

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Caligiore sui dragaggi: “Le modifiche del decreto Ambiente intervengano sui regolamenti del 2016”

Nicola Capuzzo · Monday, October 14th, 2024

*Contributo a cura di Ammiraglio Isp. (CP) a.r. Aurelio Caligiore **

** Commissario presso la Commissione Pnrr-Pniec del ministero dell’Ambiente e della sicurezza energetica (Mase)*

Abbiamo già scritto del Piano Nazionale dei dragaggi, lamentandone la mancata emanazione e segnalandone quella che, a nostro avviso, riteniamo sia una necessità anche alla luce dei recenti provvedimenti normativi emanati ad uso e consumo di una singola fattispecie: il riempimento dei cosiddetti cassoni che, una volta riempiti e posizionati, serviranno a realizzare la nuova diga del porto di Genova.

Tenterò, succintamente, di richiamare l’assetto normativo vigente, correlandolo con le nuove (già di tre anni or sono!) disposizioni normative che avrebbero dovuto essere la base giuridica sulla quale edificare il nuovo e importantissimo strumento, finalizzato a rendere più scorrevoli e veloci i procedimenti autorizzatori per effettuare il normale dragaggio, ossia l’adeguamento dei tiranti d’acqua indispensabili per il funzionamento dei porti.

Come ricorderete, il legislatore all’art. 6-bis del DI 77/2021 introduce (meglio dire introdurrà...) il “[Piano nazionale dei dragaggi sostenibili](#)”, tramite emanazione di un decreto interministeriale dei ministeri dell’Ambiente e dei Trasporti, di concerto con quello della Cultura.

Il primo obiettivo: al fine di consentire lo sviluppo dell’accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici e la manutenzione degli invasi e dei bacini idrici, tenendo conto delle disposizioni del decreto adottato ai sensi dell’articolo 114, comma 4, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, entro sessanta giorni dalla data d’entrata in vigore della legge di conversione del relativo decreto, i già citati ministeri – previa intesa in sede di Conferenza unificata – approvano il “Piano nazionale dei dragaggi sostenibili”, anche sulla base della programmazione delle Autorità di sistema portuale e delle Regioni, con particolare riferimento ai programmi finanziati dal Pnc e di ulteriori risorse europee, nazionali, regionali e delle Autorità di sistema portuale. Ai fini della tutela dell’ambiente marino, il Piano è attuato tenendo conto delle

disposizioni dell'articolo 109 del decreto legislativo n. 152 del 2006.

Il secondo obiettivo: le attività di dragaggio nelle infrastrutture portuali del territorio nazionale e nelle acque marino-costiere sono interventi di pubblica utilità e indifferibili e urgenti e costituiscono, ove occorra, variante al piano regolatore portuale e al piano regolatore del sistema portuale.

Il terzo obiettivo: l'autorizzazione alle attività di dragaggio è rilasciata a seguito di un procedimento unico, al quale partecipano tutte le amministrazioni interessate, svolto nel rispetto dei principi di semplificazione e con le modalità stabilite dalla legge 7 agosto 1990, n. 241. Il rilascio dell'autorizzazione avviene con provvedimento conclusivo della conferenza dei servizi e costituisce titolo alla realizzazione dei lavori, in conformità al progetto approvato. Il termine massimo per la conclusione del procedimento unico non può essere superiore a novanta giorni. Resta ferma la disciplina del procedimento di valutazione d'impatto ambientale, laddove richiesta.

Alla luce di quanto precede, la modifica normativa in esame, introdotta all'art. 184-quater del vigente Testo unico ambientale comporta la predisposizione di un decreto che adotti specifiche norme tecniche che disciplinino le opzioni di «riutilizzo dei sedimenti di dragaggio e di ogni loro singola frazione granulometrica secondo le migliori tecnologie disponibili».

Al riguardo, si ritiene che il nuovo decreto – atteso dai ministeri dell'Ambiente e dei Trasporti – debba andare necessariamente a intervenire, modificandoli, sui due regolamenti approvati nel 2016, ovvero i decreti ministeriali 15 luglio 2016, n. 172 e 173, che rappresentano a tutt'oggi la cornice tecnico normativa entro la quale si svolgono attualmente i dragaggi dei porti italiani.

Francamente, a tre anni di distanza dall'emanazione del DI 77/2021 si sente da più parti il bisogno di riordinare e approvare il Piano nazionale, per dare nuovo slancio all'intero settore della portualità italiana; infatti, tutti gli operatori portuali chiedono a gran voce, e ancora attendono, l'approvazione di un Piano che possa rendere i dragaggi rapidi e sostenibili, che va salutato quale strumento di semplificazione veramente capace di trasformare la gestione dei sedimenti portuali da rifiuti a materiale “end of waste” e capace pertanto di essere reintrodotta quale materiale da riutilizzare, in linea con i principi dell'economia circolare.

Aggiungo come dato certo che i volumi di sedimenti dragati nei porti italiani, sono tali da consentire di riempire tutti i cassoni necessari al completamento della diga di Genova, senza dover ricorrere a stratagemmi o, peggio, a furbizie di vario genere per neutralizzare la normativa in vigore che, è bene ricordare, nasce da direttive comunitarie come quasi totalità della legislazione ambientale presente nell'ordinamento dello Stato, la cui ratio è da ricercarsi nel mantenimento del giusto equilibrio tra la necessità di incrementare lo sviluppo dei porti e la prioritaria tutela dell'ambiente e, conseguentemente, della salute delle persone.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Monday, October 14th, 2024 at 9:30 am and is filed under [Politica&Associazioni, Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and

pings are currently closed.