

Le opere inutili che rallentano la transizione ecologica censite da Legambiente

1) Ponte Sullo Stretto di Messina

Per risolvere i problemi di mobilità del Mezzogiorno, per l'ennesima volta nella storia del Paese, si discute della realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina. In una parte di Paese in cui la mobilità collettiva è davvero un miraggio: solo per fare un esempio, in Sicilia per andare da Trapani a Ragusa il viaggio dura 13 ore grazie a ben quattro treni regionali.

Quello che è stato inserito nel decreto-legge 31 marzo n. 35 è il progetto di un'infrastruttura pensata secondo lo schema del ponte sospeso a campata unica. Il progetto tecnico, firmato da Eurolink come il precedente, prevede 7 anni di lavori ed un costo di almeno 13 miliardi di euro. Un'opera la cui lunghezza totale dovrebbe essere di 3.666 metri, mentre la campata unica tra 3.200 e 3.300 metri. L'impalcato sarà largo poco più di 60 metri, mentre le torri saranno alte poco meno di 400 metri. L'opera prevede sei corsie stradali, due per ciascun senso di marcia più le corsie di emergenza, e 2 binari ferroviari, per una capacità dell'infrastruttura pari a 6.000 veicoli/ora e 200 treni/giorno. È poi anche ripartita la retorica di questa "grande opera", utile solo a sperperare altri soldi pubblici, oltre al miliardo di euro che fino ad oggi sono costati studi, consulenze e stipendi della Società Stretto di Messina, che di fatto ha distolto l'attenzione dalle vere priorità per far spostare persone e merci in modo civile e da Paese moderno in Calabria e Sicilia.

Ci sarebbero, in realtà, tantissimi investimenti e opere pubbliche da fare nel settore dei trasporti, meno visibili del Ponte sullo Stretto di Messina, ma molto più utili alla collettività e all'economia del nostro Paese, a partire dai territori direttamente interessati. È arrivato il momento di concretizzarli, smettendo di rincorrere i titoli dei giornali, aprendo i cantieri della transizione ecologica che serve al Paese, coinvolgendo direttamente chi vive, lavora e studia in quelle aree, potenziando e non indebolendo gli strumenti di partecipazione previsti dal Codice degli appalti approvato dall'attuale esecutivo (d.lgs. 31 marzo 2023, n.36). Bisogna migliorare i servizi di traghettamento esistenti e sviluppare una seria alternativa progettuale, tramite interventi sul sistema infrastrutturale e logistico, con innovazioni tecnologiche per favorire l'instradamento dei treni e l'accessibilità degli autoveicoli per i collegamenti tra continente e Sicilia, che dimezzerebbero i tempi di attraversamento dello Stretto. Quello che è sempre mancato è un progetto per rendere più semplice la vita e gli spostamenti tra Messina, Reggio Calabria, Villa San Giovanni, Tremestieri, per i pendolari, i cittadini e i tanti turisti, con servizi integrati e coincidenze per ridurre i tempi di spostamento.

Nel Mezzogiorno circolano meno treni, i convogli sono più vecchi – con un'età media di 18,5 anni, in calo rispetto a 19,2 del 2020 ma molto più elevata degli 11,9 anni di quelli del nord – e viaggiano su linee in larga parte a binario unico e non elettrificate. Le corse dei treni regionali in Sicilia e in Calabria, ad esempio, sono ogni giorno rispettivamente 506 e 333 contro le 2.173 della Lombardia, quando la popolazione in Lombardia è pari al doppio dei siciliani (rispettivamente 10 e 5 milioni) con un'estensione inferiore a quella dell'isola.

2) Tav Torino - Lione

Il TAV Torino-Lione è progetto nato negli anni '80/90, con una spesa prevista di 9,6 miliardi di euro. Una linea ferroviaria internazionale di 235 km, dedicata al trasporto di merci e persone fra Torino e Lione, che affiancherebbe la linea esistente che transita attraverso il traforo ferroviario del Frejus, già più che sufficiente a trasportare le merci che viaggiano tra l'Italia e la Francia, in calo dal 1997 a oggi, e che impiega sole 3 ore e 44 minuti. La linea storica inoltre è ampiamente sottoutilizzata anche in termini di trasporti merci, che potrebbe aumentare la propria portata di almeno sette volte.

