

Audizione di Assoporti – Associazione Porti Italiani – innanzi all’ufficio di Presidenza della Commissione Territorio, Ambiente e Beni Ambientali del Senato della Repubblica, integrato dai rappresentanti dei gruppi della tredicesima Commissione del Senato, nell’ambito dell’esame del disegno di legge n. 1676 (collegato Ambientale – Legge stabilità 2014)

Il d.d.l. in parola contiene una molteplicità di misure.

Di fatto nessuna di esse interessa in via diretta il settore portuale, salvo che (ma del tutto marginalmente) l’art. 4.

Stente la strategicità che hanno le attività di escavo dei fondali portuali e la difficoltà a realizzarli, si coglie la possibilità di “utilizzare” quel d.d.l. per introdurre misure intese a facilitare detti interventi, mediante una norma finalizzata a semplificare e razionalizzare il sistema regolatorio di quella materia.

Ciò considerata la strategicità dei porti marittimi nazionali, ancor più in una fase in cui, in attuazione dell’art. 29 del Decreto Legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito con modificazioni nella legge 11 novembre 2014, n. 164, il Governo si accinge a varare il “Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica”.

Il sistema marittimo e portuale nazionale risultante della sommatoria di componenti industriali manifatturiere, terziarie, ed istituzionali – come evidenziato in specifici studi realizzati negli anni dal CENSIS per conto della Federazione del Mare (che aggrega le principali tra quelle componenti) - oltre ad apportare un contributo apprezzabile al PIL del Paese ed all’occupazione, attiva altresì effetti moltiplicativi considerevoli, tanto in termini di reddito (moltiplicatore tra il 2,3 ed il 2,4%) quanto di numero degli occupati (moltiplicatore superiore a 1,7%).

Valgono a titolo esemplificativo pochi dati:

- nel 2010, ovvero in una cornice congiunturale non favorevole, il contributo al PIL era stimato tra i 38 ed i 39,7 miliardi di euro;

- nello stesso periodo le unità di lavoro dirette erano stimabili in oltre 210.000.

A ciò aggiungasi (e pare dato addirittura più importante) la necessaria evidenziazione di un valore aggiunto per unità di lavoro diretto superiore a 59.000 euro, ovvero maggiore di quello di altri comparti tipici del *made in Italy* (dall'alimentare al tessile, dagli apparecchi meccanici all'informatica e R & S).

Di siffatto sistema composito, elemento imprescindibile è quella portuale, da intendersi tanto quanto complesso di servizi – economici, forniti da operatori privati, e amministrativi, erogati da enti/agenzie/uffici pubblici – quanto come infrastruttura che, nella realtà italiana, e ci riferiamo ai soli porti commerciali, sono:

- le vie di transito di circa il 55% dell'import/export nazionale in volume (in valore assoluto più di 240 milioni di tonnellate di merci);
- i nodi attraverso i quali passano oltre 168 milioni di tonnellate di merci imbarcate e sbarcate in navigazione di cabotaggio nazionale, ovvero a servizio della c.d. "continuità territoriale" con le aree insulari e del trasporto marittimo inteso quale alternativa (a minor impatto ambientale e sociale) ai trasporti terrestri, particolarmente al "tutto strada";
- nodi di transhipment mediterranei, ai quali fanno capo linee di traffico transoceanico, redistribuiti sempre via mare, e nei quali si concentrano flussi di breve-medio raggio che, caricati sulle grandi navi, sono destinati ad aree lontane. Tale funzione, tipica di un ristretto numero di porti del Mezzogiorno d'Italia che hanno raggiunto in quel segmento di traffico posizione di assoluto primato, è ad oggi fortemente insidiata da scali marittimi del Nord Africa, non solo per i minori costi della manodopera ma, talora, anche a motivo di loro più elevati livelli di infrastrutturazione;
- i punti di imbarco, sbarco e transito di oltre 10 milioni di crocieristi ogni anno, numero che colloca l'Italia

complessivamente in posizione di primato nella classifica dei porti crocieristici europei e mediterranei.

La competitività del sistema dei porti, limitandoci agli aspetti infrastrutturali strettamente e specificamente marittimo-portuali, poggia sull'adeguatezza di quelle infrastrutture marittime rispetto al mezzo – la nave – che le utilizza.

In altri termini la competitività del sistema poggia sulla capacità dell'infrastruttura:

1. di adeguare le sue caratteristiche ad un andamento evolutivo che riguarda non solo le grandi navi porta contenitori che collegano tra loro aree economiche quali l'Estremo Oriente; l'Europa; le Americhe, ma anche le più moderne navi da crociera nonché il moderno naviglio Ro-Ro e Ro-Pax;
 2. di conservare e mantenere le caratteristiche fisiche coerenti e funzionali al naviglio più tradizionale.
-

Fattore strutturale imprescindibile è il fondale di un porto e delle sue singole opere di accosto.

Se si ha riguardo all'obiettivo indicato sopra al n. 2, essenziali sono interventi di manutenzione dei fondali o di ripristino di quelli a quote ordinarie. Tali interventi sono necessari stanti i fisiologici apporti di sedimenti a motivo: delle correnti marine, dello sbocco nei porti di canali/condotte/rii e simili; anche dalle modificazioni dei fondali prodotti dal movimento delle stesse navi nelle acque portuali.

A tal riguardo merita rammentare che deve ritenersi del tutto valida la considerazione svolta da tecnici dell'allora Ministero dei Trasporti e della Navigazione in sede di Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, allorché considerarono che "buona parte dei porti italiani, presenta fenomeni di interrimento progressivo richiedenti

manutenzione per assicurare l'accesso al porto, le manovre in porto o l'attracco in banchina".

Se si ha riguardo a quanto sopra indicato al n. 1, ci si riferisce invece tanto a interventi di maggior portata dei precedenti, ovvero di vero e proprio approfondimento rispetto ai livelli del fondale previsto nella fase di prima progettazione di un porto/opera portuale, sia ad interventi preordinati ed indispensabili per la realizzazione di nuove e più moderne opere portuali.

A prescindere da tali considerazioni e distinzioni, è comunque innegabili che:

"il dragaggio dei fondali costituisce senza alcun dubbio una attività di notevole importanza dal punto di vista economico in quanto consente una più agevole fruizione delle aree portuali. In questo senso non vi è dubbio che la tendenza in atto sia quella di cercare di aumentare sempre più le profondità dei fondali delle aree portuali per consentire la possibilità di accogliere imbarcazioni di dimensioni sempre maggiori; del resto ciò riflette l'organizzazione dell'intero sistema di trasporto marittimo a livello mondiale";

"le opere di dragaggio dei fondali sono state da sempre considerate attività portuali rilevanti"; "le attività di dragaggio di fondali nei porti assumono rilevanza – anzitutto – sotto il profilo dello sviluppo dei traffici commerciali ed economici portuali".

