

DRAGAGGI

principi di ordine generale; normativa di settore; attuazione – criticità

Principi di ordine generale

L'articolo 3-ter del Dlgs 152/2006 introduce il *Principio dell'azione ambientale*.

La tutela dell'ambiente e degli ecosistemi naturali e del patrimonio culturale deve essere garantita da tutti, mediante una adeguata azione che sia informata ai principi della *precauzione, dell'azione preventiva, della correzione*, in via prioritaria alla fonte, *dei danni causati all'ambiente*, nonché al principio «*chi inquina paga*» che, ai sensi dell'articolo 174, comma 2, del Trattato delle unioni europee, regolano la politica della comunità in materia ambientale; al principio di *gestione integrata delle zone costiere* secondo il quale ogni intervento in questa fascia di territorio deve essere contestualizzato localmente nell'ambito di una gestione “integrata”, che contempra tutti gli aspetti socio-economici, oltre che prettamente ambientali.

Normativa di settore

In via generale l'articolo Art. 5-bis (Disposizioni in materia di dragaggio) della Legge 84/1994 prevede che i materiali provenienti dal dragaggio dei fondali dei porti non compresi in siti di interesse nazionale possono essere immersi in mare con autorizzazione della Regione. Tali materiali possono essere diversamente utilizzati a fini di ripascimento, anche con sversamento nel tratto di spiaggia sommersa attiva, o per la realizzazione di casse di colmata o altre strutture di contenimento nei porti ovvero lungo il litorale per la ricostruzione della fascia costiera.

Le disposizioni contenute nell'articolo 184 ter, che delinea il percorso da seguire perché un rifiuto (i sedimenti) cessi di essere tale, nell'articolo 109 del Codice ambientale e nell'articolo 21 della legge 179/2001 si sono evolute per sito specifico di intervento.

Negli ambiti SIN è di riferimento la legge 84/1994, il DM 172/2016, il DM 8 giugno 2016 e il DM 7 novembre 2008, per altri siti di intervento è ora di riferimento il DM 173/2016 e il DM 24 gennaio 1996.

Le disposizioni emanate non disciplinano l'attività di dragaggio, ma la gestione dei sedimenti asportati o movimentati al fine del loro utilizzo considerando che il materiale di risulta è una risorsa da recuperare. L'esecuzione dei dragaggi portuali e' infatti condizionata dall'individuazione delle modalità di gestione dei sedimenti dragati nel completo rispetto della salvaguardia dell'ecosistema marino.

Il vero tema dei dragaggi è quindi dove confluire i sedimenti dragati.

A tal fine sono rilevanti gli interventi volti al recupero e al riequilibrio della fascia costiera, campo nel quale è particolarmente attiva la Regione Toscana, alle esistenti casse di calmata od alla realizzazione di nuove.

La Regione Toscana ha adottato, sul finire dell'anno scorso, il documento operativo 2018 con quale sono state destinate risorse per circa 5 milioni di euro ed individuati i siti di intervento e le attività di monitoraggio post intervento per il recupero e il riequilibrio della fascia costiera. Di particolare rilievo l'analisi contenuta

nel quadro conoscitivo prodotto dalla Università di Firenze – dipartimento di scienze della terra – con il quale è individuato il budget sedimentario e la disponibilità potenziale di sedimenti per gli interventi costieri. Nello studio non è fatto cenno ai materiali che potrebbero derivare da una programmata e concordata attività di dragaggio dei siti portuali, come invece indicato nelle Linee guida nazionali. I porti e le zone immediatamente adiacenti alla imboccatura portuale sono da considerare siti di prelievo di sedimenti che la Regione potrebbe utilizzare direttamente per opere di recupero e riequilibrio della fascia costiera.

Nei porti di Livorno e Piombino, sono state costruite Vasche di Colmata per il conferimento dei sedimenti dragati con una capacità volumetrica di oltre 6 milioni di metri cubi. Certamente sono strutture serventi lo sviluppo funzionale dei singoli porti, ancora in parte classificati SIN, ma tali strutture potrebbero costituire sito di conferimento anche per quei sedimenti non pericolosi derivanti da dragaggi di porti turistici non altrimenti utilizzabili, considerati anche i limitati quantitativi. Le singole ASP sono particolarmente gelose delle proprie casse di colmata ed è invalso il convincimento che non possono essere utilizzate se non nell'ambito del circuito dei porti SIN, ma la Regione potrebbe farsi promotrice di accordi per consentire il conferimento anche dei sedimenti provenienti da dragaggi di porti turistici.

Anche la previsione di realizzazione di nuove casse di colmata nei porti di interesse Regionale potrebbe consentire l'effettuazione di nuovi dragaggi nei porti turistici per elevare le potenzialità funzionali degli stessi auspicata anche dalla Regione Toscana.

Parallelamente al procedimento "ambientale" deve essere svolto anche il procedimento demaniale marittimo. Gli interventi di dragaggio si inquadrano nell'ambito delle manutenzioni straordinarie soggette ad autorizzazione ai sensi dell'articolo 24 del regolamento al codice della navigazione nelle competenze delle Amministrazioni Comunali.

Attuazione - criticità

Per l'attuazione della normativa, le Regioni sono chiamate a delineare gli adempimenti istruttori per il rilascio delle occorrenti autorizzazioni.

La Regione Toscana con delibera 304 del 26 marzo 2018 ha approvato le nove linee guida da osservare per il rilascio delle autorizzazioni.