Il TAV è un'opera che, ad oggi, ha già sconfessato tutti i reiterati annunci sui tempi di realizzazione (ad oggi sono previsti ulteriori ritardi); che in trent'anni ha visto attivarsi solo lavori preliminari senza realizzare un solo centimetro di ferrovia funzionante; che in un'epoca di profonda crisi economica prevede spese per 30 miliardi di euro al netto degli ultimi rincari energetici e dei materiali; che, secondo le carte progettuali drenerebbe dalle nostre montagne una ingente quantità d'acqua, e che già oggi, quando non esiste un solo centimetro di opera definitiva, sta già drenando 100 litri al secondo dalle riserve idriche montane; che ha portato più di un processo di infrazione da parte della UE. Un'opera pensata secondo priorità che non esistono più: oggi sulla linea storica passano già 3 coppie di TGV e due coppie di Frecciarossa ogni giorno, per una capacità di oltre 4000 passeggeri.

La Francia ha già annunciato che non inizierà a realizzare la sua parte della tratta nazionale prima del 2035 per i costi troppo elevati. Anche per la Corte dei Conti Europea la TAV non sarà in grado di compensare le emissioni per la propria costruzione prima del 2050, ponendosi fuori da ogni perimetro previsto dalla Legge sul Clima europea. E parliamo di emissioni stimate in modo approssimativo, non esistendo ad oggi un progetto definitivo per le tratte nazionali di accesso.

3) Aeroporto di Peretola in Toscana

Mentre altri grandi paesi europei come la Francia, cancellano le tratte aeree a breve percorrenza per contribuire a decarbonizzare la propria economia, Comune di Firenze e Regione Toscana si ostinano a voler costruire il nuovo scalo a Peretola. La società proponente del Master Plan è Toscana Aeroporti, con pacchetto di maggioranza di Corporacion America, del magnate argentino Eurnekian. Si tratta di un enorme spreco di tempo e denaro pubblico per trasformare di fatto un *city airport* in scalo intercontinentale, quando a 31 minuti di treno c'è Bologna e a 40 quello di Pisa. Per noi dire no a questo nuovo aeroporto, significa soprattutto dire sì al Parco Agricolo della Piana, che insiste sullo stesso sedime territoriale. Un Parco per restituire dignità e speranza a comunità che per molto, troppo tempo hanno abitato i luoghi più insalubri e inquinati della nostra regione.

4) Impianto di Cattura e Stoccaggio dell'anidride carbonica (CCS) di Ravenna

A largo della costa di Ravenna, ENI sta realizzando un impianto di Cattura e Stoccaggio dell'anidride carbonica (CCS). L'impianto raccoglierebbe l'anidride carbonica prodotta dalle attività di ENI su terra per stoccarla all'interno dei pozzi esauriti della concessione Porto Corsini Mare. Si stima che l'intero impianto possa portare a stoccare fino a 500 milioni di tonnellate di CO₂, per un totale di 4 milioni di tonnellate stoccate all'anno. L'istanza di

autorizzazione è stata presentata a maggio 2021, ed ENI prevede che si possa partire con la Fase 1 nel 2024, nella quale dovrebbero venire stoccate 25 mila tonnellate di CO2 dalla centrale Eni di trattamento di gas naturale di Casalboretto (Ravenna), e la Fase 2 nel 2027.

Si sta puntando su una soluzione molto complessa, esageratamente costosa, e ancora in fase sperimentale. L'impianto, infatti, a fronte di altissimi costi, garantirebbe a ENI la possibilità di continuare a tenere intatta la filiera delle fossili, dalle estrazioni di idrocarburi all'utilizzo del gas fossile per la produzione di elettricità, tutte infrastrutture che dovrebbero essere dismesse gradualmente per contribuire alla decarbonizzazione europea al 2050.

5) Inceneritore di Roma

Il progetto del nuovo inceneritore di Roma, annunciato il 20 aprile 2022 dal sindaco della Capitale Roberto Gualtieri e rilanciato dopo l'incendio dell'impianto di Trattamento Meccanico Biologico a Malagrotta del giugno successivo, ha come modello l'impianto già in funzione a Copenaghen, prevede una potenza complessiva stimata in 600.000 tonnellate di rifiuti l'anno, il doppio di quelle gestite dall'unico inceneritore del Lazio che è quello di San Vittore, in provincia di Frosinone, e punta ad essere costruito dalla giunta capitolina entro il 2025, anno del prossimo Giubileo della Città eterna, a Santa Palomba, nel IX municipio di Roma, zona industriale situata all'estremo sud della Capitale, al confine con il Comune di Pomezia.

Gli obiettivi sono quelli di abbattere almeno del 90% l'uso di discariche, chiudere il Tmb di Rocca Cencia, coprire il fabbisogno annuo di energia elettrica di 150 mila famiglie e ottenere il risparmio di gas utilizzato da 60 mila famiglie, ridurre la Tari del 20%. Si tratta di un investimento di 700 milioni di euro.