Le affermazioni qui riportate, estrapolate rispettivamente dagli atti del convegno di studi organizzato dalla European Sediment Research Network nel 2004, e dalla Linee Guida per le problematiche connesse alle attività di dragaggio nei porti – maggio 2008 – elaborate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, sono indubbiamente e pienamente attuali in particolare per ciò che concerne la funzionalità e l'essenzialità degli interventi di escavo dei fondali ai fini della competitività del sistema portuale nazionale.

Come detto dianzi in grande sintesi, il sistema marittimo è caratterizzato dall'aumento delle dimensioni delle navi.

Il fenomeno riguarda anzitutto le navi portacontenitori impegnate su rotte transoceaniche, laddove può ritenersi ormai ordinaria la capacità di naviglio da 14.000 TEUs e più fino a 18.000 TEUs ed

oltre, con pescaggi che vanno oltre i 15-16 mt e, conseguentemente, necessità di fondali di 16-18 metri.

Se ciò, da un lato, progressivamente riduce il numero di porti toccati da queste navi nelle singole aree geografiche di dimissioni sub continentali (Cina, Sud Est asiatico, sub continente indiano, Medio Oriente e area intorno Suez, Mediterraneo, Nord Europa, Nord America), dall'altro emargina dal mercato delle grandi direttrici transoceaniche naviglio con capacità inferiore (8.000-12.000 TEUs) progressivamente trasferito dai grandi carriers sulle rotte "feeder" o di distribuzione dei grandi flussi all'interno delle singole aree geografiche.

Questi fenomeni, avendo il sistema portuale dell'Italia solo una marginale ed eccezionale capacità di accogliere navi in grado di trasportare oltre 12.000-14.000 TEUs, ma anche pochi porti in condizioni di far accedere (per insufficienza di fondali e carenza di opere - banchine e piazzali - adeguate) le "nuove" navi feeder, rischia pertanto di tagliare fuori il nostro Paese dalla competizione per proporsi come possibile punto terminale di accesso dal Mediterraneo all'Europa, ma anche di rendere più oneroso l'approvvigionamento del sistema economico nazionale e penalizzare l'export con sovraccosti logistici.

Analoghe considerazioni possono ripetersi, come detto, con riguardo al naviglio Ro-Ro ed ancor più per quello crocieristico investito (e non da mesi), da una progressiva tendenza al gigantismo.

A fronte del rilievo primario che hanno gli interventi di dragaggio, come si evince dalle considerazioni fin qui svolte, nella realtà nazionale è innegabile che un sistema di regole che equipara nei fatti materiali di risulta degli escavi ai rifiuti ha finito per:

- limitarne le modalità di gestione e le possibili forme di riutilizzo, conseguentemente producendo costi di gestione di quello stesso materiale enormemente più alti rispetto agli porti europei;

- dilatare a dismisura i tempi delle procedure di autorizzazione all'effettuazione degli escavi.

Ciò è anzitutto la risultante di un approccio meramente cautelativo che, oltre a collocare il riversamento in mare dei materiali di risulta quale opzione di gestione quasi residuale, anche quando trattasi di materiale non inquinato, ha reso ancor più difficile questa "ultima opzione" (peraltro, frequentemente la più economica) adottando una classificazione meramente "tabellare" di detto materiale.

Ciò in alternativa ad una classificazione che tenga conto del grado di effettiva pericolosità e del rischio ecologico e sanitario conseguente le possibili opzioni di gestione (es. effettiva capacità di quel materiale di cedere e disperdere nelle diverse matrici ambientali gli inquinanti in esso contenute).

Ma questo anche introducendo, di fatto, un regime addirittura più severo per i fondali portuali rispetto alle aree a terra aventi utilizzazione industriale, senza tenere conto della identica finalità produttiva e soprattutto delle stringenti limitazioni agli usi degli specchi acquei portuali, nei quali (ovviamente, si osa dire) sono vietate attività quali la pesca e la balneazione.

Ancor più rigido è il sistema per quel che riguarda la regolazione degli interventi di escavo negli ambiti portuali (o porzioni di essi) ricompresi in cosiddetti "Siti di bonifica di interesse nazionale - SIN" e di quelli tra essi "declassificati" a Siti di bonifica di interesse regionale. Questo per più ragioni.

Anzitutto per la dimensione del problema, stante le enormi dimensioni delle aree portuali e/o marine ricomprese in detti siti (anche a motivo di una loro delimitazione più che frequentemente basata su presunzioni di inquinamento e non su oggettivi accertamenti).

In secondo luogo per la sostanziale "confusione" tra interventi di dragaggio ed interventi di bonifica, attività che possono richiedere anche di intervenire mediante dragaggio ma che non possono essere confusi con essi.

Soprattutto, forse, perché anche in questi casi, peraltro in sostanziale incoerenza con le regole dell'UE (vedasi esemplificativamente la Direttiva 2000/60/CE che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque), si è privilegiato non l'obiettivo di gestione delle risorse ma un principio

cautelativo, quasi sempre non raggiungendo alcun risultato di effettiva rimozione di materiali inquinanti e/o inquinati.

Utile può essere, per chiarire l'incoerenza di siffatto approccio cautelativo con l'ordinamento europeo, quanto previsto all'art. 4, par 5 della citata Direttiva 2000/60/CE, laddove il raggiungimento del migliore stato ecologico e chimico possibile deve tenere conto "degli impatti che non avrebbero potuto essere evitati data la natura dell'attività umana o dell'inquinamento" e che stabilisce non costituire violazione di quella normativa "l'incapacità di impedire il deterioramento da uno stato elevato ad un buono stato di un corpo idrico superficiale dovuto a nuove attività sostenibili di sviluppo umano".

In conclusione, l'inclusione nell'ambito dei siti di bonifica di interesse nazionale - SIN - (alcuni di questi ora "declassificati" a siti di interesse regionale - SIR) e la dimensione di detti siti, a prescindere da qualsivoglia valutazione dei criteri adottati per la determinazione del perimetro dei siti stessi, seppure ispirate a criteri di massima cautela e finalità di tutela ambientale, può ben dirsi che non ha raggiunto quelle finalità.

Nonostante l'onere già gravosissimo sostenuto per le attività di caratterizzazione dei siti - talvolta addirittura ripetute per più volte - ad esse non hanno fatto seguito neanche interventi di bonifica delle (piccole) porzioni effettivamente risultate contaminate e neanche tempestivamente sono state svincolate e restituite agli usi legittimi le parti preponderanti delle aree marine risultate non inquinate.

Neanche si è però potuto procedere all'effettuazione tempestiva di interventi di dragaggio necessari per assicurare il mantenimento dell'operatività e/o l'adeguamento dei porti ricompresi nell'area marina del SIN.

L'incongruo risultato, frutto anche di quell'approccio meramente cautelativo, si ritiene renda urgente una revisione delle regole.

