

CONSIDERAZIONI SUI FUTURI ORIENTAMENTI DELLA PIANIFICAZIONE PORTUALE

Francesco Di Sarcina (Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale)

Come ho già avuto modo di scrivere in precedenti miei interventi, il tema della pianificazione portuale è da sempre di difficile gestione. Queste difficoltà non si limitano ad un livello meramente teorico, speculativo, ma determinano forti conseguenze negative sullo sviluppo di ampie porzioni di territorio costiero del nostro paese. Da questa semplice ma forte considerazione si comprende la necessità, dal mio punto di vista e credo non solo dal mio, di trovare efficaci risposte normative, che partano da quanto abbiamo oggi e provino a superare le criticità tuttora presenti.

Innanzitutto, tengo a precisare che l'attuale assetto normativo, frutto di ripetute modifiche che si sono succedute dal 2016 ad oggi, è conseguenza della necessità di metter mano ad assetti precedenti non rivelatisi sempre del tutto efficaci, e pertanto bisogna far lo sforzo di capire perché si è arrivati a questo e dove si può e si deve andare.

Va anche osservato che il DL 121/2021 che attualmente costituisce l'ultima novazione normativa in materia, è veramente molto giovane per poter comprendere se sia, e quanto, efficace.

Ma, sforzandoci di valutare il suo contenuto, mi sembra opportuno ribadire che in esso, come peraltro nei precedenti assetti, si ritrova il primario bisogno di stabilire dei precisi confini comportamentali tra i vari attori in gioco, ossia la AdSP, i comuni, il MIT e le regioni. A ben vedere, e non volendo scagliare colpe qua e là senza tenere in debito conto le molteplici e differenti esigenze istituzionali dei predetti soggetti, è proprio nella difficoltà di relazione tra loro che nascono le più grosse difficoltà nella redazione e nella modifica dei PRP. E' sempre stato così e, tendenzialmente, continua ad esserlo.

Il PRP, a giudizio di chi scrive, non va visto come un piano urbanistico. Esso è invece uno strumento per pianificare un ordinato uso e sviluppo delle aree portuali. Nient'altro che questo.

Se, infatti, accettiamo che con le ultime riforme della materia, le aree di interazione porto – città non sono più pianificate all'interno del PRP, dobbiamo ben comprendere che questa rivoluzione è servita proprio a favorire il "declassamento" del PRP. Oggi, tale strumento non ha più la pretesa di disegnare aspetti urbanistici del territorio demaniale confinante col porto, in alcuni casi parte integrante dello stesso.

L'incastro, sostanzialmente incestuoso, che in passato si veniva a definire all'atto della pianificazione portuale tra porto e città è risolto semplicemente separando i destini pianificatori di queste differenti aree.

Nel DPSS i soggetti territorialmente competenti, ossia comuni ed AdSP, si guardano negli occhi e definiscono quali sono, se ve ne sono, aree di interazione porto città. Le definiscono assieme alla individuazione, se necessario, delle viabilità di accesso e delle aree retroportuali di interesse del porto.

In sostanza, è come se nel DPSS, il cui ruolo a mio giudizio è parzialmente sottovalutato si mettessero, di comune accordo, da un lato del tavolo le aree destinate a pianificazione comunale, e dall'altro le aree di interesse portuale, su cui è bene che la pianificazione sia unitaria ed in capo al porto, in quanto aree ed infrastrutture destinate esclusivamente al funzionamento di quest'ultimo. Così facendo, resta univocamente determinato il confine di competenza del PRP, che necessariamente diventa uno spazio industriale, una area produttiva, dove non c'è spazio per le esigenze della città. Queste ultime trovano soddisfazione, invece, nelle aree di interazione porto città, la cui pianificazione è opportunamente decisa dai comuni.

In questa ripartizione di ruoli e competenze io non trovo nulla di patologico, posto che l'esperienza trentennale ha dimostrato che la soluzione del lavorare assieme non ha prodotto frutti per nessuno.

