

# BONIFICHE PIÙ RAPIDE AIUTANO LA RAZIONALIZZAZIONE DELLA RETE

*di Marilena Pisani*

Unem partecipa con propri docenti al Master Diritto dell'ambiente, organizzato presso la Facoltà di Scienze Giuridiche de La Sapienza. In tale ambito, ha fornito supporto alla tesi di Marilena Pisani "La bonifica sostenibile dei punti vendita carburanti", che ha frequentato il master nell'anno accademico 2017/2018. Di seguito ne proponiamo un estratto curato dalla stessa autrice.

L'avvio della transizione energetica e la recente crisi economica globale hanno reso inderogabile la razionalizzazione della rete di distribuzione carburanti al fine di garantire una maggiore produttività della stessa attività imprenditoriale. Non vi è dubbio che, rispetto al passato, gli operatori e le pubbliche amministrazioni abbiano acquisito, grazie soprattutto ad una sinergica cooperazione, competenze tali da gestire le criticità strutturali legate alla chiusura e allo smantellamento dei punti vendita. Basti pensare all'adozione del D.M. n. 31/2015, specifico per la caratterizzazione, messa in sicurezza e bonifica dei punti di vendita. Questo regolamento ad hoc, attraverso la standardizzazione dei parametri di ricerca, la semplificazione dei criteri tecnici di analisi di rischio, ma soprattutto la previsione della rimozione delle fonti secondarie di contaminazione come misura di prevenzione, consente il perfezionamento della procedura amministrativa con autocertificazione anche in pochi mesi, a fronte di una compromissione limitata della sola matrice suolo. Senza contare l'utilizzo, sempre maggiore, delle nuove tecnologie di bonifica in situ che, rispetto alla mera operazione di rimozione e smaltimento del materiale di scarto, riducono nettamente l'impatto ambientale degli interventi di bonifica, garantendone la fattibilità anche ove non sia possibile rimuovere per varie ragioni le strutture interrato. L'aspetto dirimente di queste scelte aziendali rimane quello dei costi. A tal proposito, la Risoluzione De Toma, approvata nel 2019 alla Camera, impegna il Governo ad attuare una razionalizzazione della rete proprio attraverso



l'erogazione di indennizzi per la bonifica ambientale e il definitivo smantellamento degli impianti. Tale intervento può rappresentare la spinta iniziale al processo di riconversione della rete, ma già dal 2011 era stata prevista l'erogazione di indennizzi ambientali con la creazione del Fondo ambiente e ciò non ha inciso particolarmente sul numero degli impianti. Allora come si può rendere la bonifica degli impianti effettivamente sostenibile nel lungo periodo? Ho avuto modo di approfondire questi aspetti anche nell'ambito della mia tesi finale per il conseguimento del Master di II livello in Diritto dell'Ambiente presso l'Università La Sapienza di Roma. In quell'occasione è stato prezioso il contributo reso dagli Uffici unem, con la generosa condivisione, non solo di documenti e dati, ma soprattutto di esperienze. Ritengo che la vera sfida per la razionalizzazione della rete carburanti sia passare dalla necessità di chiudere gli impianti all'opportunità di rigenerarli con il contributo di soggetti terzi, riducendo i costi a carico degli operatori senza pesare sulla collettività. La sostenibilità delle operazioni di bonifica sarà così direttamente proporzionata alla capacità del sistema di rendere sempre più appetibile il riutilizzo dei terreni, magari attraverso un mirato intervento legislativo che consenta la riduzione dei costi amministrativi e fiscali per la riconversione o la previsione di premi in termini di cubatura e destinazione d'uso. Senza contare il concreto vantaggio ambientale, conseguito con una bonifica mirata all'effettivo riutilizzo del terreno riducendo il consumo di suolo all'interno delle aree urbane, nonché sociale, dato dalla creazione di nuovi servizi per la cittadinanza.