Tanto per quel che concerne il tema delle bonifiche che per la gestione dei materiali di risulta degli interventi di dragaggio.

L'elemento unificante delle due fattispecie, è la modifica dell'approccio che, fermo rimanendo la necessità di tutela ambientale, sulla base di adeguate e compiute valutazioni tecnico scientifiche, (chimiche, fisiche ed ecotossicologiche), dovrebbe

mirare ad assicurare la rimozione della situazione di pericolosità oggettiva tenendo conto delle finalità del sito specifico e che consentano al contempo, laddove possibile (e ciò con riguardo anche alla sostenibilità economica) il riuso dei materiali di risulta secondo una griglia di opzioni.

Alle finalità sopra illustrate corrisponde l'ipotesi di emendamento al d.d.l. in oggetto allegata alla presente, che infatti mira al riordino ed alla semplificazione della normativa riguardante gli interventi di bonifica degli specchi acquei portuali e delle aree ricadenti nel perimetro di siti contaminati (il comma 1) e delle disposizioni per la gestione dei materiali di risulta dei dragaggi (il comma 2), sulla base di medesimi principi e con strumento – DPR – che consente di trasfondere nell'ordinamento le più attuali ed appropriate evidenze scientifiche, a valle del confronto tra le amministrazioni interessate e la portualità.

Quale ulteriore allegato si aggiunge anche il documento illustrativo, in dettaglio più tecnico, dell'ipotesi di gestione dei sedimenti marini, frutto di confronti tecnici, informali ad ora, anche con esperti dell'ISPRA.

15.12.2014

All. c.s.

GESTIONE DEI SEDIMENTI MARINI IN AMBITO SIN-SIR

La gestione dei sedimenti all'interno dei porti in ambito SIN-SIR, potrebbe essere semplificata individuando tre categorie di materiali:

Categoria A. Materiali **con valori chimici inferiori alla colonna B, Tab.1 (suolo industriale, D.lgs 152/06), limitatamente ai parametri base riportati nella tabella di cui alla successiva diapositiva:** questi materiali possono ottenere una «*restituzione agli usi legittimi*» e gestiti con procedura ordinaria, secondo le indicazioni contenute negli emanandi allegati tecnici dell'ex. Art. 109 del D.Lgs.152/06.

Categoria B. Materiali **con valori chimici superiori alla colonna B, Tab.1 (suolo industriale) limitatamente ai parametri base riportati nella tabella di cui alla successiva diapositiva:** da sottoporre a ulteriori verifiche (analisi del pericolo ecotossicologico secondo criteri ISPRA) al fine di classificarli come **A**, oppure da sottoporre a procedura di Bonifica (**C**).

Categoria C. Materiali da sottoporre a procedura di Bonifica: **con valori chimici superiori alla colonna B, Tab. 1 (suolo industriale) , limitatamente ai parametri base riportati nella tabella di cui alla successiva diapositiva, e ritenuti pericolosi (materiali di classe C2 di cui alla successiva tabella 1.6);** tali materiali sono da sottoporre a valutazione di rischio ecologico e sanitario, ai fini dell'intervento da predisporre (monitoraggio ambientale, limitazioni d'uso, messa in sicurezza, dragaggio, ecc.), riconsiderando tutte le sostanze di cui agli Allegati I e II della 2013/39/UE del 12.08.2013 per le quali è presunta o accertata la presenza.

Per i sedimenti presenti all'esterno dei porti in ambito SIN-SIR, il valore chimico di riferimento ai fini della collocazione nelle categorie A, B o C, in attesa di definire valori sito specifici di riferimento secondo i più aggiornati criteri di pericolosità ambientale definiti da ISPRA, è rappresentato dagli attuali valori di intervento.

LISTA DEI "PARAMETRI BASE" PER ATTRIBUZIONE CATEGORIA

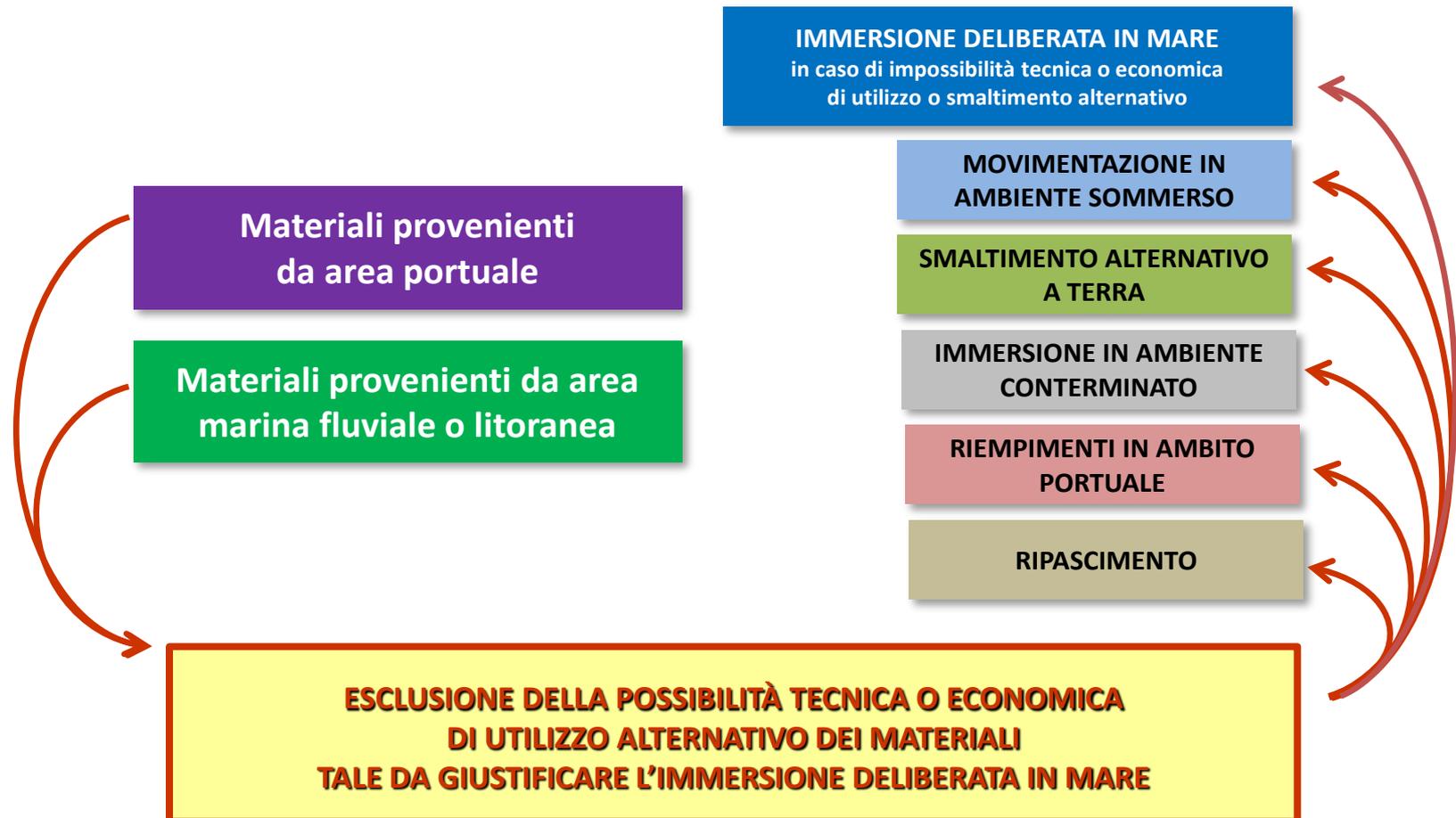
NUMERO CAS		PARAMETRI
		Metalli
7440-38-2		Arsenico
7440-43-9	PP	Cadmio
7440-47-3		Cromo totale
7439-97-6	PP	Mercurio
7440-02-0	P	Nichel
7439-92-1	P	Piombo
		Rame
		Zinco
		Organostannici
	PP	Tributilstagno (Σ mono, di e tributil)
		Policiclici Aromatici
	PP	IPA totali
50-32-8	PP	Benzo(a)pirene
120-12-7	P	Antracene
206-44-0	P	Fluorantene
91-20-3	P	Naftalene
		Pesticidi
309-00-2		Aldrin
319-84-6	PP	Alfa esaclorocicloesano
319-85-7	PP	Beta esaclorocicloesano
58-89-9	PP	Gamma esaclorocicloesano lindano
		DDT
		DDD
		DDE
60-57-1		Dieldrin
		Diossine e Furani
		Sommat. PCDD,PCDF e PCB diossina simili(T.E.)
133-63-63		PCB
		PCB totali

