



20 dicembre 2010
Sala Consiliare del Comune di Monopoli

IL DRAGAGGIO DEL PORTO DI MONOPOLI

Obiettivi, Criticità, Opportunità

*Il rapporto tra la programmazione delle
opere marittime e la gestione dei sedimenti*

Ing. Mario Mega



Premessa – Quali sono i diversi tipi di dragaggio?

Dragaggi

per mantenimento fondali

per approfondimento fondali

per risanamento ambientale



Premessa – Quali sono i diversi tipi di dragaggio?

Dragaggi per mantenimento fondali

finalizzati alla rimozione delle sabbie
che si accumulano nei bacini portuali
provenendo dal mare aperto

INTERVENTI DI MANUTENZIONE ORDINARIA



Premessa – Quali sono i diversi tipi di dragaggio?

Dragaggi per approfondimento fondali

finalizzati all'escavazione per aumentare le profondità operative nei bacini portuali o per realizzare nuove infrastrutture marittime

INTERVENTI DI GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE



Premessa – Quali sono i diversi tipi di dragaggio?

Dragaggi per risanamento ambientale

finalizzati alla risoluzione di problemi
di inquinamento ambientale

INTERVENTI DI BONIFICA



La disciplina dei dragaggi nella legge n. 84/1994 e le modifiche introdotte dalla finanziaria 2007

Le attività di dragaggio competono all'Autorità Portuale il cui Presidente, secondo le previsioni del comma m) dell'art.8,



assicura la navigabilità nell'ambito portuale e provvede al mantenimento ed approfondimento dei fondali, fermo restando quanto disposto dall'articolo 5, commi 8 e 9. Ai fini degli interventi di escavazione e manutenzione dei fondali può indire, assumendone la presidenza, una conferenza di servizi con le amministrazioni interessate da concludersi nel termine di sessanta giorni. Nei casi indifferibili di necessità ed urgenza può adottare provvedimenti di carattere coattivo. Resta fermo quanto previsto all'articolo 5, commi 11-bis e seguenti, ove applicabili".



La disciplina dei dragaggi nella legge n. 84/1994 e le modifiche introdotte dalla finanziaria 2007

Il famoso *comma 996* della Legge Finanziaria del 2007 ha introdotto altre significative modifiche normative all'art.5 della Legge n.84/94:



11-bis. Nei siti oggetto di interventi di bonifica di interesse nazionale . . . le operazioni di dragaggio possono essere svolte anche contestualmente alla predisposizione del progetto relativo alle attività di bonifica.



La disciplina dei dragaggi nella legge n. 84/1994 e le modifiche introdotte dalla finanziaria 2007

*11-ter. I materiali derivanti dalle attività di dragaggio, che presentano caratteristiche chimiche, fisiche e microbiologiche, analoghe al fondo naturale con riferimento al sito di prelievo e idonee con riferimento al sito di destinazione, nonché non esibiscono positività a test ecotossicologici, **possono essere immessi o refluiti in mare ovvero impiegati per formare terreni costieri**, su autorizzazione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, che provvede nell'ambito del procedimento di cui al comma 11-bis.*

*Restano salve le eventuali competenze della regione territorialmente interessata. I materiali di dragaggio aventi le caratteristiche di cui sopra **possono essere utilizzati anche per il ripascimento degli arenili**, su autorizzazione della regione territorialmente competente.*



La disciplina dei dragaggi nella legge n. 84/1994 e le modifiche introdotte dalla finanziaria 2007

*11-quater. I materiali derivanti dalle attività di dragaggio e di bonifica, se non pericolosi all'origine o a seguito di trattamenti finalizzati esclusivamente alla rimozione degli inquinanti, ad esclusione quindi dei processi finalizzati all'immobilizzazione degli inquinanti stessi, come quelli di solidificazione/stabilizzazione, possono essere refluiti, su autorizzazione della regione territorialmente competente, all'interno di **casce di colmata, di vasche di raccolta, o comunque di strutture di contenimento poste in ambito costiero**, il cui progetto e' approvato dal Ministero delle infrastrutture, d'intesa con il Ministero dell' ambiente e della tutela del territorio e del mare.*



