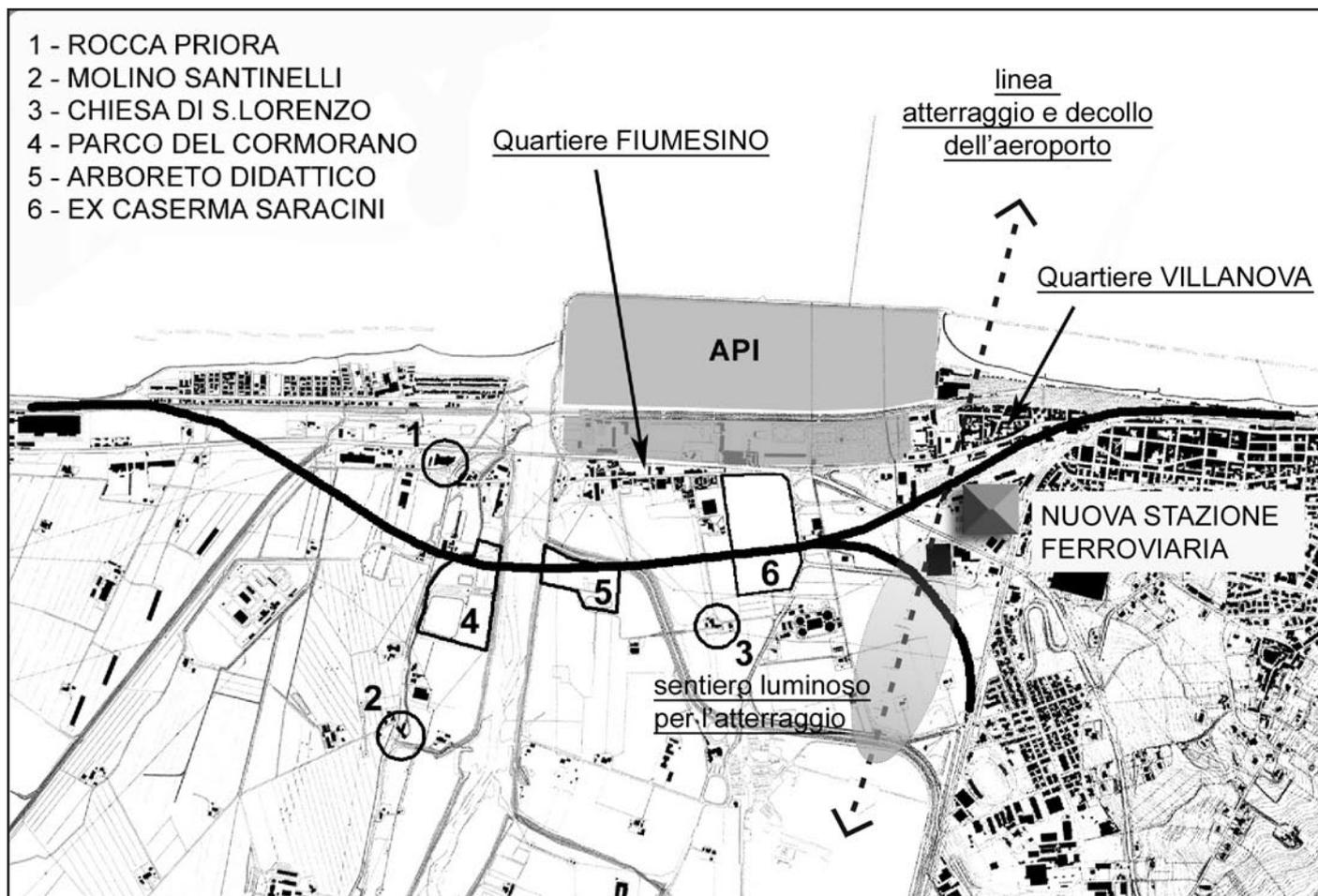
della Provincia di Ancona che, tuttavia, propone un adeguamento di tracciato più compatibile con un arretramento della linea adriatica da Marzocca ad Ancona sud, affiancato a quello dell'autostrada, in sintonia con gli indirizzi del progetto “Corridoio Adriatico”.