Laddove i valori dei parametri base superino il Valore chimico precedentemente indicato, ai fini della valutazione del rischio ecologico e sanitario andranno riconsiderate tutte le sostanze di cui agli Allegati I e II della 2013/39/UE del 12.08.2013 per le quali è presunta o accertata la presenza.

GESTIONE ORDINARIA DEI SEDIMENTI IN AMBITO MARINO

Negli allegati tecnici al Decreto ex art. 109 sono fornite indicazioni finalizzate alla immersione in mare dei materiali dragati in ambito portuale o costiero; a tale opzione di gestione sono da preferirsi altre opzioni prioritarie (ripascimenti, riempimenti, ecc.), secondo criteri di verifica tecnica/economica.

Per queste ultime opzioni prioritarie la competenza autorizzativa è stata delegata alle Regioni con l'art.21 della L.179/02, senza indicazioni tecniche da parte dello Stato; per l'immersione in mare, anch'essa delegata successivamente alle Regioni (art. 24, Legge 35/2012), le indicazioni tecniche sarebbero quelle degli emanandi allegati al decreto ex. art. 109. Tali indicazioni andrebbero, quindi, estese prima della loro entrata in vigore, come campo di applicazione, a tutti i sedimenti da movimentare in ambito costiero, in modo da avere un approccio univoco e coerente sull'intero territorio nazionale, pur nel rispetto delle competenze autorizzative locali.



Individuazione delle opzioni di gestione dei materiali di escavo in funzione della loro classificazione

CLASSE	OPZIONI DI GESTIONE *
A1	<p>I. Ripascimento della spiaggia emersa e sommersa; ricostruzione di strutture naturali in ambito marino costiero, ripristino della spiaggia sommersa;</p> <p>II. Riempimenti di banchine e terrapieni in ambito portuale; riempimenti di cassoni cellulari in c.a.; deposizione in strutture di contenimento; realizzazione di nuclei di scogliere.</p> <p>III. Riutilizzi a terra;</p> <p>IV. Spostamento in ambiente sommerso;</p> <p>V. Immersione in aree marine non costiere in caso di impossibilità tecnica o economica di utilizzo o smaltimento alternativo.</p>
A2	<p>I. Ricostruzione di strutture naturali in ambito marino costiero, ripristino della spiaggia sommersa</p> <p>II. Riempimenti di banchine e terrapieni in ambito portuale; riempimenti di cassoni cellulari in c.a.; deposizione in strutture di contenimento; realizzazione di nuclei di scogliere.</p> <p>III. Riutilizzi a terra;</p> <p>IV. Spostamento in ambiente sommerso;</p> <p>V. Immersione in aree marine non costiere in caso di impossibilità tecnica o economica di utilizzo o smaltimento alternativo.</p>
B1	<p>I. Riutilizzi a terra;</p> <p>II. Spostamento in ambiente sommerso;</p> <p>III. Deposizione in strutture di contenimento che assicurino il trattenimento di tutte le frazioni granulometriche del sedimento sugli argini laterali</p>
B2	<p>I. Riutilizzi a terra;</p> <p>II. Deposizione all' interno di strutture di contenimento che assicurino il trattenimento di tutte le frazioni granulometriche dei materiali sugli argini laterali e sul fondo.</p> <p>III. Smaltimento presso discarica a terra</p>
C1	<p>I. Rimozione in sicurezza che limiti l' eventuale diffusione della contaminazione e operazioni di recupero;</p> <p>II. Rimozione in sicurezza e deposizione in strutture di contenimento che assicurino il trattenimento di tutte le frazioni granulometriche sugli argini laterali e sul fondo.</p> <p>III. Rimozione in sicurezza e smaltimento alternativo</p>
C2	<p>Materiale la cui rimozione e gestione deve essere sottoposta a procedure di particolare cautela ambientale</p>

* Da accompagnare con specifiche e graduali attività di monitoraggio ambientale.
 E' possibile attuare operazioni di recupero che possano far variare la classe.
 Le casse di colmata costituiscono una tipologia di «struttura di contenimento».

TABELLA DI CLASSIFICAZIONE DEL SEDIMENTO DA INSERIRE IN UNA NUOVA NORMATIVA

(la tabella riportata nella proposta attuale degli Allegati tecnici all'ex. Art. 109 andrebbe aggiornata in tal modo)

Legenda Tabella

CLASSE CHIMICA

LCB: Livello Chimico di Base

LCL: Livello Chimico Limite

CLASSE ECOTOSSICOLOGICA

Colonna A: ecotossicità assente

Colonna B: ecotossicità media

Colonna C: ecotossicità alta

Colonna D: ecotossicità molto alta

CLASSE DI QUALITA'

La classe potrebbe essere determinata anche con sistemi integrati più avanzati che "pesano" in modo differente le diverse variabili, superando il vecchio approccio tabellare.

