

CONFERENZA NAZIONALE SMART PORTS – PIANIFICAZIONE, GESTIONE E
SOSTENIBILITA' AMBIENTALE NEI PORTI. PIANIFICAZIONE ENERGETICA, TUTELA
AMBIENTALE, DRAGAGGIO, GESTIONE SOSTENIBILE, LOGISTICA

ASSOPORTI ROMA 6 MAGGIO 2019 – PALAZZO SAN MACUTO

SPUNTI DI RIFLESSIONE DELL'ON.LE VICE MINISTRO EDOARDO RIXI

Porgo i piú calorosi saluti a tutte le Autorità presenti ed i piú vivi ringraziamenti all'organizzazione dell'evento di questa giornata, ma per sopravvenuti impegni istituzionali riguardanti il DL "Sblocca Cantieri" non riesco ad intervenire ai lavori.

Come noto, col riordino della normativa portuale del settembre 2016, nella legge 84/'94 sono stati esplicitamente recepiti, nell'art.4-bis, piú pregnanti elementi di sostenibilità, dapprima relativi, in via pressoché esclusiva, ai procedimenti di Valutazione Ambientale e di Valutazione strategica rispettivamente per gli interventi infrastrutturali e per le pianificazioni coinvolgenti l'ambito portuale e per quello limitrofo.

Il suddetto articolo inserisce elementi di sostenibilità trasversale, quella ambientale ed energetica, a partire da una specifica programmazione che assume valenza strategica e quindi destinata a permeare le strutture e le attività dei nostri sistemi portuali ed il loro sviluppo.

In relazione alla peculiarità generali e tecniche della pianificazione strategica ambientale ed energetica, il Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare supportato, per la parte di competenza, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti concertante hanno generato, a fine 2018, importanti linee guida, strumento indispensabile alle Autorità di Sistema Portuale del Paese per attuare e gestire misure, oggi piú che in passato, in modo razionale e sistematico, che spaziano dall'efficientamento energetico, all'uso di fonti rinnovabili, applicati alla cantieristica, alla mobilità, all'adeguamento di edifici, di impianti, di attrezzature, di sistemi logistici, dalla gestione dei rifiuti, all'abbattimento delle emissioni di CO2 da fonti fisse e mobili.

Con direttiva generale di cui al Decreto 11 gennaio 2019, n.7, il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti ha riservato, tra gli obiettivi strategici, non solo quello della sostenibilità applicata in modo puntuale alle infrastrutture, ed ai mezzi di trasporto, ma altresì quello della razionalizzazione del sistema trasportistico attraverso una redistribuzione di risorse, sull'uso privilegiato di ferro, mare ed altre idrovie, alleggerendo la congestione e quindi le emissioni di mezzi a carico di centri abitati e strade/autostrade.

Ulteriori obiettivi della direttiva generale, sono quelli di attuare un nuovo modo di concepire l'edilizia e le infrastrutture pubbliche, adeguate non solo dal punto di vista sismico, ma capaci di essere resilienti ai sempre piú frequenti stress da manifestazioni climatiche estreme (innalzamento delle temperature, violenti precipitazioni e mareggiate), e d'implementare la capacità organizzativa ed operativa delle articolazioni territoriali del Ministero, quali le Capitanerie di Porto, mediante il riammodernamento dei sistemi in uso, ad esempio, per il monitoraggio del traffico navale per ragioni di tutela ambientale e di migliore gestione delle relative emergenze, e l'adeguamento continuo della formazione sulla *safety* ambientale ai fini dell'esecuzione di sempre piú efficienti controlli.

Il processo di "greenizzazione" del sistema trasportistico del Paese, delle infrastrutture, dell'edilizia pubblica, è diventato quindi irreversibile, da quell'accelerazione avuta nel comparto, già nel 2011 a seguito delle previsioni del Libro Bianco della Commissione Europea sullo spazio unico dei trasporti per una politica di settore competitiva e sostenibile; si citano alcune di queste previsioni:

-garantire che i finanziamenti UE tengano conto delle esigenze di efficienza energetica e dei problemi posti dai cambiamenti climatici,

-sostenere il trasporto multimodale in chiave di sostituibilità delle componenti a maggiore incidenza di emissioni ed al contempo stimolare l'integrazione con le vie navigabili interne, promuovendo l'eco-innovazione nel trasporto delle merci e conseguentemente dei terminali logistici (tra cui porti, retro-porti, interporti);

-definire una strategia per conseguire l'obiettivo di una logistica urbana tendente verso le zero emissioni, prendendo in esame congiuntamente i diversi aspetti della pianificazione territoriale e d'ambito.

Ed a proposito di tale ultimo approccio strategico, sovvienne che si assiste sempre per più porti, supportata da pianificazione portuale ed urbanistica coordinata, alla creazione di nuovi modelli di integrazione nei rapporti porti-città, con recupero di interi *waterfront*, con l'apertura quindi alla comunità anche attraverso processi di riqualificazione ambientale e paesaggistica di porzioni di territorio di scali maggiori e minori del Paese (dopo Genova che lo ha da tempo attuato, anche altre Città hanno seguito tale tendenza, Trapani, Napoli, Palermo, La Spezia...)

Anche il favorire tale genere di iniziative ha trovato spazio nella direttiva generale 2019, così come lo trova l'incoraggiamento di quelle rivolte all'uso di GNL nelle motorizzazioni navali, con conseguente esigenza di adeguare le infrastrutture portuali per consentire un agevole e rapido approvvigionamento sul posto.

Ed a proposito di adeguamento infrastrutturale, una menzione particolare merita, la conferma, ancora una volta, dell'esigenza, sempre più pressante, dell'adeguamento dei fondali dei nostri porti (i dragaggi) specie per la chiara tendenza all'aumento dei volumi, e delle dimensioni e quindi dei pescaggi del naviglio.

Molti sforzi sono stati compiuti nell'ultimo quinquennio per regolamentare efficacemente le delicate operazioni di escavo e di movimentazione dei fondali; di certo, ulteriori passi possono essere compiuti ed in quest'ottica, si auspica una ripresa del confronto interministeriale, senza i classici preconcetti ancorati all'interpretazione restrittiva sull'interesse da ciascuno tutelato. Sicuramente occorre rendere maggiormente intelleggibili le norme, ad iniziare dai dragaggi in ambito SIN, sino all'individuazione di ulteriori meccanismi di semplificazione per la crescente esigenza di realizzazione di vasche di colmata portuali per il ricovero dei materiali escavati, nonché per una diversa destinazione di materiali in relazione alle contaminazioni ad esempio riconducibili a componenti vegetali. Così come importante è il favorire tutte quelle iniziative nel campo della ricerca scientifica, della ricerca, delle "best-practises" per l'uso di tecnologie di escavo in grado di mitigare gli effetti dei contaminanti anche dovuti alla dispersione di materiali.

Già un momento utile collegiale di confronto su tali importanti temi potrà aversi a breve, nei giorni del 11 e 12 giugno, qui a Roma, con i tavoli tematici sugli "Stati Generali della Portualità e della navigazione", di cui una pubblica consultazione è già disponibile sul sito istituzionale del Ministero.

Anche da queste giornate potranno trarsi utili spunti ai fini di raggiungere l'auspicata semplificazione procedurale con il compatibile grado di garanzia di tutela eco-sistemica, per permettere al sistema infrastrutturale portuale di essere efficiente e quindi preparato a reggere le sfide di un mercato assai dinamico, in un momento storico, in cui il nostro Mediterraneo è sottoposto a spinte competitive senza pari.

f.to On.le Edoardo Rixi