Sempre nella dichiarazione sul rischio, il problema connesso al transito della ferrovia adriatica entro l'ambito della raffineria è considerato (giustamente) in modo completamente separato dai problemi di ordine trasportistico. Le ipotesi di mitigazione di cui si discute in quel periodo riguardano essenzialmente la realizzazione di dispositivi di protezione, come paramenti murari, gallerie o simili.

Ma allora quando, e soprattutto, chi ha avanzato la strana ipotesi di “liberare” la raffineria dal transito ferroviario? I giornali parlano sempre di “progetto Rfi”, ed infatti il progetto preliminare del by-pass porta la firma delle ferrovie. Ma perché le Ferrovie avrebbero avanzato una proposta che appare più costosa e meno efficiente sul piano trasportistico? Una risposta ci viene – indirettamente – proprio da Rfi la quale, in risposta alle osservazioni avanzate dai comitati sullo studio di impatto ambientale del progetto del by-pass, afferma che:

“la realizzazione del by-pass di Falconara M.ma nasce da una richiesta formale del presidente della Regione” ed ha “lo scopo di minimizzare gli impatti dell'attraversamento dell'Api”.

Perché l'ex Presidente della Regione avrebbe chiesto questo spostamento? Forse qualche studio successivo alla “Di-





chiarazione di area ad elevato rischio di crisi ambientale” aveva evidenziato che questo era il modo più conveniente per diminuire il rischio?

Non risulta esserci nessuno studio che avanzi una tale ipotesi. E poi, non è forse il Piano di risanamento previsto a seguito della Dichiarazione a dover indicare, in prima istanza, gli interventi urgenti per la riduzione del rischio? Perché anticipare queste scelte e, per di più, senza alcuna valutazione tecnica comparativa?

La conferma dell’ipotesi di una decisione tutta “politica” del by-pass Api ci viene proprio dal principale documento tecnico relativo al rischio industriale: l’istruttoria del Rapporto di sicurezza redatto dall’Api condotta dal Comitato tecnico regionale (Ctr), consegnata il 10 dicembre 2002, che riguardo alla ferrovia non mostra scenari di crisi così catastrofici ma, tuttavia, si limita a “prendere atto della esistenza di un’intesa tra Governo e Regione Marche siglata il 24 ottobre” che prevede lo spostamento della ferrovia. Quindi la decisione è stata presa dalla Regione senza neanche coinvolgere il Comitato tecnico, il quale sembra non conoscere nulla di quella scelta e delle motivazioni che l’hanno generata.

La data del 24 ottobre 2002 corrisponde alla sottoscrizione dell’Intesa generale quadro Stato-Regione, dove compare la previsione di realizzare il by-pass Api. L’intesa è stata poi ratificata congiuntamente dalla Regione, dalla Provincia e dal Comune di Falconara (in questa occasione tutti d’accordo) il 5 novembre 2004.

Dalla lettura del testo dell’Intesa generale quadro, si risale al 21 dicembre 2001, data della delibera Cipe in cui, per la

prima volta, si fa menzione del by-pass Api. Uno scenario, quello regionale, che dopo quasi tre anni di stasi a seguito dell’incidente del 25 agosto 1999, improvvisamente, nella primavera del 2002 (appena pubblicata la delibera Cipe che recepisce il by-pass Api) è colto da un insolito fervore.

Tutto comincia a correre. E non mancano i colpi di scena, come il burrascoso cambio della guardia nella componente di Rifondazione Comunista all’interno della Giunta regionale, dove alla Cecchini succede Marco Amagliani, al quale viene affidato proprio l’assessorato all’Ambiente, che avrà quindi un ruolo centrale sulla concessione Api. Solo una coincidenza?

Il 30 maggio 2002 la raffineria Api chiede alla Regione Marche il rinnovo della concessione. Anche questa è una coincidenza?