L'individuazione della classe di qualità di ciascun campione di materiale deve essere eseguita, sulla base dei risultati delle analisi chimiche di cui alla Tabella 1.4 e della classificazione ecotossicologica di cui alla Tabella 1.5, secondo i criteri di cui alla Tabella 1.6. In alternativa, per la classificazione chimica ed ecotossicologica nonché per la loro integrazione è possibile fare riferimento ai criteri di ponderazione integrata e ai modelli integrati individuati nei Rapporti e/o Linee Guida pubblicati da ISPRA e reperibili sul relativo sito istituzionale.

Tabella 1.6 - Individuazione della classe di qualità dei materiali

CLASSIFICAZIONE CHIMICA (Tab. 1.4)	CLASSIFICAZIONE ECOTOSSICOLOGICA		CLASSE DI QUALITÀ DEL MATERIALE
	TOSSICITÀ DEL CAMPIONE (Tab. 1.5)	TOSSICITÀ ELUTRIATO (Tab. 1.5)	
VALORI ≤ LCB	colonna A	n.c.	A1 ⁽¹⁾
	colonna A	n.c.	A2 ⁽²⁾
	colonna B	n.c.	
	colonna C	colonna A o B	B1
	colonna C	colonna C	B2
	colonna D	colonna A o B	
	colonna D	colonna C o D	C1
VALORI compresi tra LCB e LCL	colonna A	n.c.	A2
	colonna B	colonna A o B	B1
	colonna C	colonna A o B	
	colonna C	colonna C	B2
	colonna D	colonna A o B	B1
	colonna D	colonna C o D	C1
VALORI ≥ LCL	colonna A	colonna A	B1
	colonna B	colonna A o B	B2
	colonna C	colonna A o B	C1
	colonna C	colonna C	C2
	colonna D	n.c.	

(1) contenuto di pelite < 10%; (2) contenuto di pelite > 10%; n.c. non considerata ai fini della classificazione

OSSERVAZIONI DA CONSIDERARE:

- ✓ **Il sedimento marino non è mai un rifiuto, fintanto che non si intenda “disfarsene” (discarica a terra).**
- ✓ **Per i sedimenti di classe inferiore alla C2, riguardo la loro caratterizzazione e classificazione sono possibili successive e ulteriori parcellizzazioni fino a lotti minimi unitari di 300 m³ o accorpamenti fino a lotti massimi unitari di 10000 m³ al fine di agevolare la gestione operativa, anche in funzione delle tecniche di dragaggio.**

Ipotesi di emendamento al d.d.l. A.S. n. 1676

Dopo l'art. 4 è aggiunto il seguente:

<<Art. 4-bis

1. Al fine di agevolare e velocizzare gli interventi di bonifica delle aree marine o salmastre ricadenti nel perimetro dei Siti di Interesse Nazionale nonché delle porzioni di siti trasferite alla competenza regionale ai sensi dell'art. 36-bis della Legge 7 agosto 2012 n. 134, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri e del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge n. 400 del 1988, sono adottate entro novanta giorni dalla data in vigore della legge di conversione del presente decreto, le disposizioni di riordino e di semplificazione della materia secondo i seguenti principi e criteri di indirizzo:

- a. Individuazione dei criteri per le definizioni di area marina o salmastra "potenzialmente contaminata", "contaminata" e "non contaminata" e dei pertinenti interventi di monitoraggio ambientale, messa in sicurezza, bonifica, ecc., sulla base di analisi di pericolosità ambientale e di rischio specifico ecologico e sanitario e delle migliori tecniche di intervento a costi sostenibili;
- b. Coordinamento formale e sostanziale delle disposizioni vigenti, apportando le modifiche necessarie per garantire la coerenza giuridica, tecnica, logica e sistematica della normativa e per adeguare, aggiornare e semplificare il linguaggio normativo;
- c. Indicazione esplicita delle norme abrogate;

d. Proporzionalità della disciplina all'entità degli interventi da realizzare.

2. Al fine di agevolare e velocizzare gli interventi di escavo di fondali marini o salmastri, con il medesimo decreto del Presidente della Repubblica di cui al precedente comma 1, sono individuate le disposizioni di riordino e di semplificazione per la gestione dei materiali di escavo di fondali marini o salmastri secondo i seguenti principi e criteri di indirizzo:

- a. Individuazione delle opzioni di gestione dei materiali di escavo di fondali marini o salmastri, sulla base di analisi di pericolosità ambientale e di rischio specifico ecologico e sanitario e dell'efficacia ed economicità del riutilizzo o dello smaltimento dei materiali;
- b. Individuazione della autorità competenti al rilascio delle autorizzazioni relative alle diverse opzioni di gestione dei materiali di escavo di fondali marini o salmastri; individuazione delle opzioni di gestione non soggette ad autorizzazione;
- c. Coordinamento formale e sostanziale delle disposizioni vigenti, apportando le modifiche necessarie per garantire la coerenza giuridica, tecnica, logica e sistematica della normativa e per adeguare, aggiornare e semplificare il linguaggio normativo;
- d. Indicazione esplicita delle norme abrogate;
- e. Proporzionalità della disciplina all'entità degli interventi da realizzare;
- f. Osservanza degli accordi e convenzioni internazionali, con divieto di introdurre livelli di regolazione superiori a quelli minimi previsti dall'ordinamento europeo>>.



Senato della Repubblica

13^a Commissione Permanente (territorio, ambiente, beni ambientali)

Ufficio di Presidenza, 17 dicembre 2014



ASSOPORTI
Associazione dei Porti Italiani

Gestione dei sedimenti provenienti da:

