

COMMISSIONI RIUNITE

VIII (Ambiente, territorio e lavori pubblici) e IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

RISOLUZIONI:

7-00560 Nobili: Misure per migliorare la competitività dei sistemi portuali, anche attraverso la semplificazione della disciplina del dragaggio (<i>Seguito della discussione e rinvio</i>)	118
ALLEGATO (<i>Nuova formulazione della risoluzione</i>)	119

RISOLUZIONI

Mercoledì 21 aprile 2021. — Presidenza della presidente della IX Commissione Raffaella PAITA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e la mobilità sostenibili, Alessandro Morelli.

La seduta comincia alle 14.10.

7-00560 Nobili: Misure per migliorare la competitività dei sistemi portuali, anche attraverso la semplificazione della disciplina del dragaggio.

(Seguito della discussione e rinvio).

Le Commissioni proseguono la discussione della risoluzione rinviata nella seduta del 30 marzo 2021.

Raffaella PAITA, *presidente*, annuncia che è stata presentata dal deputato NOBILI una nuova formulazione della risoluzione 7-00560 Nobili (*vedi allegato*).

Il sottosegretario di Stato Alessandro MORELLI chiede una dilazione di un giorno, in modo che il Governo possa valutare il nuovo testo con la necessaria attenzione.

Luciano NOBILI (IV) rileva come la nuova formulazione recepisca i rilievi emersi nel corso dell'esame da parte delle Commissioni, sulla base di una mediazione avvenuta nelle ultime ore.

Marco SILVESTRONI (FDI) chiede se sia possibile formulare delle osservazioni.

Raffaella PAITA, *presidente*, sottolinea come le Commissioni abbiano avuto a disposizione molto tempo per analizzare la materia; tuttavia, confidando nella capacità di sintesi di tutti, stabilisce il termine per la presentazione di eventuali osservazioni nella giornata odierna alle ore 20, in modo che il Governo possa formulare poi il proprio parere.

Marco SILVESTRONI (FDI) preannunzia che l'onorevole Silvestri intende appunto presentare delle osservazioni.

Raffaella PAITA, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito della discussione ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.15.

ALLEGATO

7-00560 Nobili: Misure per migliorare la competitività dei sistemi portuali, anche attraverso la semplificazione della disciplina del dragaggio.

NUOVA FORMULAZIONE DELLA RISOLUZIONE

Le Commissioni VIII e IX,

premessi che:

il settore della portualità rappresenta uno dei principali motori di sviluppo del nostro Paese;

il commercio marittimo infatti produce straordinario valore aggiunto per le economie nazionali che sono riuscite a sfruttarne pienamente le opportunità e si pone alla base di sistemi economici in grado di promuovere innovazione e sviluppo ben al di là della semplice economia portuale;

basti pensare al porto di Rotterdam, che è letteralmente diventato il cuore pulsante della logistica europea, ma che si presenta anche, nell'intera area, come costellato da un'enorme distesa di insediamenti logistici, di terminal portuali, di fabbriche, di raffinerie ed aree per lo stoccaggio di prodotti energetici. L'insieme dell'economia è innervato da un tessuto costruito attorno ad un rapporto strettissimo tra struttura produttiva e sistema logistico: non esiste ormai distinzione chiara tra le due facce di una stessa medaglia. In Olanda, l'economia marittima produce il 5,8 per cento del valore aggiunto complessivo e genera il 3,8 per cento del totale dei posti di lavoro senza considerare le relazioni con le università, i centri di ricerca applicata il settore dell'innovazione elettronica;

l'Italia presenta sicuramente una realtà territoriale assai più complessa in cui la relazione tra aree portuali e centri urbani costituisce un vincolo difficilmente eludibile e che talora ha limitato le potenzialità di sviluppo dei porti medesimi. Al contempo, con la riforma delle Autorità di sistema portuale si è passati da una polve-