A ulteriore prova del fatto che il by-pass Api sia nato, nelle stanze della Regione, come soluzione politica prima che tecnica è il documento regionale di accertamento di conformità del Ptc della Provincia di Ancona datato 12 febbraio 2003, nel quale si dichiara che ancora “è in corso un accordo tra Regione, Anas e Rfi spa per avviare un progetto preliminare di linea ferroviaria adriatica da Falconara a Marina di Montemarciano, con contestuale realizzazione di una bretella di collegamento con la linea romana ...”

Progetto by-pass Api e rinnovo della concessione viaggiano quindi di pari passo. Nascono e si concludono, per quanto attiene alla competenza regionale, negli stessi periodi, in apparente sintonia.

Ma appare evidente che chiedere lo spostamento della ferrovia per ridurre il rischio causato dalla raffineria equivale ad affermare con assoluta certezza che la raffineria dovrà restare.

Ciò potrebbe far supporre che il presidente della Regione aveva già deciso, almeno dal dicembre 2001, che il rinnovo della concessione sarebbe stato accordato. Lo aveva deciso già prima che l’Api avanzasse la domanda di rinnovo della concessione?

Sembrirebbe quasi che l’Api abbia atteso il recepimento del by-pass come atto probatorio della disponibilità della Regione prima di presentare la domanda di concessione: sicura, a quel punto, che sarebbe stata accordata.

Di certo c’è che l’Api, grazie al by-pass, vede risolti, con i soldi dello Stato, alcuni dei problemi di compatibilità territoriale, causati dalla sua espansione.

Di certo è anche che l’Api otterrà nuove superfici utili, liberate dallo spostamento della linea adriatica, risolvendo la tragedia del 25 agosto 1999 in un’ulteriore occasione di espansione.

Tutto questo grazie all’azione energica della Regione Marche, che ha addirittura convocato la Conferenza dei servizi per la valutazione del progetto del by-pass in anticipo rispetto alle scadenze previste ai termini di legge.

E siccome in tutte le commedie all’italiana è sempre presente il gioco del destino, il giorno in cui la Regione ha dato il parere favorevole al by-pass, chiudendo definitivamente la partita Api, non poteva che essere il 25 agosto.

Esattamente nell’anniversario del quarto anno dal tragico incidente, mentre i cittadini, soli, ricordavano.

CHI SOSTIENE ORA IL BY-PASS

VECCHI E NUOVI PALADINI DI UNA SCELTA INACCETTABILE

a cura dei comitati

In questi ultimi mesi i comitati hanno continuato a denunciare la gravità dell'ipotesi del by-pass, illustrando in più sedi come questo tracciato determini un impatto ambientale devastante sul territorio e, soprattutto, un peggioramento delle condizioni di sicurezza per i residenti di Villanova e Fiumesino.

Ultima, in ordine di tempo ma non di importanza, la delicata interferenza dell'opera con i sistemi di sicurezza al volo dell'aeroporto, che è stata ignorata dalla Regione Marche in sede di Valutazione di impatto ambientale e riproposta con forza ai Ministeri competenti solo da una relazione tecnica commissionata dai comitati ad una società di consulenza per la sicurezza aeroportuale!

Nella primavera del 2004 la Provincia di Ancona ha reso pubblico lo studio sull'arretramento della ferrovia adriatica che prevede la riconversione dell'attuale tracciato costiero in una linea metropolitana leggera.

Al fine di verificare la possibilità di conciliare le posizioni dei comitati con l'ipotesi avanzata dalla Provincia, il presidente Giancarli, nel corso di una conferenza sul tema tenutasi a Senigallia, ha invitato i comitati ad un incontro che si è tenuto presso la sede provinciale il 21 maggio 2004, presenti anche l'ing. Marconi, progettista dello studio per l'arretramento della ferrovia, gli assessori Linguiti e Montesi. Dall'incontro, svoltosi in un clima sereno e cordiale, sono emerse importanti considerazioni relative al by-pass:

- Il by-pass non serve al progetto di arretramento della ferrovia e di metropolitana leggera, promosso dalla Provincia
- E' bene scindere il problema della sicurezza, legato alla vicinanza ferrovia-Api, dal problema trasportistico di assicurare un raccordo diretto da Roma verso Rimini.
- Riguardo alla sicurezza, la soluzione più conveniente, come ribadito dall'ing. Marconi, è la realizzazione di un tunnel artificiale, utile anche a migliorare le condizioni di sicurezza per Fiumesino e ad abbattere l'inquinamento acustico.
- Riguardo al raccordo ferroviario, è conveniente puntare direttamente su un arretramento della ferrovia adriatica, evitando ingenti spese (per il by-pass) che si rivelerebbero inutili per un tracciato di metropolitana leggera.