Il Lazio produce 3 milioni di tonnellate di rifiuti urbani all'anno, il 58% dei quali proviene da Roma, circa 1.680.000 tonnellate.

Dallo studio della situazione attuale emerge quanto la percentuale di differenziata reale sia ben al di sotto del 45% raccontato e fermo invece a meno del 39%, di come la cifra extra costi indotti dalla ennesima crisi sia pari a circa 20 milioni di euro, ma anche di quanto siano lontani, ben 11 e 33 punti, gli obiettivi programmatici della stessa Giunta sulla differenziata al 2026 e 2035. Le proposte presentate da Legambiente Lazio e CGIL Roma e Lazio partono da una riduzione del 12% di produzione totale rifiuti, un piano per la Raccolta Differenziata al 72% per non mancare gli obiettivi europei e 6 nuovi capitoli di differenziata da intercettare e di relativa nuova impiantistica industriale, nei circuiti dei RAEE, dei prodotti assorbenti per la persona, del Tessile, del recupero delle terre di spazzamento, di una nuova filiera per le plastiche miste e del recupero di scarti da edilizia comunemente abbandonati nell'indifferenziata. Grazie a queste nuove frazioni, insieme alla riduzione e all'aumento della RD si arriva secondo lo studio di Legambiente e CGIL, a contenere i rifiuti indifferenziati residui in appena 228.589 t/anno, da gestire con gli impianti in esercizio e con le nuove e future tecnologie di gestione finale che ne permetteranno il futuro ridimensionamento. E insieme a tutto ciò, sono state presentate le azioni per gestire al meglio il medio periodo, a partire dalla costituzione di una grande Multiutility dell'Economia Circolare Regionale: tutti elementi straordinariamente positivi anche per la creazione di lavoro, basti pensare che la nuova

occupazione attivabile è pari a 386 posti di lavoro ogni 10.000 t di rifiuti sottratti all'incenerimento.

Allargando lo sguardo anche al di fuori dei confini di Roma, sul piano tecnologico il sistema paese è pronto a trasformare questi rifiuti in nuove risorse, su quello politico chiaramente no. Inoltre, i principi dell'agenda europea sull'economia circolare vanno contro l'impiantistica pesante vocata solo a mangiarsi il rifiuto indifferenziato e che non consente l'evoluzione progressiva del sistema di raccolta e riciclo. Il punto di riferimento è la comunicazione dell'Ue del 2017 sul ruolo dell'incenerimento nell'economia circolare: questo documento dice che i Paesi che hanno già tanti inceneritori non devono costruirne altri bensì tassare l'incenerimento, eliminare i sussidi a suo favore, adottare moratorie, pensare a piani di decommissioning. È ciò che si sta facendo in Scozia, Galles, Catalogna, Fiandre e nella stessa Danimarca, in cui negli ultimi anni è stato sì attivato un nuovo impianto, quello a cui fa riferimento il Comune di Roma, ma nel frattempo se ne stanno chiudendo altri sette nell'ambito di un piano che punta a ridurre la capacità di incenerimento del 30%.

In Italia, piuttosto che pensare a estendere la platea dei 37 inceneritori che insistono sul territorio nazionale, dovrebbe puntare a sbloccare i tanti impianti di trasformazione dei rifiuti oggi bloccati e a investire sulla realizzazione di nuovi. In questa corsa all'indietro verso gli inceneritori, l'Italia è destinata a sbattere anche contro l'orizzonte della climate neutrality fissato dall'Ue per il 2050. Da pochi mesi, infatti, c'è stata l'inclusione degli inceneritori nell'elenco degli impianti obbligati al mercato Ets (il sistema europeo di scambio di quote di emissione, ndr), con l'Europarlamento che ha votato per anticiparla al 2026 rispetto al 2028. L'incenerimento, di fatto, sta diventando un ostacolo sul percorso della decarbonizzazione.

6) Gasdotto Dorsale Adriatica: dalla Puglia (Massafra) all'Emilia-Romagna (Minerbio)

La Rete Adriatica SNAM è un gasdotto che dovrebbe collegare la Puglia (Massafra) all'Emilia-Romagna (Minerbio) aumentando così la capacità di trasporto gas fossile, da sud verso nord, della rete italiana di circa 10 miliardi di metri cubi di gas.

