

«Grandi imprese hanno scelto la **sostenibilità** Politica e legislatore seguano il loro esempio»

L'Ais: «Il territorio è la prima infrastruttura: pianifichiamo le opere in base a clima e ambiente»

di **Giuseppe Boi**

Da una parte il cambiamento climatico. Dall'altra le errate, o mancate, scelte urbanistiche che tengano conto dell'ambiente e della sostenibilità. Sono i due fattori, entrambi dovuti alle scelte dell'uomo, alla base del disastro causato dall'ondata di maltempo che ha colpito la Toscana nei giorni scorsi. Se il tema dei cambiamenti climatici è stabilmente al centro del dibattito, altrettanto non si può dire delle scelte urbanistiche fatte da istituzioni, imprese e singoli cittadini. Nel settore delle infrastrutture la tematica è portata avanti dall'Ais (Associazione infrastrutture sostenibili) e dal suo presidente Lorenzo Orsenigo. «Dobbiamo considerare il territorio come un'infrastruttura – sottolinea –. E per questo va riqualificato, va gestito e va mantenuto con criteri di sostenibilità. Poi dobbiamo realizzare le opere secondo criteri di sostenibilità affinché impattino il meno possibile sul territorio, sull'ambiente e sul clima. Per combinare questi due grandi temi dobbiamo affrontare quello della pianificazione territoriale di medio-lungo periodo che, purtroppo, non facciamo. I risultati non si ottengono in uno o due anni, ma con interventi mirati alla sostenibilità, nel giro di 10 o 15 anni eviteremo quello che sta succedendo in questi giorni».

Quindi la scelta è della politica che, però, rinuncia a 1,3 miliardi del Pnrr per contrastare il dissesto?

«Dove dirottare i soldi, o cosa portare avanti rispetto ad altro, sono scelte della politica. Dal nostro punto di vista la questione principale è aiutare chi progetta a realizzare infrastrutture sostenibili».

Come?

«Utilizzando i sistemi di *rating*. Per le infrastrutture c'è l'Envision (studiato dall'università di Harvard, ndr). È poi indispensabile parlare di resilienza. Ossia capire, quando pensiamo a un'opera, come si adatterà tanto al cambiamento climatico, quanto al cambiamento di abitudini sociali. Su questo sono stati fatti passi avanti grazie al Pnrr».

Quali?

«Nell'agosto del 2021 il ministero delle Infrastrutture e Mobilità sostenibili (ora ridenominato ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ndr) ha individuato le linee guida per la redazione dei progetti di fattibilità tecnica ed economica per le opere del Pnrr. Grazie a questo, per la prima volta nell'ordinamento italiano, la relazione di sostenibilità e l'analisi di resilienza diventano parte del progetto. Le linee guida sono state riprese anche nel Codice degli appalti, ma senza le analisi di resilienza. Togliercela è antistorico. Spero sia stata una svista e che venga corretta nella revisione».

È stata realmente una svista?

«C'è un falso credo che la sostenibilità possa rallentare il corso dei progetti e, più in generale, penalizzare l'economia. Noi di Ais siamo convinti del contrario e possiamo provarlo coi fatti. Le aziende fanno sempre più scelte di sostenibilità tanto nella realizzazione di infrastrutture ed opere, quanto nella realizzazione di prodotti. E lo fanno per un motivo economico. Al di là della politica, il mercato ha fatto una scelta di sostenibilità che è ormai irrinunciabile».

Cosa è fondamentale?

«Capire che, aprendo un dialogo tra la collettività e gli enti autorizzatori, si possono ottenere dei benefici nella realizzazione dei progetti, riducendo tempi, problemi e costi».

Ad esempio?

«La tratta ferroviaria Napoli-Bari. Nel Sannio Benevento è stato fatto un lavoro incredibile di ascolto del territorio e si è riusciti a far passare la ferrovia in mezzo alle vigne della Falanghina, ottenendo il bene di 34 Comuni su 34 anche di colore politico diverso».

In che modo?

«Spiegando e facendo comprendere alla popolazione quanti e quali sono i benefici dell'infrastruttura. Ad esempio che avrebbe aumentato il valore dei loro beni o che avrebbe favorito la scolarizzazione: se per studiare fuori si impiegano tre ore e più di tre».



no, si è costretti a trasferirsi; se invece si impiega un'ora o meno, il problema non si pone».

Quindi il dialogo funziona?

«Sì! E ci sono altri esempi come il passante di Bologna realizzato da Autostrade per l'Italia. O Italferr (l'azienda che progetta e coordina la costruzione di nuove tratte ferroviarie, ndr) che chiama i suoi fornitori dicendo che si sarebbero dovuti attrezzare perché sarebbero state adottate metodologie sostenibili nei piani di gestione dei cantieri. E ancora Snam, che ha deciso di applicare questa metodologia nei

cantieri dei gasdotti, come il metanodotto della linea adriatica. Noi di Ais sottolineiamo questi esempi per dimostrare che le nostre proposte non sono voli pindarici, da sognatori, ma realtà applicate in grosse opere da grandi stazioni appaltanti. E siamo impegnati a individuare metodologie per oggettivare, misurare e rendicontare la sostenibilità come richiesto dal Pnrr. Mi auguro che siano un buon viatico per far capire anche al legislatore e alla politica che sostenibilità e determinate prassi funzionano e si possono adottare». ●



Lorenzo Orsenigo
presidente dell'Ais,
l'Associazione infrastrutture sostenibili

Cos'è

L'Associazione infrastrutture sostenibili (Ais) è un think tank di eccellenza tecnico-scientifica che si pone come interlocutore per le istituzioni pubbliche e private con l'obiettivo di favorire la diffusione della cultura della sostenibilità e una sempre maggiore consapevolezza del valore socio-economico di disporre di infrastrutture sostenibili

A destra una delle infrastrutture cedute in Toscana a causa del maltempo: il ponte di Podere Vitetto a Lamporecchio. Nel crollo sono morte due persone (foto Innocenti)