L'intesa raggiunta tra Provincia e comitati ha scatenato l'ira del sindaco di Falconara Carletti, che con la messa in discussione del by-pass vede vacillare il progetto Bohigas ed il piano di recupero di Villanova.

L'ipotesi di arretramento della ferrovia adriatica (in grigio) e la nuova linea della metropolitana di superficie (in nero) secondo lo studio promosso dalla Provincia di Ancona

Drastica anche la replica della segreteria Ds, a nome di Roberto Piccinini, il quale giunge ad affermare che il presidente Giancarli ha sostenuto "suo malgrado" l'inutilità del by-pass ed a mettere in dubbio la legittimità stessa dei comitati (come se occorresse una legittimazione per esprimere le proprie idee), invitando Carletti e Giancarli ad adoperarsi assieme perchè il by-pass venga al più presto approvato! Ciò conferma una certa paternità politica del by-pass.

Rispetto a questa posizione, era lecito quindi aspettarsi che la parte politica avversa assumesse posizioni contrarie.

In effetti il viceministro Baldassarri aveva più volte annunciato (a partire dal mese di febbraio) che avrebbe presentato la soluzione del Governo per il nodo di Ancona, ivi compresa una ipotesi di arretramento della ferrovia che lasciava intendere una eliminazione del by-pass, la cui discussione al Cipe era stata difatti sospesa, assicurando di persona i rappresentanti dei comitati.

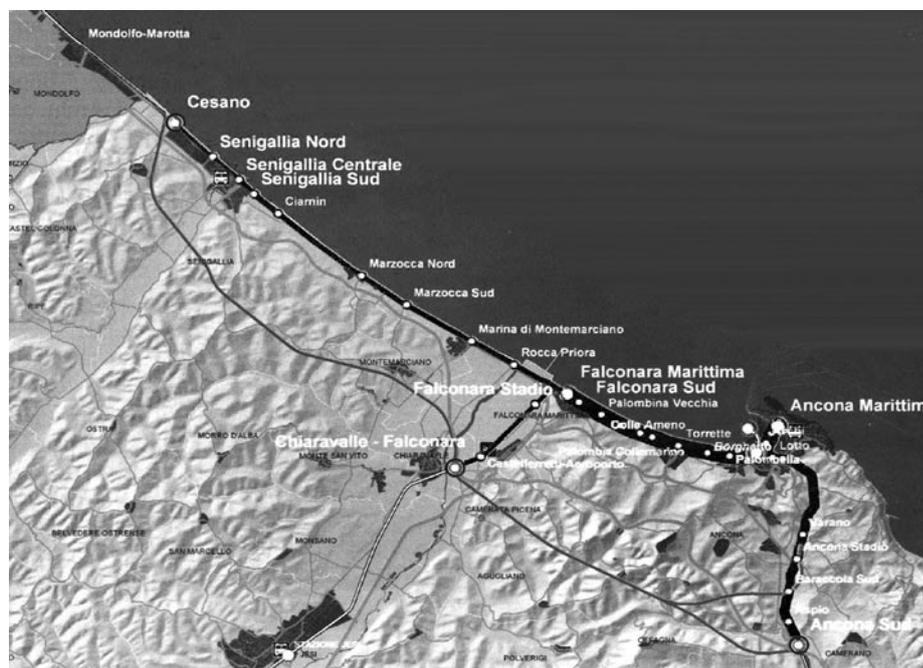
Il 1° giugno 2004 Baldassarri ha esposto ad Ancona una ipotesi di tracciato ferroviario interno molto discutibile che invece conferma il by-pass, proponendo addirittura una stazione a Fiumesino.