rizzazione delle realtà portuali, spesso in concorrenza le une con le altre, a una visione unitaria, di sistema appunto, nella convinzione che il rapporto tra attività portuali e logistica deve essere strettamente innervato nei territori di riferimento. Di qui l'attenzione ai collegamenti di ultimo miglio ferroviario, la relazione sempre più forte con le realtà economiche territoriali, rafforzando contestualmente le attività strumentali svolte nell'ambito dei sistemi portuali; anche l'istituzione delle Zone economiche speciali nel Mezzogiorno e delle Zone logistiche semplificate si colloca in questa logica che pone i porti al centro di un complesso meccanismo di integrazione con le realtà economiche, industriali, di ricerca, che richiede investimenti infrastrutturali adeguati e intelligenti e un utilizzo degli spazi portuali che sia in grado di assicurare una prospettiva di lungo periodo, anche assumendo scelte coraggiose di investimento sulla falsa riga delle iniziative assunte in varie realtà portuali europee di successo;

appare quindi necessario analizzare in un'ottica di sistema le iniziative funzionali alla rapida e coordinata realizzazione degli interventi infrastrutturali funzionali al rafforzamento dell'integrazione modale dei porti, assicurando anche un adeguato sostegno ai sistemi portuali nel loro sforzo di modernizzazione e specializzazione delle proprie funzioni come delineato nel Piano nazionale della portualità e della logistica;

in tale logica occorre anche affrontare e risolvere anche alcune delle problematiche « storiche » della portualità italiana. Nella scorsa legislatura è stata introdotta una nuova disciplina relativa alle operazioni di dragaggio, volta a superare i

problemi connessi all'esecuzione di tali interventi, assolutamente essenziali per garantire la piena funzionalità dei porti;

L'articolo 5-*bis* della legge n. 84 del 1994, modificato nel corso della scorsa legislatura, prevede una disciplina molto articolata con riferimento ai dragaggi da effettuare nelle aree portuali ricomprese nei siti di interesse nazionale. Con una modifica introdotta con il decreto-legge n. 76 del 2020, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 120 del 2020, si è previsto che per le operazioni di dragaggio nelle aree portuali e marino costiere, oltre che nei bacini idrici, anche se non posti in siti di interesse nazionale, si utilizzano comunque le modalità e le migliori tecnologie disponibili finalizzate a mitigare i rischi di propagazione di contaminanti, ove presenti;

con riferimento alla gestione dei materiali provenienti dal dragaggio delle aree portuali e marino costiere non comprese in siti di interesse nazionale, la disciplina applicabile è quella del decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare n. 173 del 2016;

tale disciplina, accolta inizialmente con estremo favore dal mondo della portualità, ha previsto una notevole semplificazione delle operazioni di dragaggio, con l'intendimento di assicurare una radicale semplificazione delle procedure di dragaggio ed il pieno rispetto delle matrici ambientali, in modo da consentire in piena sicurezza il riversamento in mare dei materiali derivanti dai dragaggi medesimi;

il decreto ministeriale contiene, infatti, un dettagliato allegato tecnico che prevede che sui materiali di dragaggio, vengano curate, oltre alla verifica delle aree nelle quali l'operazione è effettuata, una serie di operazioni per la caratterizzazione dei medesimi sotto il profilo della classificazione chimica, della caratterizzazione fisica e biologica nonché della caratterizzazione ecotossicologica;

in fase applicativa sono emerse tuttavia alcune problematiche che hanno reso meno efficace l'azione di semplificazione auspicata e necessaria per assicurare, in

questo importantissimo ambito, la piena competitività del sistema;

in particolare, le principali difficoltà discendono dagli effetti che le prove eco-tossicologiche, introdotte dal decreto ministeriale n. 173 del 2016, producono con riferimento alla caratterizzazione dei materiali di dragaggio;