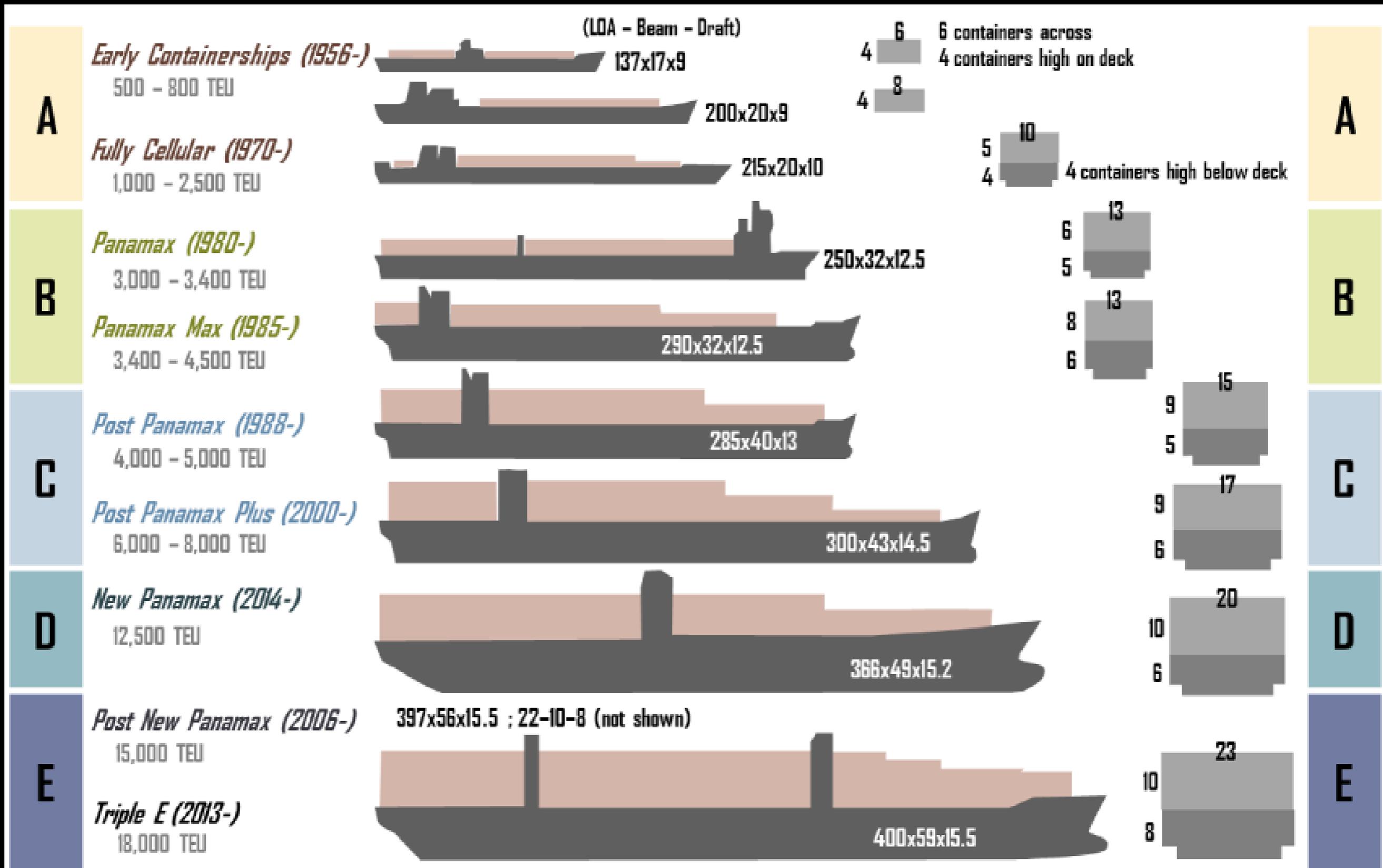
- 1. dragaggio dei porti**
- 2. bonifica delle aree marine
ricadenti nei SIN-SIR**

Gestione dei sedimenti provenienti dai dragaggi

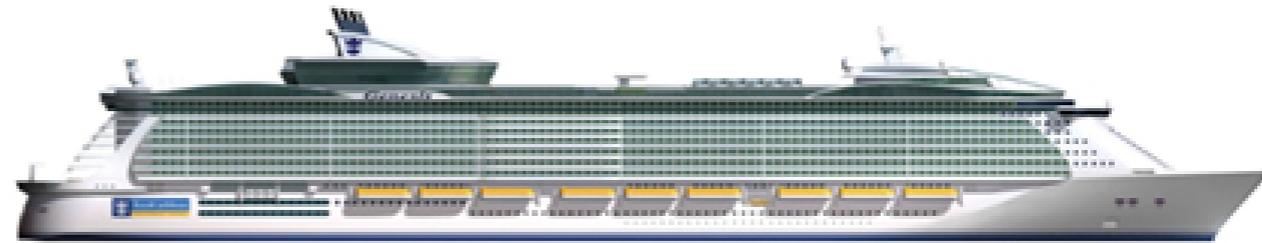
Assoluta necessità di dragare i porti

- per garantire il mantenimento dei fondali *(maintenance dredging)*
- per approfondire i fondali al fine di ricevere navi più grandi *(capital dredging)*

Il gigantismo navale



Il gigantismo navale



2009 Oasis of the Seas 220 000 2712 Cabins GT 360 × 47 × 9,1



2006 Freedom of the Seas 158 000 1816 Cabins GT 339 × 38,60 × 8,50 m



1999 Voyager of the Seas 137 300 GT 1557 Cabins 311,12 × 38,60 × 8,60 m



1996 Grandeur of the Seas 74 000 GT 975 Cabins 279,8 × 32,20 × 7,60 m



1990 Fantasy 70 400 GT 1028 Cabins 260,8 × 31,50 × 7,80 m



1982 Song of America 37 600 GT 707 Cabins 214,51 × 28,41 × 6,80 m



1970 Song of Norway 18 400 GT 377 Cabins 168,32 × 23,96 × 6,70 m

Gestione dei sedimenti provenienti dai dragaggi

Riferimenti normativi

- **Art. 109 D.Lgs. 152/2006:** per sedimenti marini, autorizzazione regionale e refluimento in mare.
- **Art. 184 quater D.Lgs. 152/2006:** in vigore dal 26/08/2014 – i materiali dragati cessano di essere rifiuti a due condizioni (a seguito trattamento rispettano CSC; è certo il sito di destinazione).
- **Art. 185, comma 3 D.Lgs 152/2006:** regola generale: no rifiuti spostati all'interno di acque superficiali e se non pericolosi.
- **Art. 39, comma 13 D.Lg 205/2010:** norma specifica acque interne, richiede rispetto delle condizioni per aversi sottoprodotto (art. 184bis D.Lgs 152/2006).
- **Art. 5bis Legge. n. 84/1994:** applicazione limitata a SIN e Porti.