Quindi, Ds e An, sinistra e destra, sono d'accordo sul by-pass. Resta da chiedersi a che cosa o a chi si deve questo accordo.

C'entra forse il raggiungimento di un compromesso tra grandi interessi sul territorio, quali la Quadrilatero, l'Api, le operazioni immobiliari a Falconara nord? Una riuscitissima concertazione? (perchè farsi la guerra! c'è da fare per tutti).

C'entrano qualcosa i 3,5 ettari che potrebbero essere rapidamente liberati all'interno dell'Api? Spazi preziosi per collocare le nuove centrali termoelettriche più volte annunciate dalla dirigenza della raffineria.

Come ci ha insegnato la vicenda dei buoni benzina, in certi casi i fronti politici contrapposti mostrano un atteggiamento stranamente unitario.





RIFIUTI E FUTURO SOSTENIBILE

la redazione intervista E. Bianconi di Greenpeace Ancona

di Elisa Griffoni



Con la conferenza stampa congiunta del 23.07.05 è stata data notizia dell'attività di un gruppo di lavoro di cittadini di Chiaravalle, Montemarciano, Monte San Vito, Agugliano, Polverigi, Osimo, Filottrano e Falconara sulla problematica dei rifiuti. Costituiti in associazioni e comitati, i cittadini hanno assunto come punto di partenza la protesta già in atto da parte dei comitati di Chiaravalle, Montemarciano, Monte San Vito contro l'ipotesi avanzata dal consorzio Conero Ambiente di realizzare un impianto centralizzato di selezione e trattamento dei rifiuti, a servizio del Bacino 1 della Provincia di Ancona, nel Comune di Chiaravalle in località Galoppo. Da lì è scaturito uno dei punti qualificanti espressi durante l'incontro con la stampa e cioè che "La scelta dell'area appare scellerata" poiché si aggraverebbe "la situazione del territorio della Bassa Vallesina, già riconosciuto Area ad elevato rischio di crisi ambientale, e sul quale gravano attività altamente inquinanti quali 3 poli di produzione energetica logisticamente molto vicini (centrale Api, Sadam Jesi, Centrale Camerata Picena), un aeroporto internazionale in via di ampliamento, un'autostrada che corre all'interno di un centro abitato, una grossa raffineria e diverse altre attività altamente nocive. Tutto questo in una zona ad alta densità demografica, forse la più alta della Regione. Un territorio, quindi, nel quale sono da escludere, nella maniera più assoluta, ulteriori carichi urbanistici e nuove fonti di inquinamento".

Rispetto alla problematica abbiamo intervistato Emanuele Bianconi, uno dei responsabili della zona di Ancona di Greenpeace che fa parte del gruppo di lavoro insieme ai comitati cittadini.

Come giudichi, in generale, la scelta di Conero Ambiente S.p.A. di realizzare un impianto di selezione e trattamento rifiuti al servizio del bacino 1 della Provincia di Ancona?

"Estremamente sbagliata perché un impianto del genere produrrà, tra l'altro, anche combustibile da rifiuti (Cdr). Ciò significa che con quell'impianto Conero Ambiente rinuncerà ad una raccolta differenziata più spinta. I Comuni della Provincia di Ancona differenziano ancora troppo poco. Conero Ambiente deve spiegare ai cittadini perché non ha presentato una proposta per ridurre la produzione di rifiuti, aumentare la raccolta differenziata, aumentare il riutilizzo, il recupero e il riciclaggio!"

In pratica una proposta che comprenderebbe tutte le attività prioritarie indicate nelle strategie europee e nazionali nonché nelle stesse programmazioni della Regione Marche e della Provincia di Ancona!

"Certo! Allora Conero Ambiente invece di proporre la realizzazione di un impianto centralizzato di selezione e trattamento dei rifiuti, avrebbe dovuto e deve presentare un programma per raggiungere almeno il 10-20% di riduzione della produzione dei rifiuti ed almeno il 50-60% di raccolta differenziata. Con questi risultati (già raggiunti in altre parti d'Italia come la provincia di Treviso) l'impianto proposto da Conero Ambiente non sarebbe più necessario perché nel Cdr ci sono proprio gli stessi materiali che andrebbero raccolti in modo differenziato e riciclati!"

