Scritto da Stefano Sorvino*
Lunedì 02 Luglio 2018 19:36



NAPOLI – Il Trattato di Amsterdam del 1997, che esalta il principio dello sviluppo sostenibile tra gli obiettivi generali dell'Unione europea, ha previsto la necessità di integrare la tutela dell'ambiente nella definizione ed attuazione delle politiche ed azioni comunitarie, a maggior ragione alla luce del fenomeno dei cambiamenti climatici.

Le politiche ambientali costituiscono materia di interesse orizzontale e trasversale e, quindi, si intrecciano e devono coordinarsi con le misure di governo dell'agricoltura, dell'energia, della sanità, delle infrastrutture e trasporti, della protezione civile, ecc., secondo le linee emergenti di un diritto dell'ambiente inteso come "diritto di riconciliazione" al servizio di obiettivi tanto essenziali da divenire universali.

Nello specifico settoriale le politiche europee dei trasporti si indirizzano oggi verso lo sviluppo di un sistema di bassa intensità di CO_2, nella transizione verso una economia gradualmente decarbonizzata, come indicato – tra gli altri – dal documento "*Strategia europea per una mobilità a basse emissioni* " del 2016.

Oggi in Campania rileva particolarmente proprio l'evoluzione e lo sviluppo del settore dei trasporti, sia per i notevoli programmi di investimento ed intervento sulle infrastrutture, sia per il riparto tra le varie modalità (strade ed autostrade, ferrovie, porti ed aeroporti, interporti), sia per la problematica del traffico e della congestione soprattutto nelle aree urbane con non trascurabili effetti di inquinamento atmosferico. È indubbio che il sistema dei trasporti e della mobilità, tanto come esercizio che come reti, costituisce una componente essenziale delle

dinamiche di sviluppo sovralocale ma dispiega anche conseguenze impattanti sulle varie matrici ambientali (*in primis* l'aria ma anche le acque e il suolo).

I dati sono eloquenti: il settore dei trasporti produce nel suo insieme oltre un quarto del totale delle emissioni di gas serra dell'Unione europea (la maggior parte è dovuta al traffico veicolare, mentre l'aliquota di ferrovie, porti ed aeroporti è inferiore al 10% del totale) ed è secondo, per quantità, solo al settore energetico registrando una costante crescita di emissioni, che sono diminuite solo per effetto della crisi economica degli ultimi anni – a causa del calo di produzione e consumi – ma continuerebbero a svilupparsi massicciamente in assenza di interventi correttivi.

Le strade ferrate, le reti stradali ed autostradali, le infrastrutture portuali, aeroportuali ed interportuali producono inevitabili ricadute in termini di inquinamento delle acque, consumo ed impermeabilizzazione di suolo, frammentazione territoriale, inquinamento acustico e, soprattutto, emissioni in atmosfera che determinano impatti e pressioni da minimizzare, ove possibile in via preventiva e con l'uso delle migliori tecnologie disponibili a servizio di una mobilità sostenibile.

La Campania è caratterizzata da una buona dotazione infrastrutturale, anche se risente del contesto deficitario dell'intero Mezzogiorno, con un comparto dei trasporti oggi in forte crescita in tutte le sue principali componenti, per impulso delle attuali politiche regionali e nazionali, con la realizzazione di nuove opere ed il potenziamento e la ottimizzazione di quelle esistenti. La nostra regione dispone di una fitta rete di autostrade e strade extra-urbane (per oltre 10.000 chilometri) nonché di sviluppate linee ferroviarie (circa 1.400 chilometri), con i due grandi porti nazionali di Napoli e Salerno, l'aeroporto di Napoli-Capodichino in forte crescita e quello di Salerno-Pontecagnano prossimo all'apertura ed il sistema interportuale di Nola-Marcianise.

I punti di debolezza sono costituiti dal basso grado di accessibilità delle aree interne, in particolare di parti delle province di Avellino, Benevento e del Cilento – per quest'ultimo con una rete stradale accidentata dalla diffusa franosità – oltre alla congestione e al sovraccarico di direttrici stradali e ferroviarie. In particolare si manifesta la limitatezza delle connessioni trasversali della Campania verso l'Adriatico e, soprattutto, tra le province irpina e sannita con la fascia pugliese e molisana.

Per la realizzazione di nuove infrastrutture o il potenziamento di quelle esistenti, ai fini della prevenzione ambientale, opera la garanzia costituita dalle procedure di *Via* e *Vas* per i progetti

di trasformazione più rilevanti e per i piani di intervento, a cui l'Agenzia ambientale concorre sia nella fase delle istruttorie tecniche, che partecipando alle commissioni regionali oltre che in sede di verifica dell'ottemperanza.

L'Agenzia ambientale svolge specifici compiti di controllo tecnico sulle fasi di realizzazione delle opere infrastrutturali, sulla base dei progetti approvati e delle relative prescrizioni, come avviene ad esempio per le attività di dragaggio dei fondali dei porti, operazioni essenziali per il potenziamento della loro capacità. Una significativa attività di controllo tecnico-ambientale viene svolta sull'aeroporto di Capodichino, oggi incapsulato nello sviluppo urbano della città di Napoli, con una delicata problematica di inquinamento atmosferico e soprattutto acustico sotto costante attenzione.

Tra gli obiettivi di miglioramento ambientale si pone quello di potenziare le strade ferrate, promuovendo il trasferimento di quote significative di traffico di passeggeri e merci, per contribuire al perseguimento dell'obiettivo europeo di riduzione del 60% delle emissioni in atmosfera entro il 2050.

Le province interne, e in particolare l'Irpinia, soffrono assai meno l'impatto del sistema dei trasporti sulle componenti ambientali rispetto alla media della ben più congestionata costiera metropolitana e, soprattutto, del capoluogo di regione, dove si concentrano la pressione della infrastruttura portuale, di quella aeroportuale e del massiccio traffico veicolare, caratterizzato dalle emissioni prodotte anche per effetto della vetustà del parco auto circolante.

Si tratta comunque di problematiche interconnesse in ambito regionale, non facilmente enucleabili per contesti provinciali, che richiedono attente analisi ed azioni di monitoraggio e soprattutto politiche combinate di intervento, sia sul versante della razionalizzazione sostenibile delle modalità di trasporto che della minimizzazione dei relativi impatti ambientali. Un ruolo propositivo, e non soltanto di controllo tecnico-operativo, compete anche alle Agenzie ambientali non solo nelle fasi patologiche di contrasto degli inquinamenti ma anche nei momenti preventivi di pianificazione programmata, in un'ottica di integrazione delle esigenze ambientali nelle strategie di infrastrutturazione ed uso del territorio.

*Commissario straordinario Arpac