

INFRASTRUTTURE E USO DEL TERRITORIO

LA LIGURIA, REGIONE GEOGRAFICAMENTE STRATEGICA PER IL SUO SBOCCO SUL MAR MEDITERRANEO, RICHIEDE UN SISTEMA EFFICACE DI INFRASTRUTTURE, CHE DEVE FARE I CONTI CON UN'OROGRAFIA COMPLESSA. IL SUOLO ANCORA CONSUMABILE È RIDOTTO AL MINIMO. LA STRATEGIA VINCENTE È L'ADESIONE AL PRINCIPIO IMPATTO ZERO.

L'incontro ligure della serie *Transizione ecologica aperta* (Tea) è stato incentrato su un tema che viviamo quotidianamente: *"Infrastrutture e uso del territorio"*. Due concetti indissolubilmente collegati e importanti per l'intero Paese e in particolare per alcune regioni, tra le quali senz'altro la nostra, e che ci permettono di compiere un percorso completo all'interno di un'unica riflessione. Partiamo dal consumo suolo: la Liguria è una terra estremamente fragile, incastonata fra mare e monti, con una particolare orografia caratteristica che, per analogia, possiamo estendere a poche altre aree del paese, con una quota di suolo consumabile ormai ridottissima, aggravata dal rischio idrogeologico. Tali elementi vanno decisamente analizzati e valutati nella progettazione e nella realizzazione delle nuove infrastrutture. Naturalmente tali infrastrutture risultano nodali e vitali per lo sviluppo economico e sociale dell'intero territorio nazionale e non solo ligure. Il nostro sistema portuale, composto dai porti di Savona, Genova e La Spezia, è il più importante del Mediterraneo, e la collocazione geografica di tale sistema lo caratterizza come la porta d'accesso per il Nord Italia e l'Europa. Per accogliere adeguatamente merci e passeggeri, è però necessario che dietro la porta siano presenti infrastrutture moderne, sicure ed efficienti, per il loro trasporto sostenibile, su gomma e ferro. In questo senso appare difficile che strade, autostrade e ferrovie progettate – quando va bene – mezzo secolo fa, siano funzionali alle esigenze del nuovo millennio. Pensare a nuove infrastrutture che abbiano tali caratteristiche, gestite con adeguata manutenzione – e purtroppo proprio a Genova abbiamo visto, come mai avremmo immaginato, l'importanza di questa componente – implica affrontare problematiche di natura ambientale, collegate alla cantierizzazione e alla gestione in esercizio; significa quindi pensare agli interventi necessari e a come limitare le possibili pressioni sul territorio

e sul mare: polveri, rumore, traffico pesante, impatto sull'ecosistema (acque e biodiversità), gestione dei rifiuti e dei materiali da scavo.

È auspicabile e necessario che la gestione dei temi ambientali possa svilupparsi in un contesto regolatorio ad assoluta garanzia della tutela ambientale e della salute pubblica, ma in un regime semplificato e meglio adattabile alle diverse realtà territoriali.

In particolare ritengo necessaria una riflessione generale tesa alla semplificazione dell'attuale normativa relativa alla gestione dei materiali da scavo, con particolare attenzione alla pianificazione della destinazione delle terre e rocce. A maggior ragione in un territorio con orografia complessa come quella ligure, con colline da attraversare e, più spesso di quanto vorremmo, ricche di amianto naturale. Attualmente appare concreto il rischio di pagare un servizio di smaltimento rifiuti che spesso altrove vengono accolti come materie prime e riutilizzati in nuovi processi produttivi.

La presenza contemporanea sul territorio ligure di molteplici cantieri relativi a Grandi opere (Terzo valico, Piattaforma portuale Maersk, Aurelia bis di Ponente e di Levante), oltre a quelli già previsti in fase progettuale (Gronda di Genova, Nuova diga Foranea), rende la nostra regione un banco di prova di notevole interesse generale.

Per tale motivo si è reso necessario ed è stato possibile adottare, da parte del sistema pubblico dei controlli, modalità gestionali di tipo sperimentale e a tratti innovative. In questo contesto è maturata una modalità di lavoro sinergica e condivisa tra i soggetti pubblici coinvolti (Arpal, Asl, Comune, Regione e Città metropolitana) creando i presupposti per lo sviluppo del così detto "modello Genova", salito agli onori delle cronache con la demolizione-ricostruzione del viadotto autostradale Polcevera (ex ponte Morandi).

Modello di buon senso, con provvedimenti tecnici operativi condivisi e trasparenti a



tutela della salute e dell'ambiente, mutuati dalle precedenti esperienze di supporto e controllo sulle grandi opere. Impostando un principio molto semplice – *"dal cantiere non deve uscire niente"* – nel caso del Terzo valico si è cercato di portare i costruttori ad agire in un'ottica di *"impatto zero"*, anche se sappiamo tutti che nella realtà risulta sostanzialmente impossibile da realizzare al 100%. L'applicazione di tale principio si basa sulla stringente valutazione delle condizioni di sicurezza negli ambienti di lavoro all'interno del cantiere. Garantire buone condizioni ambientali all'interno del confine del cantiere implica ottimi livelli di sicurezza sull'ambiente esterno. Una delle azioni vincenti del "modello Genova" è stata l'istituzione di tavoli tecnici preventivi, adottando il criterio di prossimità, tra soggetti attuatori e pubbliche amministrazioni interessate, garantendo il massimo rispetto dei ruoli che gli organi di vigilanza Arpal e Asl devono esercitare a tutela dell'ambiente e della salute. Tutto ciò è realizzabile in presenza di soggetti attuatori in grado di assicurare disponibilità a seguire le più cautelative indicazioni fornite, professionalità e fiducia nel sistema e nel modello adottato. Solo con il lavoro congiunto e sinergico di tutte le componenti, infatti, sarà possibile sviluppare, mantenere e rendere sostenibile la crescita nel nostro complicato, fragile e meraviglioso territorio.

Stefano Maggiolo

Direttore scientifico Arpa Liguria