Il progetto, elaborato già ad inizio anni 2000, è tornato di recente in auge in seguito allo scoppio del conflitto in Ucraina, con conseguente riduzione delle importazioni di gas dalla Russia e con il progetto dichiarato dal Governo di far diventare l'Italia l'hub per le importazioni di gas verso l'Europa dai paesi del Nord Africa e del Medio Oriente. Infatti, l'aumento di capacità della rete nazionale di gasdotti andrebbe incontro all'esigenza di trasportare la maggior quantità di gas proveniente dall'Algeria e dalla Libia, e dall'eventuale raddoppio del TAP e realizzazione del gasdotto East med e dei rigassificatori di Gioia Tauro e Porto Empedocle. Tutte infrastrutture che se realizzate contribuirebbero a vincolare l'Italia al gas per i prossimi 40 anni. In tal senso, la realizzazione della Dorsale Adriatica svolge un ruolo centrale nel rafforzare la dipendenza italiana ed europea dalle fonti fossili.

Tra le criticità, il percorso del gasdotto si snoderà lungo zone altamente sismiche come la Valle Peligna, i paesi dell'hinterland aquilano, quelli dell'Umbria, delle Marche e dell'Emilia, toccando paradossalmente tutti gli epicentri dei più forti terremoti che hanno interessato l'Italia dal 1997 a oggi. Uno dei punti più critici sarà Sulmona (AQ). Qui i terreni (che la SNAM ha

già da tempo provveduto ad acquisire da 17 proprietari terrieri), secondo i piani, dovrebbero ospitare non solo i tubi del gasdotto, ma anche una Centrale di compressione e spinta del gas. Secondo il progetto, i lavori dovrebbero iniziare nel 2024 per concludersi nel 2027.

7) Rigassificatori fissi di Porto Empedocle e Gioia Tauro o galleggiante di Portovesme

In seguito allo scoppio del conflitto in Ucraina, con conseguente riduzione delle importazioni di gas dalla Russia il Governo Draghi ha deciso di continuare a diversificare le fonti di approvvigionamento di gas fossile invece di condurre massicci investimenti sulle rinnovabili, in un paese che dal 2021 al 2022 ha visto diminuire il consumo nazionale di gas fossile di 6,5 mld di metri cubi di gas. Si continua a parlare di nuovi rigassificatori galleggianti, come la supermetaniera di Portovesme in Sardegna, o fissi, come quelli di Gioia Tauro in Calabria o Porto Empedocle in Sicilia, rischiando di ingessare ulteriormente il Paese in uno scenario di hub energetico fondato sul gas fossile, più volte evocato dalla presidente del Consiglio dei ministri Giorgia Meloni negli ultimi mesi.

8) Attività di ricerca ed estrazione di petrolio e gas, a partire da quelle in Val D'Agri in Basilicata

Dopo l'adozione del Pitesai a febbraio 2022 è ripartita la corsa al fossile in Basilicata. In Regione ci sono attualmente 8 concessioni attive, 5 permessi di ricerca e 3 istanze di permesso di ricerca. Nell'ambito della concessione Val d'Agri ENI, titolare con Shell della concessione, ha ripresentato a febbraio 2023 al Ministero per l'Ambiente la procedura di Via per la messa in produzione del pozzo Pergola 1 in territorio di Marsico Nuovo e la realizzazione delle condotte di collegamento con il centro oli COVA di Viggiano per circa 10 km. Il periodo di sfruttamento del Pozzo Pergola 1 è ipotizzato sull'arco di almeno 30 anni e presenta elementi di criticità elevata in relazione ai suoi impatti in particolare sugli ambienti idrici superficiali e sotterranei. Peraltro, l'iter autorizzativo del pozzo è stato fino ad oggi particolarmente tormentato proprio a causa dei rischi ambientali connessi alla sua eventuale messa in produzione. Tanto che lo stesso proponente aveva comunicato la rinuncia al procedimento di VIA nel febbraio 2021.

ENI, inoltre, ha attivato al Ministero dell'ambiente e dell'energia il 20 marzo scorso la procedura amministrativa preliminare, propedeutica all'istanza VIA per la realizzazione di area cluster per due nuovi pozzi in località Civita di Marsicovetere denominati "Cerro Falcone 7" e "Sant'Elia 1" che insisterebbero sulla stessa area, dove doveva essere ubicato il pozzo "Alli 5" bocciato dalla Regione Basilicata nel 2018 con procedimento archiviato nel 2019 dal Ministero dell'Ambiente, dopo la presentazione delle osservazioni e delle opposizioni da parte di Associazioni e Comitati.