Gestione dei sedimenti provenienti dai dragaggi

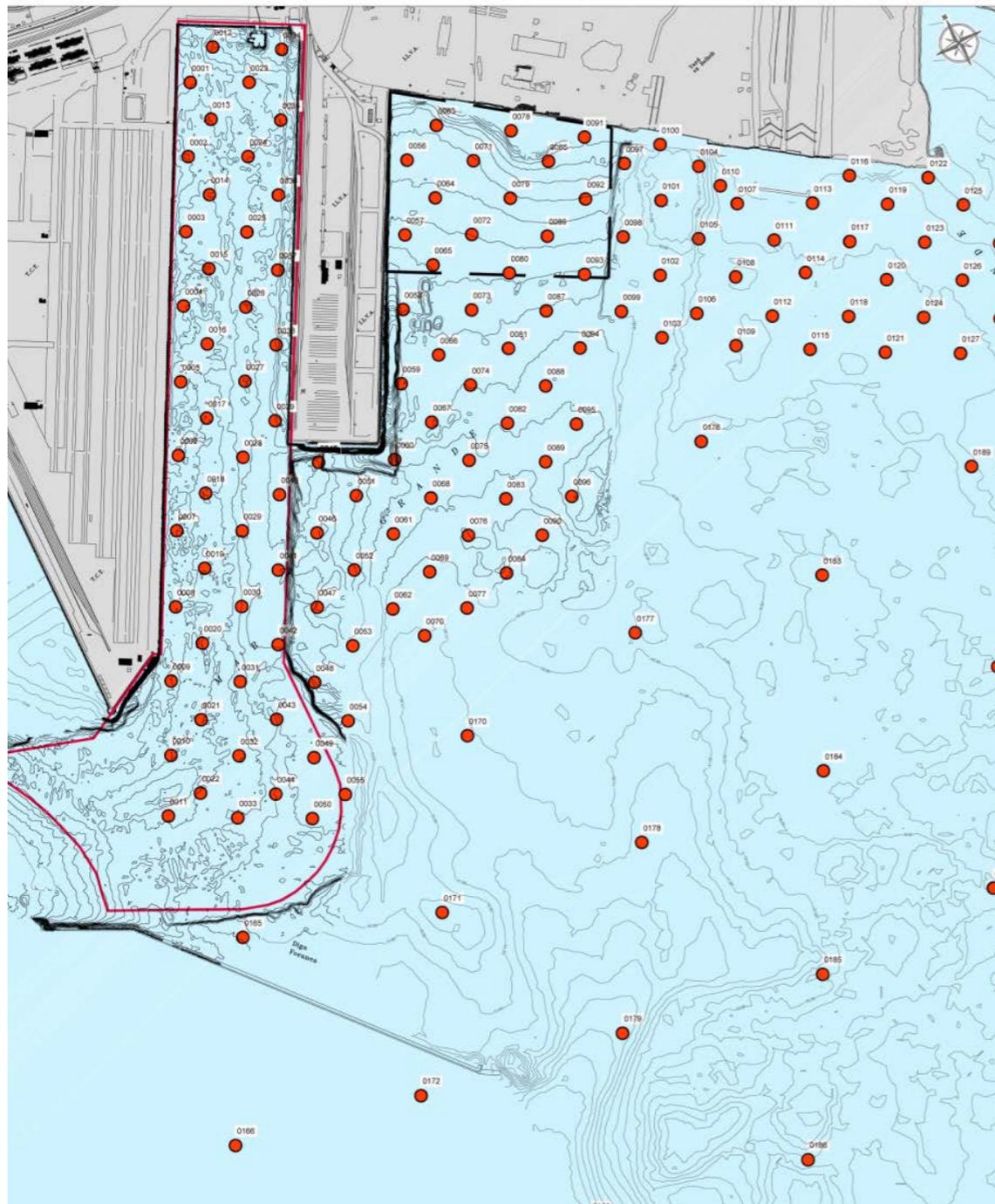
Criticità esistenti

- **quadro normativo incompleto e disorganico**
- **approccio meramente cautelativo che prescinde dall'effettiva pericolosità dei sedimenti**
- **costi dei dragaggi elevatissimi**
- **tempi di intervento oltremodo lunghi**
- **gestione inefficiente dei sedimenti**

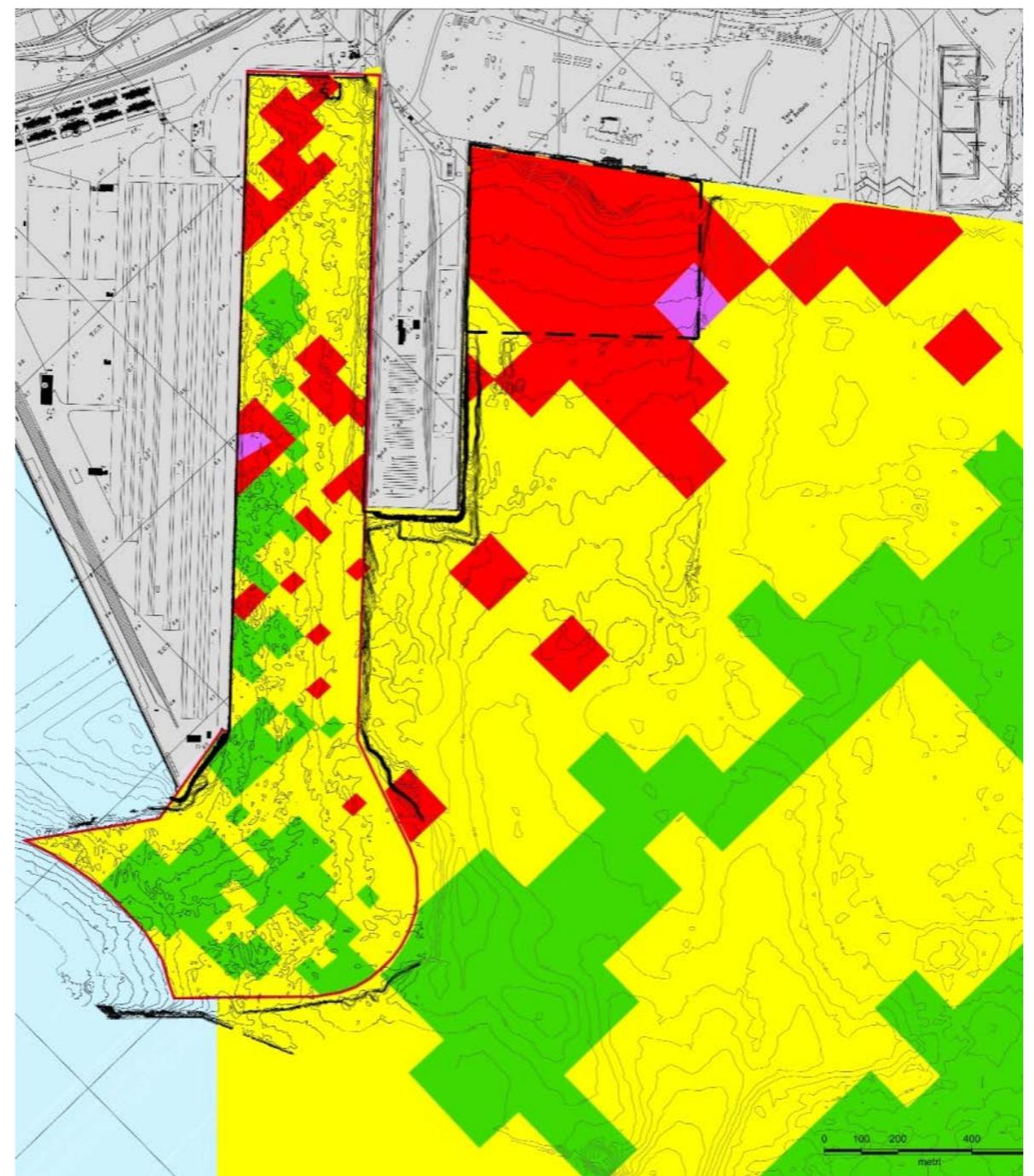
Gestione dei sedimenti provenienti dai dragaggi

