

# La rivoluzione "green" del Pnrr passa anche dai porti

A cura di Asla - l'Associazione degli Studi Legali Associati

di Marco Cottone\* e Valeria Viti\*\*

19/07/2021



Da mesi ormai il Piano Nazionale di Ripresa e di Resilienza (Pnrr) e i settori industriali ed economici che saranno impattati da quella che da molti è stata definita come la “rivoluzione green”, pronta a investire il sistema Italia, sono protagonisti di tutte le testate giornalistiche e non solo.

All'interno del Pnrr e, in particolare, nella parte relativa ai fondi complementari, è previsto un ingente stanziamento a favore di riforme che hanno come obiettivo il miglioramento della competitività e produttività dei porti e, soprattutto, una maggiore sostenibilità della mobilità di passeggeri e merci. Sostenibilità sia dei mezzi di trasporto sia delle infrastrutture.

Al di là dell'inegabile, in quanto fisiologicamente intrinseca, strategicità di queste infrastrutture, la particolare attenzione riconosciuta ai porti all'interno degli interventi di riforma che animano il Pnrr è figlia del confronto istituzionale occorso tra associazioni di categoria (quale l'Associazione Porti Italiani) e Governo, nonché del ruolo strategico svolto dall'intero settore portuale durante il periodo di emergenza sanitaria per assicurare l'approvvigionamento dei beni essenziali per il Paese.

L'obiettivo primario del Pnrr, in questo ambito, è quindi quello sviluppo razionale di un'infrastruttura di trasporto sostenibile, digitalizzata, che passa attraverso la modernizzazione della catena logistica e del sistema portuale attraverso un sistema di riforme capillare sull'intero territorio nazionale.

Tra le novità più rilevanti, degna di nota è l'attuazione di un regolamento che definisca, tra l'altro, le condizioni relative alla durata delle concessioni demaniali marittime, i poteri di vigilanza e controllo delle autorità concedenti, le modalità di rinnovo delle concessioni, nonché le modalità di trasferimento degli impianti ai concessionari subentranti. E ciò attraverso l'armonizzazione delle norme in materia demanio marittimo, prevalentemente contenute nel Codice della Navigazione, con quelle del Codice degli Appalti, al fine di garantire uniformità normativa e interpretativa della materia. Il tutto in un contesto in cui è un fatto che la querelle sulla proroga delle concessioni demaniali marittime, in combinato disposto con un orientamento

giurisprudenziale non cristallino sul punto, abbiano disincentivato gli investitori, soprattutto stranieri, dal “puntare” sullo sviluppo delle infrastrutture nazionali, con conseguente impatto negativo su investimenti e modernizzazione. Lo scioglimento di questo nodo auspicabilmente darà impulso alla rinascita del settore.

Lo sviluppo dell’intermodalità con le grandi linee di comunicazione europee, ivi compresi i traffici mediterranei, è un altro importante capitolo del Pnrr.

Attraverso la digitalizzazione dei sistemi logistici, inclusi quelli portuali e aeroportuali, si mira a ridurre l’impatto ambientale delle infrastrutture, mediante una perfetta integrazione dei nodi e delle reti di comunicazione, così da garantire una più fluida movimentazione delle merci e delle persone. In quest’ottica, lo “storico” obiettivo della politica dei trasporti nazionale, ovvero il decongestionamento delle strade e autostrade dal traffico di merci e passeggeri, che avrebbe come ulteriore conseguenza una riduzione sostanziale delle emissioni di gas a effetto serra, potrebbe finalmente diventare realtà.

È in tale scenario che si inquadra il progetto Green Ports (Investimenti 1.1 del Pnrr): un progetto che prevede interventi per la sostenibilità ambientale dei porti e che vede le AdSP del Centro Nord svolgere un ruolo primario per rendere compatibili e sostenibili le attività portuali con i relativi contesti urbani di riferimento, attraverso l’implementazione di misure volte all’efficientamento energetico, alla riduzione dei consumi elettrici e alla promozione di energie rinnovabili.

Un ulteriore punto riguarda la promozione della conservazione del patrimonio naturalistico e della biodiversità delle aree portuali. Tale obiettivo presenta probabilmente maggiori difficoltà attuative se si considera che le città portuali italiane hanno profondamente mutato la propria struttura, in funzione dello sviluppo dei propri porti, in molti casi a discapito della tutela del territorio e della biodiversità. La qual cosa, però, non può giustificare l’assenza di valutazioni di tale aspetto nell’ambito della progettazione dei nuovi investimenti.

Interessante, infine, appare l’attenzione dedicata alle navi, a partire dalla previsione che permetterà di realizzare più agevolmente infrastrutture di cold ironing, ovvero di elettrificazione delle banchine per consentire alle navi in sosta nei porti di allacciarsi alla rete terrestre per l’approvvigionamento, evitando così di usare i generatori di bordo e, conseguentemente, riducendo l’inquinamento acustico e atmosferico.

Sempre con riferimento alle navi, è previsto poi un piano d’investimento inteso a rinnovare la flotta mercantile italiana con navi c.d. “green”, alimentate a energie alternative. Un po’ come accadde, in linea di principio, con l’imponente sostituzione delle navi a mono scafo con quelle a doppio, imposto dalla Comunità Europea con i noti pacchetti Erika I e II degli anni 2000.

Gli obiettivi, pur ambiziosi, sono comunque ben definiti. Non resta che auspicarne la piena e coordinata attuazione al fine di promuovere e migliorare, dal punto di vista industriale e ambientale, l'intero compendio dei trasporti.

*\*Managing Associate Diritto della Navigazione e dei Trasporti, Ristrutturazioni e Procedure Concorsuali, Legance – Avvocati Associati*

*\*\*Senior Counsel Diritto Amministrativo, Energy, Project & Infrastructure, Legance – Avvocati Associati*