9) Impianto Panigaglia di La Spezia. Progetto di small scale e truck loading

Nella baia di Panigaglia, Golfo di Spezia, è operante dal 1970 l'unico rigassificatore onshore d'Italia. Nel dicembre 2019 la società ha presentato al Ministero un progetto di small scale e truck loading che prevede la realizzazione di 4 baie di carico internamente allo stabilimento

per il carico delle autocisterne/isocontainer e l'installazione di 3 pompe di rilancio per consentire il trasferimento del GNL stoccato nei serbatoi verso le baie. Le autocisterne, 4 alla volta, verranno poi imbarcate su un Ro-Ro Ferry elettrico che, attraversando tutto il golfo e intersecando tutto il traffico esistente nel Golfo, andranno a sbarcarle in area portuale. Tutto questo per 26 attraversamenti del Golfo ogni giorno, tra andata e ritorno, per 6 giorni la settimana

A questo progetto si aggiunge un potenziamento dell'impianto autorizzato nella primavera 2022 che prevede l'arrivo di circa 90 metaniere l'anno per aumentare la capacità di rigassificazione del terminale. Per nessuno di questi progetti o potenziamenti è stato ritenuto necessario applicare le procedure di VIA ordinaria.

Un ulteriore progetto è stato presentato nell'estate 2022 e prevede lavori al pontile principale per consentire l'attracco a bettoline che verranno ricaricate con gnl prelevato dai serbatoi, con un processo inverso a quello attuale, che rimarrà in funzione, per potere in futuro rifornire navi da crociera, portacontainers e fare la spola con la Sardegna. Si tratta quindi di una nuova funzione che si aggiungerà a quelle presenti oggi nella baia.

Legambiente, insieme ad altre associazioni del territorio, si è da subito dichiarata contraria a questi progetti ritenendoli un freno alla transizione ecologica. Alla luce dell'emergenza climatica vanno considerate anche le perdite di metano, volute o accidentali, sia dall'impianto che dalle metaniere.

10) Investimenti sull'idrogeno per i trasporti stradali e ferroviari

Per ricavare un kg di idrogeno dal metano si producono 9 kg di CO₂ di origine fossile. Proprio quel che si vuole evitare. Se l'idrogeno fosse tutto "verde" (cioè prodotto da elettricità rinnovabile), sarebbe uno spreco nelle auto, perché un'auto a idrogeno è come un'auto elettrica ma 3 volte meno efficiente: perché le batterie delle auto sono 3 volte più efficienti dei processi industriali e dei motori che trasformano elettricità in idrogeno per poi produrre elettricità nelle auto. Anche per le linee attualmente servite da locomotori diesel, elettrificare una linea ferroviaria costa la metà e permette un'efficienza nell'uso dell'elettricità rinnovabile 4 volte maggiore rispetto ai treni ad idrogeno. Tutti i progetti (nel PNRR in Valcamonica, nel Salento e altre) di idrogeno nelle ferrovie non elettrificate non hanno lunghi tratti in galleria difficilmente elettrificati. Trenitalia sta acquistando piccoli treni "ibridi" (con una piccola batteria d'accumulo) molto più economici: perché le ferrovie regionali dovrebbero dotarsi di pesanti e costosi locomotori a idrogeno?

11) Pedemontana lombarda

Il sistema viabilistico Pedemontana Lombarda è complessivamente di 157 km, di cui 67 km di autostrada e 20 km di tangenziali oltre a 70 km di viabilità comunale. Del progetto vecchio di oltre 40 anni, ad oggi sono state realizzate la tratta A e B1 fino a Lentate sul Seveso per complessivi 22 km. La tratta B2, per 9,5 km, interessa i comuni dei comuni brianzoli che si affacciano sulla Milano-Meda, mentre la tratta C di 16,5 km, dalla Milano-Meda alla tangenziale Est Milano, interessano territori pregiati tra cui il PANE, Parco Agricolo Nor est,

il Parco dei Colli Briantei, il Bosco delle Querce di Seveso e quello della Valle del Lambro. È un'opera finanziata per 1,26 miliardi di euro.

12) Autostrada Cremona-Mantova

È prevista la realizzazione di una autostrada con due corsie per ogni senso di marcia, comprensive di corsia di emergenza, per complessivi 60 km tra le città di Cremona e Mantova, inserita tra le opere prioritarie di regione Lombardia. Secondo la Regione, questa nuova arteria andrebbe a completare il collegamento con le autostrade A21 Torino-Brescia e A22 Mantova-Brennero. I comitati locali chiedono la riqualificazione della SS10 con una proposta dettagliata consegnata al Ministero e a regione Lombardia. In questo modo si salverebbero oltre 1550 ettari di suolo fertile minacciato dalla costruzione della nuova arteria.

