



AdSP del Mar Ligure Occidentale - Nuovo Piano Regolatore Portuale, avviata l'interlocuzione con il cluster portuale

Si è svolto il primo degli oltre 20 incontri programmati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale nell'ambito del percorso di informazione e interlocuzione sulle proposte del nuovo Piano Regolatore Portuale

Primo incontro con Assarmatori e Confitarma: riscontro positivo sul metodo e primi elementi utili alla definizione delle azioni di Piano

Al tavolo i rappresentanti delle associazioni armatoriali: per Confitarma, Roberto Alberti e Roberto Ferrarini; per Assarmatori, Stefano Messina, Ignazio Messina, Achille Onorato, Matteo Catani e Alberto Rossi.

Dai partecipanti è emerso un riscontro positivo sul metodo adottato dall'Autorità e sulla scelta di illustrare le azioni di pianificazione prima dei passaggi istituzionali. L'incontro ha già consentito di raccogliere primi spunti utili al lavoro in corso, rinviando gli aspetti di maggiore dettaglio alle successive verifiche e agli approfondimenti tecnici.

Il Presidente Matteo Paroli, il Segretario Generale Tito Vespasiani e lo staff dell'Autorità impegnato nella redazione del PRP hanno presentato il quadro generale delle azioni, ripercorrendo il lavoro avviato con il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS), adottato nel luglio 2022, che ha individuato gli obiettivi di sviluppo, gli ambiti portuali, le aree di interazione porto-città e quelle retroportuali.

Il PRP rappresenta il passaggio successivo: tradurre gli indirizzi strategici in scelte e destinazioni funzionali capaci di governare lo sviluppo dei porti in un orizzonte di 25-30 anni, mantenendo la flessibilità necessaria per rispondere all'evoluzione dei mercati, dei traffici e delle esigenze operative.

È questo uno degli obiettivi principali dell'iniziativa dell'AdSP: presentare le azioni sulle quali si sta lavorando prima che il processo di definizione sia concluso, mettendole in relazione con l'esperienza e le esigenze dei soggetti che operano nel sistema portuale e, nei prossimi incontri, con le istituzioni, gli enti territoriali, i

Municipi, le associazioni e i comitati cittadini interessati.

L'interlocuzione non si esaurirà nei singoli appuntamenti. Dopo la presentazione generale potrà proseguire, in relazione ai diversi ambiti di interesse e competenza, anche attraverso contributi e approfondimenti sulle azioni illustrate, che saranno esaminati sotto il profilo tecnico e normativo nell'ambito del lavoro di definizione del Piano.

Nel corso dell'incontro è stato evidenziato anche il rapporto con gli enti territoriali, ciascuno nell'ambito delle proprie competenze, soprattutto per le cosiddette aree di co-pianificazione, nelle quali le previsioni portuali si intersecano con gli strumenti urbanistici e con le prospettive di valorizzazione dei territori. È in questi ambiti che la sinergia tra porto e città trova una delle sue applicazioni più concrete, anche alla luce dei vincoli e delle caratteristiche dei diversi contesti urbani.

Tre i principi che orientano il nuovo PRP: competitività, sostenibilità e creazione di valore per il territorio. Il Piano punta a creare le condizioni per la crescita dei traffici e dell'economia portuale attraverso infrastrutture dimensionate sulle effettive esigenze di sviluppo, evitando sovradimensionamenti e tenendo insieme domanda, sostenibilità anche economica degli interventi e connessioni con le grandi reti logistiche.

In questa prospettiva rientrano il potenziamento dell'accessibilità terrestre e lo shift modale verso la ferrovia, anche attraverso infrastrutture adeguate agli standard dei treni merci europei, in connessione con il Terzo Valico e con il sistema ferroviario e stradale di accesso ai porti.

La sostenibilità ambientale costituisce un altro elemento strutturale, comprendendo anche la valutazione degli effetti climatici delle scelte previste. Rientrano in questo ambito le trasformazioni connesse alla transizione energetica e le nuove esigenze che ne deriveranno per le infrastrutture e le attività portuali.

Il Piano punta inoltre a valorizzare le aree che hanno progressivamente perso una funzione strettamente marittimo-portuale, verificandone possibili utilizzi capaci di generare valore e migliorare la relazione con i contesti urbani.