La disciplina dei dragaggi nella legge n. 84/1994 e le modifiche introdotte dalla finanziaria 2007

11-quinquies. *L'idoneità del materiale dragato ad essere gestito secondo quanto previsto ai commi 11-ter e 11-quater viene verificata mediante **apposite analisi** da effettuare nel sito prima del dragaggio sulla base di metodologie e criteri stabiliti con apposito decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, da adottare entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione. In caso di realizzazione, nell'ambito dell'intervento di dragaggio, di strutture adibite al **deposito temporaneo** di materiali derivanti dalle attività di dragaggio nonché dalle operazioni di bonifica, prima della loro messa a dimora definitiva, il **termine massimo di deposito e' fissato in trenta mesi** senza limitazione di quantitativi, assicurando il non trasferimento degli inquinanti agli ambienti circostanti.*



La disciplina dei dragaggi nella legge n. 84/1994 e le modifiche introdotte dalla finanziaria 2007

*11-sexies. Si applicano le previsioni della vigente normativa ambientale nell'eventualità di una **diversa destinazione e gestione a terra** dei materiali derivanti dall'attività di dragaggio".*

Dopo un periodo di totale disinteresse, a partire dal “comma 996” in poi, il Legislatore comincia ad adottare provvedimenti permeati dal principio guida di rendere i procedimenti amministrativi più snelli e di individuare soluzioni tecniche sostenibili sotto il profilo ambientale e meno onerose per le Stazioni Appaltanti.



La disciplina dei dragaggi nella legge n. 84/1994 e le modifiche introdotte dalla finanziaria 2007

Sino a quel momento, la scelta di adottare, in talune aree portuali (in particolare nei Siti di Interesse Nazionale), una legislazione “extra-ordinaria” per la disciplina del dragaggio (rispetto a quella “ordinaria” discendente dalle norme comunitarie) era apparsa, al tempo, una scelta “*dolorosa*” ma “*necessaria*”.

Ma ciò aveva finito per comportare:

- la **difficoltosa implementazione dei procedimenti** amministrativi legati alla legislazione “extra-ordinaria”;
- l'**incertezza dei tempi** e il **sensibile aggravio dei costi** nella realizzazione di opere pubbliche.



La disciplina dei dragaggi nella legge n. 84/1994 e le modifiche introdotte dalla finanziaria 2007

Per i porti non aree S.I.N. (quali Bari, Barletta o Monopoli) poi, si creò **un'assimilazione di fatto** delle problematiche e delle soluzioni con la conseguenza di bloccare i dragaggi anche in questi porti o di renderli notevolmente più costosi con l'inserimento di **tecniche di gestione sproporzionate** rispetto alla loro cifra d'inquinamento.

Un esempio è quello del **Porto di Bari** dove per poter realizzare il dragaggio della Darsena di ponente fu richiesto di realizzare una **cassa di colmata**, pur in presenza di bassissimi livelli di inquinamento, con un aumento di costi di circa 1.000.000 di euro.



La disciplina dei dragaggi nella legge n. 84/1994 e le modifiche introdotte dalla finanziaria 2007



Vasca di colmata per il confinamento dei sedimenti - Porto di Bari (Darsena di ponente)



La disciplina dei dragaggi nella legge n. 84/1994 e le modifiche introdotte dalla finanziaria 2007



Posa del telo impermeabilizzante - Porto di Bari (Darsena di ponente)



La disciplina dei dragaggi nella legge n. 84/1994 e le modifiche introdotte dalla finanziaria 2007



Posa del telo impermeabilizzante - Porto di Bari (Darsena di ponente)



La disciplina dei dragaggi nella legge n. 84/1994 e le modifiche introdotte dalla finanziaria 2007

Dal punto di vista normativo, quindi:

Materiali di dragaggio **contaminati e pericolosi** (rimasti tali anche all'esito di eventuali operazioni di trattamento)



Sono RIFIUTI e come tali vanno gestiti

Materiali di dragaggio **contaminati ma non pericolosi** (all'origine o a seguito di specifico trattamento)