13) Superstrada Vigevano-Malpensa

Una nuova superstrada che attraversa la campagna del sud Milano e del pavese. Con una lunghezza complessiva di 20 km, da Vigevano taglia anche in due il Parco del Ticino, già martoriato dalla presenza dell'aeroporto di Malpensa e dalla Cargo City, per snodarsi attraverso le terre agricole del Parco Agricolo Sud Milano e collegarsi infine a Boffalora, allo scalo di Malpensa. Un'altra opera del tutto sproporzionata a fronte di una domanda di mobilità assolutamente modesta, che non porterà alcun beneficio soprattutto per i pendolari ma, in compenso, con danni enormi al territorio agricolo e al sistema idrico. Il tutto con i pareri nettamente sfavorevoli di Città Metropolitana di Milano, dei Parchi del Ticino lombardo e Agricolo Sud Milano, e dei piccoli comuni stravolti dal progetto.

14) Cispadana e Bretella Campogalliano – Sassuolo.

Verso la fine del 2022 in Regione Emilia-Romagna e soprattutto all'Assessorato ai Trasporti, è stata colta con entusiasmo l'approvazione da parte del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del Project Financing presentato da Autostrade del Brennero: un piano di oltre sette miliardi di euro che, tra le altre opere, prevede lo sblocco dell'Autostrada Cispadana. Un lavoro "senza pregiudizi e per il bene della collettività", si legge nelle note di Bonaccini-Corsini; ma come Legambiente sottolinea da diversi anni, la direzione è sbagliata. Per restare sul versante squisitamente economico e strategico, anche solo una superficiale analisi del contesto mostra come l'opzione più economicamente sostenibile e vantaggiosa per il territorio sia il completamento della strada a scorrimento veloce, che risolverebbe capillarmente i problemi di mobilità interna tra i territori interessati, a differenza della soluzione autostradale che andrebbe a scapito di una mobilità a corto raggio, portando alla marginalizzazione delle aree circostanti. Tutto ciò, a fronte di un investimento pressoché dimezzato rispetto a quello richiesto per la realizzazione dell'autostrada. Esulando dal contesto locale, le politiche in campo europeo sul trasporto merci mettono in luce la scelta anacronistica di investire capitale pubblico su opere legate al trasporto su gomma. Gli investimenti pubblici su un'opera come la Cispadana, che fa la sua prima comparsa nel PRIT 1986, tradisce una scarsa visione d'insieme, perché oltre confine si lavora per potenziare il corridoio Scandivano-Mediterraneo di trasporto merci su ferro, di cui il valico del Brennero è punto nodale. A questo si aggiunge che l'opera si inserisce

nel contesto del bacino padano, fortemente inquinato da polveri sottili, con una condanna della Corte di Giustizia dell'Unione Europea per il superamento dei limiti del PM10, che porterà, in assenza di misure adeguate ad una multa di 2,3 milioni di euro a carico delle 4 regioni interessate; e altre procedure di infrazione sono aperte per superamento dei PM 2,5 e degli NOX. A livello strategico sul comparto ceramico, da evidenziare il progressivo spostamento di quest'ultimo al trasporto su ferro. Solo i dati di Confindustria Ceramica del 2017 mostrano un totale di 25,8 e 23,6% di flussi rispettivamente in entrata e in uscita. Se si estende lo sguardo a livello regionale, i flussi merce su ferro nel 2019 hanno raggiunto i 18,5 milioni di tonnellate, quasi il 20% dei flussi ferroviari nazionali (94,3 milioni di tonnellate), attestando una crescita del comparto ben al di sopra della media nazionale. A fronte di questi dati, viene da chiedersi dove siano le esternalità positive legate ad un'opera che va in direzione contraria agli obiettivi sia regionali che europei, e si cala su un contesto di know-how in evoluzione che la stessa Regione sta mettendo in atto con il progetto ER.I.C. e di adeguamento di importanti player del settore ceramico. È necessario abbandonare questi progetti anacronistici e investire risorse pubbliche dove servono veramente.

15) Passante stradale Nodino di Perugia

In Umbria tra i cantieri inutili che rallentano la transizione possiamo annoverare un passante stradale denominato Nodino di Perugia, primo stralcio di una mega opera che aleggia da un ventennio denominata Nodo di Perugia, il cui solo progetto è costato oltre 10 milioni di euro e che ha preventivato un costo dell'opera di quasi 500 milioni di euro. L'ennesima strada in una regione già ampiamente infrastrutturata, con la pretesa di risolvere i problemi di congestione da traffico nel tratto di E45 attorno alla città di Perugia. Si tratta di una mera pretesa perché è certificato dai dati rilevati che la congestione è dovuta al 90% da traffico locale, da e per Perugia, mentre il nodino si propone di agevolare solo il traffico di attraversamento di quel restante 10%, e per di più lo farebbe con 7 km di strada di cui gran parte in galleria passando all'interno di un'area protetta (zona speciale di conservazione) di elevato pregio ambientale e cancellando anche una viabilità storica legata a San Francesco nei pressi del borgo medievale di Collestrada.