Caso di studio: il Molo Polisettoriale di Taranto

UBICAZIONE PUNTI DI CAMPIONAMENTO DEI SEDIMENTI

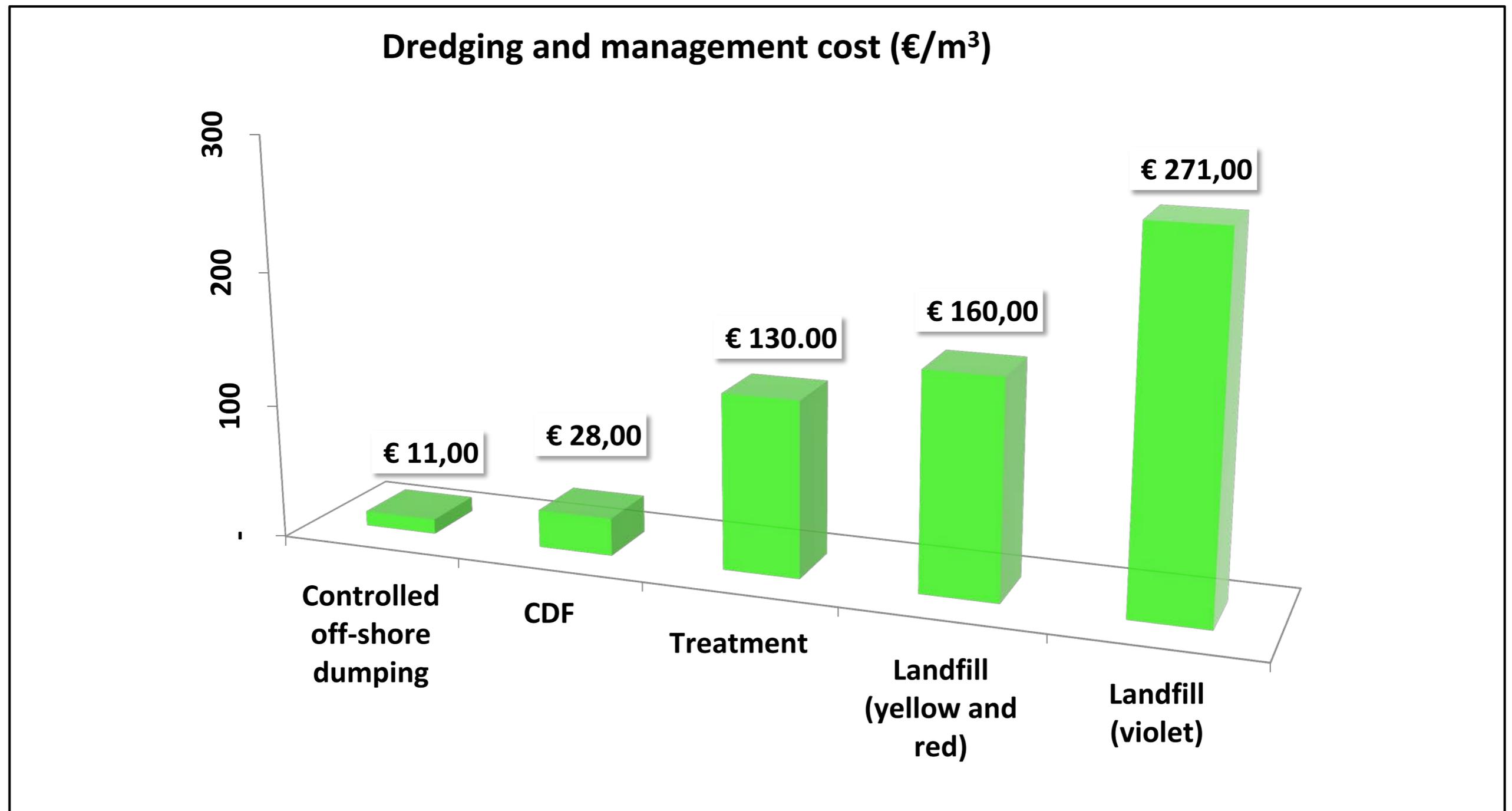


CARATTERIZZAZIONE DEI SEDIMENTI NELLO STRATO DA 0.00 A - 0.50 m



Gestione dei sedimenti provenienti dai dragaggi

Caso di studio: il Molo Polisettoriale di Taranto



Gestione dei sedimenti provenienti dai dragaggi

Caso di studio: il Molo Polisettoriale di Taranto

Approccio cautelativo: tutti i sedimenti in vasca di colmata

cassa di colmata	mc	1.852.712	€/mc	28,00	€	51.875.936
cassa di colmata	mc	415.818	€/mc	28,00	€	11.642.904
smaltimento	mc	1.947	€/mc	271,00	€	527.637
						€ 64.046.477

Gestione ottimale

spostamento in aree marine	mc	1.852.712	€/mc	11,00	€	20.379.832
cassa di colmata	mc	415.818	€/mc	28,00	€	11.642.904
smaltimento	mc	1.947	€/mc	271,00	€	527.637
						€ 32.550.373

Gestione dei sedimenti provenienti dai dragaggi

Approccio proposto

- gestione dei sedimenti sulla base di:
 - analisi di pericolosità ambientale
 - efficacia ed economicità del riutilizzo o dello smaltimento dei sedimenti
- semplificazione e coordinamento formale e sostanziale delle norme vigenti

Bonifica delle aree marine ricadenti nei SIN-SIR

Principali porti ricadenti nei SIN-SIR

La Spezia	Porto Torres
Carrara	Crotone
Livorno	Taranto
Piombino	Brindisi
Napoli	Manfredonia
Milazzo	Venezia
Augusta	Trieste

Aree marine perimetrate nei SIN-SIR: 180.000 ha

Bonifica delle aree marine ricadenti nei SIN-SIR

Ulteriori criticità esistenti

- estensioni enormi delle aree perimetrate, spesso basate su presunzioni di inquinamento e non su oggettivi accertamenti
- confusione tra interventi di dragaggio e di bonifica
- regolazione dei dragaggi ancora più rigida
- mancata realizzazione di alcun intervento di bonifica sulle porzioni effettivamente contaminate

Bonifica delle aree marine ricadenti nei SIN-SIR

Approccio proposto

- **individuazione di nuovi criteri per la definizione di area marina «contaminata» sulla base di:**
 - **analisi di pericolosità ambientale**
 - **migliori tecniche di intervento a costi sostenibili**
- **semplificazione e coordinamento formale e sostanziale delle norme vigenti**

**È stato di recente costituito
un tavolo di lavoro tra:**

- **Ministero dell'Ambiente**
Sottosegretario con delega alla tutela del
mare, **On.le Silvia Velo**
- **Federazione del Mare**
Assoporti, Aidim, Ancip, Ania, Assonave,
Assorimorchiatori, Collegio Capitani, Cetena,
Confitarma, Federagenti, Fedepiloti, Federpesca,
Fedespedi, Inail/ex-Ipsema, Rina, Consar e Ucina