NON sono RIFIUTI ove la loro gestione avvenga in conformità alle disposizioni in esame; possono essere collocati in via definitiva in apposite strutture di contenimento

Materiali di dragaggio **non contaminati** (o che comunque presentano caratteristiche analoghe al sito di prelievo e idonee rispetto a quello di destinazione)



NON sono RIFIUTI a patto che la loro gestione avvenga in conformità a quanto previsto dalle disposizioni in esame; possono essere rimessi in mare o riutilizzati per formare terreni costieri o per il ripascimento degli arenili



La disciplina dei dragaggi nella legge n. 84/1994 e le modifiche introdotte dalla finanziaria 2007

Di fatto, queste modifiche normative conseguenti al *comma 996* non esplicano totalmente la loro efficacia per la permanenza di altre norme ormai superate ma non abrogate.

Per esempio, **se i fanghi di dragaggio non pericolosi *non sono un rifiuto* come mai continuano ad essere classificati con codice CER 17.05.06 ?**

Se venisse eliminata questa classificazione sarebbe possibile riutilizzarli a terra per opere di ingegneria civile (sottofondi stradali, a mero titolo di esempio) mentre ad oggi il riuso è solo consentito in ambiente acquatico.



Le prospettive e l'azione quotidiana

Al momento le aspettative degli addetti al settore interessati allo sviluppo delle infrastrutture portuali sono riposte nel **decreto previsto dall'art.109 del Codice dell'Ambiente** che potrebbe essere l'occasione per chiarire molti dubbi e soprattutto fornire **efficaci indirizzi per la gestione dei sedimenti soprattutto nei casi in cui risultino non pericolosi.**

Fra tutte una chiara indicazione della concreta (e non solo teorica come è oggi) possibilità di ottenere l'autorizzazione alla immersione in mare aperto che, quando ne sussistano i presupposti ambientali, rimane sempre la più valida alternativa in termini tecnico-economici.



Le prospettive e l'azione quotidiana

Nell'attesa di un quadro normativo ancora più chiaro e soprattutto di un vero processo di semplificazione che renda **semplici, se non addirittura automatici, per esempio gli interventi di manutenzione ordinaria periodica dei fondali nei porti in cui sia stata accertata l'assenza di inquinamenti** si procede con grande prudenza e con modalità differenti da porto a porto ed a volte, nello stesso porto, anche a seconda che ad operare sia l'Autorità Portuale, l'Autorità Marittima, il Provveditorato regionale alle OO.PP. o il Comune.



Le prospettive e l'azione quotidiana

Nel caso dell'Autorità Portuale del Levante è stato deciso di procedere con il seguente schema:

Individuazione degli interventi di manutenzione dei fondali e di approfondimento previsti nel breve e medio termine



Redazione del Piano di caratterizzazione dei sedimenti



Le prospettive e l'azione quotidiana

Prelievo dei campioni ed esecuzione delle analisi



Interpretazione dei risultati delle caratterizzazioni ed elaborazione del Piano di gestione dei sedimenti



Redazione delle progettazioni esecutive degli interventi



Le prospettive e l'azione quotidiana

Acquisizione delle autorizzazioni ambientali e tecniche



Appalto dei lavori



Esecuzione degli interventi



Le prospettive e l'azione quotidiana

Dal punto di vista delle priorità saranno avviati prima gli **interventi di manutenzione dei fondali**, per i quali dovrebbe essere più rapido ottenere le autorizzazioni, che, in ogni caso, già consentirebbero di recuperare in ognuno dei porti amministrati diverse decine di centimetri in profondità operativa (**nel caso di Monopoli circa cinquanta centimetri/un metro**) con il beneficio di consentire lo scalo di navi con maggior pescaggio che nel passato già fruivano degli ormeggi. Successivamente partiranno gli **interventi di approfondimento** sia per aumentare il pescaggio operativo ma soprattutto per la realizzazione delle opere marittime di potenziamento.

GRAZIE PER L'ATTENZIONE



Ing. Mario Mega

DIRIGENTE SERVIZIO INFRASTRUTTURE, INNOVAZIONE TECNOLOGICA E
PIANIFICAZIONE STRATEGICA m.mega@aplevante.org