16) Collegamento stradale veloce tra l'autostrada A2 del Mediterraneo e la variante statale n. 18 ad Agropoli

La Regione Campania ha individuato come progetto strategico di particolare rilevanza per tutti i campani la costruzione di una strada veloce da Eboli ad Agropoli dal costo stimato tra 1,5 e 2 miliardi di euro.

Il progetto, a cura dell'ANAS, sottoposto al dibattito pubblico, prevede la realizzazione di una strada a scorrimento veloce come variante della SS18, da Agropoli all'autostrada A2 del Mediterraneo ad Eboli, attraversando i territori dei comuni di Agropoli, Capaccio, Albanella, Altavilla Silentina, Serre ed Eboli. Lo scopo sarebbe di velocizzare e decongestionare la SS18 servendo le località balneari del Cilento, migliorando la viabilità locale interessata e mediante nuovi svincoli l'accessibilità all'area archeologica e paesaggistica di Paestum, Velia e della Certosa di Padula.

Siamo assolutamente d'accordo a risolvere il problema del traffico sulla SS18, ma non nel modo dispendioso ed incoerente con cui è stato previsto di intervenire.

Chiunque in Campania pensiamo ritenga che di priorità ce ne siano ben altre, come ad esempio la messa in sicurezza delle scuole ed degli edifici pubblici a rischio (circa il 60% delle scuole in Campania è priva del certificato di agibilità e oltre il 50% di quello di prevenzione incendi), l'adeguamento e potenziamento del sistema ospedaliero pubblico (strutture e apparecchiature), il completamento delle infrastrutture idriche (acquedotti colabrodo, reti fognarie e depuratori mancanti), il potenziamento del trasporto pubblico su ferro (treni, metro, tram) anche a servizio delle aree in questione, la realizzazione degli impianti (in primis quelli per il trattamento della frazione organica) per incrementare la raccolta differenziata e il riciclo dei rifiuti urbani. Va inoltre considerato il consumo di suolo che con il progetto vedrebbe centinaia di aziende agricole della piana private di superfici utili alle coltivazioni.

Il progetto risulterebbe sostenibile economicamente se si verificassero nei prossimi anni notevoli incrementi di traffico, fatto inverosimile se si considera che dal 2013 al 2019 ANAS ha verificato una tendenza alla diminuzione. Senza poi considerare il consumo di suolo e i danni economici alle fiorenti attività produttive agricole che sarebbero private di diverse centinaia di ettari di suolo coltivato.

Le politiche per la "Mobilità pulita e sostenibile" condivise dall'Italia con gli altri paesi membri della UE, prevedono l'impegno a diventare a impatto climatico zero entro il 2050. A tal fine, il settore dei trasporti deve subire una trasformazione che richiederà una riduzione del 90% delle emissioni di gas a effetto serra, garantendo allo stesso tempo soluzioni a prezzi accessibili ai cittadini.

Pertanto, per velocizzare e decongestionare la SS18 per servire le località balneari del Cilento occorre puntare prioritariamente sulla mobilità sostenibile, potenziando il trasporto ferroviario in assetto intermodale con bus, taxi, car sharing, bike sharing, presso le stazioni di destinazione del Cilento, associato al trasporto delle biciclette sui treni da parte dei viaggiatori, ecc. A ciò si possono aggiungere sistemi intelligenti (smart) di indirizzamento dei flussi veicolari in grado di supportare gli utenti ripartendo il traffico tra i vari assi viari alternativi già esistenti e per taluni, come ad es. per la cosiddetta "aversana", integrando il tracciato presente con nuovi tratti di connessione.

17) Nuovi impianti di risalita sull'appennino nel cratere del sisma nelle Marche

Per il rilancio turistico delle aree interne marchigiane, da Sarnano a Bolognola, nel 2022 attraverso le risorse messe a disposizione dal CIS e dal Fondo complementare Aree Sisma sono stati presentati progetti per oltre 65 mln di € con al centro degli investimenti l'economia della neve. Una valanga di finanziamenti per una neve che non c'è come dimostra la valanga di interventi in supporto di stazioni sciistiche esistenti che, se possono essere politicamente comprensibili, economicamente e strategicamente non lo sono affatto. Ancora meno comprensibile, per non dire assolutamente sbagliata, quindi, l'idea di investire in nuovi impianti di risalita di fronte una crisi climatica che modificherà permanentemente questi paesaggi, in primis proprio sulla disponibilità della risorsa neve che sarà sempre più ridotta e la cui sopravvivenza sarà vincolata ad un dispendio di risorse naturali (a partire dall'acqua per l'innervamento artificiale) ed economiche insostenibile.