Il residuo 20-30% di rifiuto indifferenziato che fine farebbe?

"Può essere trattato con il processo di bio-ossidazione e posto in discariche controllate a impatto zero in quanto quei rifiuti residui ai quali, tra l'altro, è tolta la parte umida (scarti vegetali e della frutta) non creano cattivi odori e non creano percolato."

Ci sembra di poter dire che un impianto come quello progettato da Conero Ambiente per la zona del Galoppo apre la strada all'incenerimento dei rifiuti. Qual è il bilancio energetico della scelta di bruciare i rifiuti anziché ridurre, riciclare e recuperare?

"Anziché recuperare energia, con l'incenerimento si spreca energia. Perché serve energia per estrarre e lavorare nuova materia prima. Mentre con il riciclaggio questa energia non serve. Si riutilizza più volte la stessa materia. Inoltre c'è da sottolineare che le attività di riutilizzo, recupero e riciclaggio portano con sé occupazione e opportunità per le aziende locali. Le tecnologie dei grandi impianti sono spesso tecnologie estere. Perché Conero Ambiente non investe in impianti di riciclaggio? I cittadini devono saperlo perché sono loro che pagano sia in termini di denaro che in termini di salute."

Alcune azioni che si possono fare subito?

"Separazione a monte dei rifiuti umidi che costituiscono il 30-40% in peso del totale dei rifiuti, dei rifiuti secchi riciclabili (carta, vetro, plastica, lattine...) con la raccolta porta a porta o con un maggior numero di bidoni di diverso colore da fornire agli utenti; introduzione della tariffa al posto della tassa così che il cittadino che separa di più paga di meno; per quanto riguarda gli imballaggi incentivare la pratica del vuoto a rendere e dei prodotti alla spina."

Un'ultima battuta?

"La natura non lascia rifiuti, l'essere umano sì... cerchiamo almeno di lasciarne il meno possibile a chi verrà dopo di noi."

segue da pag. 3

allestimento dei trasferimenti dei prodotti petroliferi che lui stesso ha dichiarato di aver effettuato "a memoria ed esperienza".

Viene da chiedersi: di chi è la responsabilità organizzativa se non dei vertici della raffineria Api che continuavano a far lavorare in quel reparto ed in quelle condizioni l'operatore inadeguatamente preparato? Chi, se non la dirigenza della raffineria Api, doveva assicurare la corretta applicazione delle procedure gestionali operative? Non spettava ai vertici Api individuare le azioni correttive necessarie per migliorare il sistema di gestione, anche a tutela dell'integrità dei dipendenti?

Infine la questione della manutenzione della pompa esplosa. La ditta incaricata alla manutenzione segnalò ri-

petutamente che a quella pompa non poteva essere svolta la manutenzione vibrazionale che permette di verificare anomalie di funzionamento. I responsabili della raffineria Api, per circa due anni, non ritennero di mettere la ditta delle manutenzioni nelle condizioni di effettuare quella prova vibrazionale. Quella stessa pompa, il 25 agosto 1999 alle ore 5,35, scoppiò!

Dunque, a nostro avviso, ci sono evidenze affinché si avvii un processo d'appello che verifichi se la dirigenza della raffineria Api mise realmente in essere tutti gli interventi tecnici ed organizzativi che potessero evitare il collassamento di quella pompa e l'incendio che costò la vita a due lavoratori!

OVERDOSE DI CEMENTO, TRAFFICO E INQUINAMENTO PER LA VALLESINA CO-PIANIFICAZIONE DA SBALLO

a cura dei comitati



Tutta l'area compresa tra l'autostrada, Casteferretti e la ferrovia, vicino al casello di Ancona Nord dell'A14 ed all'aeroporto, sarà occupata da capannoni.