Un principio trasversale riguarda la flessibilità operativa dei terminal. Le destinazioni funzionali saranno definite in modo da consentire, dove le condizioni lo permettono, una capacità multipurpose e di adattamento all'evoluzione della domanda, evitando rigidità che nel lungo periodo potrebbero tradursi in inefficienze o congestioni. Tale flessibilità dovrà essere compatibile con le caratteristiche delle singole aree e con le esigenze operative e di sicurezza.

La sicurezza della navigazione, delle operazioni in mare e delle attività in banchina resta infatti un presupposto delle scelte di Piano, anche per garantire continuità e sviluppo delle attività e tutelare il lavoro e l'occupazione.

Ogni azione presentata è stata e continuerà a essere accompagnata da studi, valutazioni tecniche e approfondimenti particolareggiati, destinati a verificarne

fattibilità, compatibilità ed effetti. Su questa base saranno valutati anche gli elementi che emergeranno dagli incontri e gli eventuali contributi successivamente trasmessi all'Autorità.

Il lavoro delle prossime settimane è orientato verso un primo traguardo indicativo: la preadozione del Piano in Comitato di Gestione tra la fine del 2026 e l'inizio del 2027, funzionale all'avvio della procedura di Valutazione Ambientale Strategica. Seguiranno i passaggi previsti dalla normativa, con l'acquisizione dei pareri e delle valutazioni degli enti competenti e la prosecuzione della VAS fino alla sua conclusione.

L'obiettivo, compatibilmente con i tempi necessari al completamento dell'intero iter, è arrivare all'approvazione definitiva del nuovo Piano Regolatore Portuale nel 2028.

Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale **Matteo Paroli**: *«Il primo incontro ci conferma l'utilità della strada che abbiamo scelto. L'apprezzamento espresso dai rappresentanti di Assarmatori e Confitarma per il metodo e per la trasparenza è importante, ma lo è ancora di più il fatto che dalla discussione siano emersi primi elementi sui quali vale la pena lavorare. Era esattamente questo l'obiettivo: non arrivare al termine del percorso con un Piano già definito in ogni sua parte, ma illustrare prima le azioni sulle quali stiamo lavorando, ascoltare chi conosce il porto perché vi opera ogni giorno e lasciare spazio a contributi più approfonditi, che saranno sottoposti alle necessarie verifiche tecniche e normative. Un Piano che deve accompagnare i nostri porti per i prossimi 25 o 30 anni non può essere costruito immaginando oggi ogni singola esigenza di domani. Deve indicare una direzione chiara e, insieme, avere la flessibilità necessaria per seguire l'evoluzione dei mercati e dei traffici. Vogliamo un sistema portuale competitivo e sostenibile, capace di crescere e di generare valore e occupazione, senza porre limiti preventivi alle sue possibilità di sviluppo e mantenendo come condizione imprescindibile la sicurezza in mare e in banchina. E vogliamo che questa crescita avvenga in armonia con le città e i territori. Sono ancora più convinto, dopo questo primo incontro, che strumenti così importanti possano essere completati al meglio solo attraverso un percorso serio di informazione, ascolto e approfondimento».*

Il Segretario Generale **Tito Vespasiani**: *«Con il DPSS del 2022 sono stati definiti gli obiettivi strategici, gli ambiti portuali, le aree di interazione con la città e quelle retroportuali. Il PRP deve ora tradurre quel quadro in destinazioni funzionali e azioni concretamente capaci di governare lo sviluppo del sistema per i prossimi decenni. Questo significa dimensionare le infrastrutture rispetto alla domanda e alla loro sostenibilità economica, valorizzare le connessioni ferroviarie e stradali con il retroporto e con il Terzo Valico e assicurare ai terminal, dove possibile, quella flessibilità operativa necessaria per seguire l'evoluzione del mercato senza creare nuove rigidità o congestioni. Un passaggio particolarmente importante riguarderà le aree di co-pianificazione, dove le previsioni portuali incontrano gli strumenti*

urbanistici e le strategie di sviluppo dei territori. Su queste aree il lavoro con Comuni e altri enti competenti avrà necessariamente un rilievo specifico, perché le diverse pianificazioni devono trovare una coerenza nel rispetto delle rispettive competenze. Ogni soluzione sarà comunque sostenuta da studi e verifiche tecniche puntuali. Ci siamo dati un cronoprogramma impegnativo: puntiamo alla preadozione tra la fine del 2026 e l'inizio dell'anno prossimo e, compatibilmente con i tempi dei successivi passaggi istituzionali e della VAS, a completare il percorso nel 2028».