E' del tutto consequenziale a questa impostazione il fatto che il ruolo degli Enti locali ne esca depotenziato per quanto attiene alla approvazione dei PRP. Perché mai, mi chiedo, dovrebbe essere il contrario.

E' altrettanto logico che nelle aree del PRP non possa vigere, contemporaneamente, il piano urbanistico del Comune. Anche qui ci soccorre l'esperienza: fa vigere due piani diversi sulla stessa area significa ingessare ogni iniziativa imprenditoriale nel porto, significa complicarne e renderne inutilmente incerti gli esiti. Potremmo citare tanti esempi. Resta da capire come possa essere risolto il problema dell'adattamento del PRP alle mutevoli esigenze del mercato.

Qui esprimo un mio personale avviso. Noi che da tempo ci occupiamo per dovere professionale di porti, ci siamo adattati, forse implicitamente, all'idea di avere nei PRP una vera e propria zonizzazione simile a quella dei piani urbanistici. Forse dovremmo anche noi fare un passo indietro, direi culturale, e passare ad un modello diverso.

Immagino, infatti, due livelli di esigenze pianificatorie portuali: una relativa alla necessità di ridefinire i confini del porto per effetto di espansioni dello stesso, ed un altro relativo alla mera necessità di usarlo al meglio introducendovi funzioni opportune all'interno.

Ebbene, credo che per la prima occorra un percorso approvativo che coinvolga i comuni (come già detto in sede di DPSS), le regioni ed il MIT, oltre che naturalmente il MITE per

gli aspetti ambientali. In sostanza, se la AdSP propone un ampliamento del porto che riguardi aree fino a quel momento vocate ad altro, è giusto che questo passaggio coinvolga tutti e che la pianificazione venga condivisa da coloro i quali, a vario titolo, hanno potestà decisorie su quei territori, sebbene demaniali essi siano.

Diverso è il caso di come le aree portuali vadano utilizzate, in merito a cui personalmente trovo inutilmente complicato definire una zonizzazione del porto rigida e immutabile. Qui rinfuse, qui container, qui altro... Il porto muta continuamente, chi ci lavora lo sa. Il mondo cambia, spesso, in una sola notte. Le novità del mercato guidano il bisogno di adeguare velocemente i porti alle esigenze diverse e sopravvenute, e ciò non può fare i conti con le rigide regole di una variante di PRP.

Bisogna costruire un contenitore con regole generali che poi le AdSP possano applicare a piacimento senza dover ogni volta presentare ATF, varianti o altri strumenti che affaticano l'apparato pubblico e non ci danno la capacità di dare risposte veloci al mercato.

La zonizzazione del territorio è, a mio personale modo di vedere, un limite inutile. L'unica e vera zonizzazione è la distinzione tra aree portuali ed aree di interazione porto città. E su questo il legislatore, a mio parere, dovrà riflettere.

Resta, in questo racconto, la considerazione che la soluzione ai problemi del porto sembri passare dall'autonomia gestionale rispetto agli enti locali. Un poco, in realtà, è così. Ma in effetti bisogna vivere la cosa in modo diverso. L'esperienza ci ha insegnato che non è opportuno un percorso comune, perché per nulla simili sono gli obiettivi istituzionali perseguiti da AdSP e comuni. Se non fosse per il buon senso istituzionale di molti amministratori, le soluzioni di convivenza comunque individuate qua e là lungo le nostre coste non sarebbero neanche queste sotto i nostri occhi.

Bisogna rassegnarsi all'idea che il porto debba occuparsi di porto e la città di città.

Dialogando e condividendo le questioni di comune interesse in un confronto paritario e basato su poche e certe regole.

Bisogna parimenti accettare l'idea che sovrapianificare, precisare tutto, regolamentare ogni singola questione non è necessariamente un bene. Lo sarebbe in un mondo ideale immutato ed immutabile. Non è il caso nostro.