Schematicamente ai fini del rilascio della autorizzazione è richiesto:

1. l'autorizzazione demaniale marittima;
2. la presentazione della scheda di inquadramento dell'area di escavo;
3. una relazione tecnica generale;
4. la caratterizzazione e classificazione dei materiali dell'area di escavo;

5. le indicazioni tecniche per la gestione dei materiali con particolare riferimento ad elementi conoscitivi riguardanti l'area vasta di localizzazione del sito;
6. piano di monitoraggio.

Pur se il quadro normativo è ora completo per siti di intervento ed uniforme a livello nazionale, credo che le criticità di fondo non siano state risolte. Mi riferisco al metodo (programmazione) con cui gli operatori del settore affrontano un intervento di dragaggio; alla mancata preindividuazione delle aree di deposito dei materiali dragati e all'attività di monitoraggio; alla rideterminazione della durata del rapporto concessorio per investimenti di rilevanti somme economiche effettuati durante il rapporto concessorio.

Metodo (programmazione)

E' possibile effettuare un intervento di dragaggio solo a condizione che sia affrontato il procedimento con metodo ed adeguata programmazione così da valutare il contesto generale per la gestione economicamente sostenibile dei sedimenti. Nel 2005, pur se in ambito SIN, un operatore è riuscito a dragare e in breve tempo a realizzare le strutture portuali dando origine ad un porto turistico il cui progetto era fermo da anni. Strategica è stata la scelta di proporre un progetto di messa in sicurezza di emergenza sulla scorta del quale è stata bonificata un'area di 120.000 mq, asportando sedimenti già caratterizzati per 130.000 mc., in parte conferiti in discarica ed in parte in vasca di colmata. I lavori si sono conclusi nel 2008 e i primi posti barca sono stati consegnati nel 2009. Gli elementi strategici dell'iniziativa: caratterizzazione dei sedimenti; tipologia del progetto di intervento; valutazione delle opzioni di gestione dei sedimenti; ricognizione delle strutture idonee per il conferimento.

Recentemente, un'altra struttura portuale, benché autorizzata ai fini demaniali marittimi ad effettuare il dragaggio del passo di accesso del porto, non ha invece potuto effettuare l'intervento perché non è stata adeguatamente individuato il sito di conferimento compatibile con il grado di inquinanti presenti nei sedimenti. Ovviamente diverse le posizioni della Regione e dell'operatore rimesse al TAR anche per il risarcimento del danno conseguente alla mancata effettuazione del dragaggio.

Insomma un intervento di dragaggio non si improvvisa. La stessa normativa induce a programmare l'intervento di dragaggio attraverso la predisposizione della scheda di inquadramento dell'area di escavo, che trae origine dalla scheda di bacino portuale prevista dal Manuale ICRAM 2006. Ma anche con riferimento alla validità temporale delle risultanze analitiche che è stata indicata in tre anni, prorogabile fino a cinque anni. Con la predisposizione della scheda l'operatore può disporre di una serie di informazioni necessarie al fine di conoscere la propria realtà portuale, caratterizzare i sedimenti, le opzioni di gestione dei sedimenti ed i quantitativi di materiale destinabili per le singole opzioni.

Aree di deposito dei materiali dragati e attività di monitoraggio

Ritengo contraddittorio che nella scheda di inquadramento dell'area di escavo sia richiesto al singolo operatore di fornire la mappatura e le indicazioni tecniche dell'area destinata all'immersione dei materiali di escavo. La gestione dei sedimenti in ambito litoraneo e marino, intesa come localizzazione del sito di immissione, non può essere affidata ai singoli operatori, così come l'attività di monitoraggio.

Il processo in cui si inserisce il deposito dei materiali è di difesa e di ricostituzione di tratti costieri nelle competenze funzionali delle Regioni proprio in quanto vi è la necessità di un approccio integrato della gestione costiera su area vasta. E' pertanto la Regione che dovrebbe predisporre una scheda di livello superiore per la preindividuazione dei siti di conferimento e il monitoraggio degli effetti conseguenti all'immissione dei sedimenti. Attraverso le singole schede delle aree di escavo la Regione è in grado di comporre il quadro delle risorse disponibili, programmare gli interventi su aree in erosione, indicare i quantitativi da immettere per singola area nell'ambito di una visione integrata dell'intero tratto costiero.

In sostanza un programma generale capace di perseguire l'interesse generale che si articola su più linee:

a) tutela paesaggistica della fascia costiera; b) sviluppo del turismo nautico con la creazione di idonei ormeggi anche per i grandi yacht almeno per la prima crociera dopo il varo; c) integrazione turistica del territorio regionale attraverso le strutture portuali che costituiscono porte del territorio.

Rideterminazione della durata del rapporto concessorio per investimenti rilevanti effettuati durante il rapporto concessorio.

Sul piano demaniale marittimo, trattandosi di beni in concessione, il dragaggio è un intervento di straordinaria manutenzione, non programmato, soggetto ad autorizzazione ai sensi dell'articolo 24 del regolamento al codice della navigazione. Le ordinarie clausole contenute negli atti di concessione relative agli obblighi di manutenzione si riferiscono alle opere che dovranno essere incamerate e quindi non al mantenimento o approfondimento dei fondali portuali.

La richiesta di autorizzazione deve essere adeguatamente motivata e illustrata in relazione anche alle risorse economiche che dovranno essere impiegate per proporre la rideterminazione della durata del rapporto concessorio.

Un intervento di dragaggio, in quanto preordinato al mantenimento della funzionalità portuale, costituiva peraltro motivo per chiedere la rideterminazione della durata del rapporto concessorio in essere ai sensi dell'art.10 DPR 2 dicembre 1997 n.509.

Viareggio, 12 maggio 2018

Ammiraglio Stefano Porciani