Un nuovo casello autostradale alla Gabella sosterrà l'intensa urbanizzazione della pianura valliva antistante Montemarciano e Marina, con 100 ettari destinati ad attività artigianali (dal cimitero di Chiaravalle all'autostrada), con altri 70 ettari in territorio di Falconara destinati alla grande distribuzione commerciale, con altri 30 ettari, tra Marina di Montemarciano e la ex Montedison, occupati da almeno 70.000 mc di nuove costruzioni residenziali, capaci di ospitare circa 600 nuovi abitanti.

Una nuova superstrada collegherà il nuovo casello autostradale con quello esistente e con le S.S. 16 e 76.

A Villanova, accanto alla raffineria Api, un nuovo porto turistico per imbarcazioni da diporto e traghetti per la Croazia comporterà l'avanzamento in mare di quasi 200 metri, in una costa tra le più colpite dai fenomeni di erosione. E nuove scogliere sorgeranno anche davanti alla ex Montedison.

Sempre a Villanova, tra il quartiere e il porto turistico, dove oggi c'è spiaggia e mare, sorgerà una doppia fila di nuovi edifici residenziali e turistici che si estenderà fino all'altezza della stazione ferroviaria.

Ma la stazione ferroviaria non sarà più lì. Verrà spostata dietro Villanova, nel bel mezzo del cono di volo dell'aeroporto, perchè quella collocazione è la più funzionale alla nuova bretella ferroviaria, meglio nota come "by-pass Api".

Già...e l'Api?

L'Api diventerà il polo energetico regionale. Il luogo dove si produrrà circa l'80% del fabbisogno di energia di tutte le Marche.

Certo la centrale termoelettrica esistente non sarà sufficiente. Infatti ne nasceranno altre due, che potranno bruciare residui di petrolio, metano o altro.

Ad esempio nelle nuove centrali si potrebbero "termovalorizzare" anche rifiuti urbani.

E, a questo proposito, la collocazione al Galoppo di Chiaravalle dell'impianto di separazione dei rifiuti del bacino 1 (Ancona, Falconara, Osimo), che permette di estrarre la materia prima per la "termovalorizzazione", appare estremamente funzionale, essendo di fatto il sito più vicino alla raffineria Api.

Fin qui il nostro racconto sembra un romanzo di fantascienza. Non è vero?

Invece no. Tutto questo è scritto, discusso e deliberato all'interno delle sedi istituzionali dei Comuni della Bassa Vallesina, con il benessere, più o meno esplicito, di Provincia e Regione.

E' la programmazione sostenuta a gran forza dal Comune di Falconara, anche attraverso lo strumento della "copianificazione" intercomunale. E' il futuro che stanno preparando per noi e per i nostri figli

Non ne sapevate nulla? ...Male.

Nei prossimi numeri del Paguro ci saranno approfondimenti sulla questione. E saremmo lieti se faceste pervenire alla redazione vostre riflessioni, o domande, in merito.

Quaderno
dei comitati

La Villanova dei cittadini

Un'esperienza di progettazione partecipata

L'esperienza del laboratorio di progettazione partecipata realizzata nel quartiere Villanova di Falconara è il frutto di quel fenomeno recente di partecipazione di massa incarnato anche dai comitati cittadini. Essa non ha prodotto un "progetto fatto dalla gente". Il progetto è stato redatto dagli Architetti che con professionalità e pazienza si sono confrontati con la storia, i bisogni ed i sogni dei residenti partecipanti al laboratorio. Un bagaglio impossibile da riassumere in aridi e sbrigativi questionari. Il valore del laboratorio sintetizzato in questo Quaderno sta nella consapevolezza di poter riconquistare la ricchezza del mare e della spiaggia, il patrimonio comune abitato da generazioni, depositario di affetti e sul quale si è formata una cultura. Intuito che in ballo c'è tutto questo allora i cittadini pretendono che la *partecipazione* si dispieghi nel più ampio senso democratico: chiedendo, dialogando e *leggendo* quello che la vita quotidiana ed il tempo hanno trascritto nello spazio fisico della città e del territorio.



IL QUADERNO E' DISPONIBILE FINO AD ESAURIMENTO PRESSO LA REDAZIONE