18) Nuova pista da bob a Cortina.

L'Olympic Agenda 2020 che ha definito i criteri di "sostenibilità" per le Olimpiadi moderne raccomanda l'uso di strutture esistenti o comunque temporanee e smontabili (raccomandazione n. 2.2): la pista da bob che si vuole costruire a Cortina è invece una struttura completamente nuova: i lavori consisteranno non in una riqualificazione ma nel completo rifacimento della pista, non più conforme agli standard internazionali. La struttura esistente dovrà essere demolita e smaltita, l'area sarà bonificata e verrà costruita una nuova pista, per lo più - si dichiara - sul tracciato esistente. Ma sarà inevitabile un aumento del consumo di suolo e l'abbattimento di un certo numero di alberi.

I lavori di ristrutturazione, in base al dossier, avrebbero dovuto cominciare a giugno 2021, ma ad oggi non c'è ancora traccia del cantiere e la pista dovrebbe essere pronta per dicembre 2024. Intanto i costi sono già lievitati: il dossier prevedeva 47.712.000 euro. Ora si parla di almeno 61 milioni. Lo Stato ne ha già stanziati 42, mentre la Regione accantonerà 400mila euro all'anno per i vent'anni successivi alle Olimpiadi, per coprire le perdite già certe. Si impegnano a coprire parte dei futuri costi di gestione anche il Trentino e l'Alto Adige.

Non solo gli ambientalisti, anche il CIO (Comitato internazionale olimpico) aveva suggerito l'utilizzo della vicina pista di Innsbruck, in Austria, ma la Regione Veneto e il comune di Cortina non ne hanno voluto sapere. Come riportato diffusamente da vari organi di stampa, Il CIO suggerisce fin dal 2020 per i Giochi invernali 2026 l'uso dell'anello di Innsbruck, affermando che mediamente le piste da bob sono costate tra i 90 e i 120 milioni di dollari con un successivo deficit annuo compreso tra i 500.000 e i 750.000 dollari annui. Il CIO evidenzia inoltre che nessun dato al momento suggerisca che la costruzione di una struttura da bob ex novo favorisca lo sviluppo di questa disciplina nel Paese. Non è stata considerata percorribile nemmeno l'ipotesi di riqualificare la pista di Cesana, in Piemonte, realizzata per le Olimpiadi invernali di Torino 2006 e abbandonata subito dopo. Nemmeno questo esempio scalfisce la convinzione di dover fare un nuovo sliding center a Cortina. Quello della nuova pista di bob di Cortina, voluta dalla Regione Veneto e dal comune di Cortina, non è che l'esempio più eclatante della mancanza di volontà dei decisori politici locali nel reinterpretare effettivamente il modello delle Olimpiadi con un occhio alla sostenibilità.

19) La vasca di colmata nel porto di Brindisi

A marzo del 2023 l'autorità di sistema portuale del mare adriatico meridionale ha pubblicato l'avviso per la manifestazione di interesse per la realizzazione delle infrastrutture della vasca di colmata situata fra Costa Morena e il pontile del petrolchimico senza alcun riferimento ai partecipanti al procedimento, fra cui Legambiente. L'opera, inserita fra quelle del PNRR, mira ad ampliare la zona operativa del porto di Brindisi con il dragaggio dei fondali. L'obiettivo è passare dai -8 mt a -12 mt nella zona di S. Apollinare, da -11 mt a -14 mt nel canale di accesso al porto interno e dai -11mt a -14 nella zona di Costa Morena. Le perplessità sull'opera sono tante. Il preventivo per la caratterizzazione dei sedimenti è stato chiesto ad Arpa con banda d'appalto in corso e la procedura di smaltimento di eventuali rifiuti pericolosi recuperati dai fondali dovrebbe essere definita in anticipo. È indispensabile inoltre tener conto dei reperti archeologici presenti nella zona di Sant'Apollinare, regolarmente censiti sulla mappa

archeologica del porto, che, inevitabilmente, andrebbero persi. La vasca di colmata (che comporta uno scavo fino a -27mt sul livello del mare) mette fine ad ogni possibilità di recupero di questo tratto di costa: lo sbocco della vasca di colmata, infatti, è in piena zona. Sic oltre ad andare ad incidere anche sullo scambio intermodale del porto.