

Federagenti: Attenti ai porti. Sono protetti a sufficienza?



A pochi giorni dalla tragedia di Ischia e a dieci giorni dalla grande mareggiata che ha interessato tutta l'Italia marittima e che solo grazie al Mose ha risparmiato la città di Venezia e il suo porto, la Federazione Nazionale Agenti, Raccomandatori Marittimi e Mediatori Marittimi riporta prepotentemente l'attenzione sulla resilienza delle infrastrutture strategiche

“Dopo quello sul dissesto idrogeologico, si pone oggi – sostiene il Presidente di Federagenti, Alessandro Santi – il quesito cogente sulla capacità delle attuali infrastrutture portuali di sopportare l'impatto dei fenomeni atmosferici derivanti dal cambiamento climatico in atto. Un quesito che riguarda le strutture esistenti, ma anche la necessità di prevedere nuove opere per la protezione dei principali bacini portuali del Paese”

Secondo Santi l'eccezionale innalzamento delle acque nella Laguna di Venezia, non ha provocato danni che sarebbero stati inestimabili alla città (in termini di puri risarcimenti si parla di circa 250 milioni, per l'ultimo evento pre-Mose), ma anche al porto solo perché l'entrata in servizio del Mose ha consentito di scongiurare il peggio. Ma altri porti in Adriatico, come in Tirreno, hanno subito con conseguenze oggi sottostimate, l'impatto della natura: è accaduto a Ravenna dove il mare ha invaso banchine, piazzali, terminal e magazzini. È successo con minore violenza a Trieste. Si è ripetuto a Napoli. Per le infrastrutture portuali si tratta non solo di danno alla merce contenuta nei magazzini o presente sui piazzali, ma anche di danni agli impianti e conseguenti blocchi dell'operatività e congestioni.

“Quelli che sino a pochi anni fa – sottolinea il Presidente di Federagenti – potevano ed erano correttamente considerati eventi atmosferici eccezionali sono diventati la norma e ignorarlo significherebbe ripetere gli stessi errori di sottovalutazione del dissesto idrogeologico del Paese”. Si stima che già nel periodo da gennaio a luglio di quest'anno si siano verificati un numero di eventi meteorologici eccezionali superiore alla media annuale degli ultimi 10 anni. Sul fronte dell'innalzamento medio del mare, IPCC stima che questo possa essere di circa 48 cm al 2100, con un innalzamento medio della temperatura superiore a 3 gradi (e anche la siccità è foriera di grossi problemi alle infrastrutture logistiche, si pensi a quelli arrecati durante l'estate torrida passata alla rete fluviale in particolare in Germania, Stati Uniti e Cina).

Secondo Federagenti, che ha intenzione in questo senso di rivolgere un appello circostanziato ai ministeri competenti, primo fra tutti quello del Mare, è urgente ed emergenziale verificare le opere di protezione esistenti, valutarne lo stato di

manutenzione, provvedere all'escavo dei fondali dei porti, dei fiumi e degli invasi in generale abbreviando nei tempi l'iter procedurale previsto per legge e fissando tempi e metodologie, anche autorizzative, di emergenza. Le infrastrutture vanno sottoposte a un'attenta e rigorosa analisi dei rischi (come suggerito dagli organismi internazionali) e vanno definite le priorità di intervento in base ai rischi potenziali e alle valutazioni economiche, sociali e occupazionali oltre che ovviamente ambientali, nella consapevolezza che quello del Mose, sottraendolo dal giudizio del sistema corruttivo che lo ha tristemente caratterizzato, è un esempio virtuoso della capacità italiana di fare tecnicamente bene coniugando, appunto, le esigenze ambientali con quelle socio-economiche.