infatti, i parametri adottati e le modalità concrete di realizzazione delle caratterizzazioni finiscono per produrre, fuori dalle aree rientranti in siti di interesse nazionale da bonificare, risultati spesso non congrui rispetto alla reale composizione e pericolosità di questi materiali;

in ragione di ciò appare necessaria una ridefinizione dei criteri per la loro effettuazione, senza però che, nelle more di questa definizione, le attività di gestione dei materiali di dragaggio vengano rese eccessivamente complesse;

un ulteriore elemento di criticità emerso concerne, con riferimento alla caratterizzazione dei siti per l'immersione dei materiali di escavo, la obiettiva difficoltà di riuscire ad assicurare come prevede il decreto ministeriale sopra ricordato, nelle operazioni di riversamento in mare dei materiali, il rispetto del limite di ricoprimento teorico medio massimo, pari a 5 cm, da calcolare, ai fini del dimensionamento del sito, anche in considerazione dell'eventualità di ulteriori immersioni da ripetere periodicamente, secondo la programmazione di gestione dei materiali di cui alla scheda di inquadramento dell'area;

anche in tal caso sarebbe opportuno superare una disposizione in relazione alla quale è difficilissima l'applicazione concreta nonché la verifica del rispetto della stessa, anche in considerazione dell'azione che sul materiale riversato possono avere fattori esogeni, come, ad esempio, le correnti marine;

si ricorda infine che nel novembre del 2019 è stato istituito l'Osservatorio «esperto» Nazionale presso la Direzione MAC del Ministero dell'ambiente (ora Ministero della transizione ecologica) per va-

lutare l'applicazione a livello nazionale del decreto ministeriale n. 173 del 2016 e raccogliarne le criticità,

impegna il Governo:

a) ad assumere ogni iniziativa di competenza al fine di favorire un efficace coordinamento degli investimenti e delle scelte strategiche dei sistemi portuali italiani, al fine di migliorarne la competitività e l'attrattività, facendo anche riferimento alle più avanzate esperienze realizzate nell'Unione europea;

b) a rafforzare e consolidare gli investimenti per i collegamenti ferroviari di ultimo miglio con le aree portuali nonché per l'adeguamento della rete ferroviaria, al fine di consentire il trasporto merci con treni conformi al cosiddetto « Modulo 750 », con particolare riferimento ai più importanti *hub* portuali del Paese;

c) ad assumere iniziative volte alla celere adozione di una formulazione più chiara del testo normativo relativo alla disciplina del conferimento in mare dei sedimenti provenienti da dragaggio, indicando il volume massimo immergibile e l'estensione del fondale individuato per lo sversamento;

d) ad adottare, entro trenta giorni dall'approvazione della presente risolu-

zione, ogni atto utile (aggiornamenti del D.M. 173/2016, circolari, pronunciamenti dell'Osservatorio...), volto a superare le criticità emerse durante il lavoro dell'Osservatorio « esperto » Nazionale;

e) ad assumere, entro trenta giorni dall'approvazione della presente risoluzione, ogni iniziativa volta a semplificare le operazioni di dragaggio, attraverso la redazione di appositi protocolli metodologici di esecuzione delle prove di caratterizzazione dei sedimenti, che prevedano l'effettuazione delle stesse per la parte ecotossicologica, su organismi biologici autoctoni, provenienti da ambiti quanto più possibile prossimi a quelli ove si realizzeranno le opere che necessitano della caratterizzazione;

f) a valutare l'opportunità, preso atto della complessità procedurale che attualmente rende particolarmente faticoso l'espletamento delle attività previste dal decreto ministeriale n. 173 del 2016, di modificare, con apposita iniziativa normativa, il cd. « codice dell'ambiente » (d.lgs. n. 152/2006) nella direzione di una maggiore efficacia delle verifiche eco-tossicologiche salvaguardando contestualmente le matrici ambientali e le esigenze del sistema portuale.

(7-00560) « Nobili, Fregolent, Paita ».