



LEGAMBIENTE

GREEN NEW DEAL ITALIANO

170

**OPERE
PRIORITARIE**

11

**PRIORITÀ
NAZIONALI
D'INTERVENTO**

GENNAIO 2020

A cura di Maria Maranò, Segreteria nazionale Legambiente

Si ringraziano:

i Comitati regionali e i circoli locali di Legambiente

il Commissario straordinario alle bonifiche Generale Giuseppe Vadalà

il Commissario straordinario alla depurazione Prof. Enrico Rolle

#OPERE PRIORITARIE



170

OPERE PUBBLICHE CHE SERVONO AL PAESE

LEGENDA

BONIFICHE	MOBILITÀ DOLCE
DEPURAZIONE	MOBILITÀ URBANA
ENERGIA	RIFIUTI
INFRASTRUTTURE	RIGENERAZIONE
MESSA IN SICUREZZA	TRASPORTI

11 PRIORITÀ NAZIONALI D'INTERVENTO

- RICOSTRUZIONE POST TERREMOTO
- RISANAMENTO DEI SITI INDUSTRIALI INQUINATI
- BONIFICA DELLE DISCARICHE ABUSIVE
- DEPOSITO PER LE SCORIE RADIOATTIVE A MEDIA E BASSA ATTIVITÀ
- DISCARICHE PER I RIFIUTI CONTENENTI AMIANTO
- IMPIANTI DI DEPURAZIONE
- INNOVAZIONE TECNOLOGICA NEI PICCOLI COMUNI
- EVASIONE DELLE VECCHIE PRATICHE DI CONDONO E L'ABBATTIMENTO DEGLI ECOMOSTRI ABUSIVI
- SMANTELLAMENTO DELLE PIATTAFORME OFFSHORE NON PRODUTTIVE
- INTERVENTI DI ADATTAMENTO E RIDUZIONE DEL RISCHIO IDROGEOLOGICO
- DIGESTORI ANAEROBICI PER LA PRODUZIONE DI BIOMETANO E COMPOST DI QUALITÀ

1. PREMESSA

Sbloccare e aprire i cantieri delle opere pubbliche per rilanciare gli investimenti e aumentare l'occupazione sono obiettivi dichiarati da tutti. Di quali opere pubbliche abbia bisogno l'Italia, grandi medie o piccole che siano, come realizzarle con risorse e tempi certi, garantire qualità, legalità e trasparenza sono argomenti che fanno fatica a imporsi nel dibattito pubblico. Invece, periodicamente assistiamo a polemiche surreali su "l'ambientalismo del no" e ai tormentoni sulle grandi opere controverse.

Sono circa 20 anni che si interviene con leggi speciali per sbloccare i cantieri. I titoli reboanti promettono soluzioni salvifiche: Legge Obiettivo (epoca Berlusconi), Sblocca centrali (epoca Berlusconi), Sblocca Italia (epoca Renzi), il new entry Sblocca Cantieri (epoca Conte 1). Generalmente a tali interventi si accompagna la moltiplicazione di Commissari straordinari, una peculiarità tutta italiana. La realtà ci ha dimostrato che gli effetti di tali norme, quando non fanno danno, sono poco efficaci.

Il grosso limite è che si continua ad agire sugli effetti senza prendere di petto le cause.

La principale è la mancanza di una visione di dove si vuole indirizzare lo sviluppo del Paese. Permetterebbe di selezionare le opere davvero utili invece di riattivare, a prescindere, betoniere, gru e cantieri, a costo di far lievitare costi, corruzione, illegalità. Vista la crisi climatica e i limiti di bilancio dobbiamo cambiare e scegliere le priorità.

Con questo nuovo dossier abbiamo selezionato 170 opere pubbliche che aspettano di essere sbloccate e/o finanziate. Abbiamo utilizzato criteri di utilità per i territori e i cittadini, di miglioramento della sicurezza (sismica, idrogeologica, sanitaria), di innovazione nel sistema della mobilità, di minore consumo delle risorse naturali e di materia, di transizione energetica. Opere coerenti con la lotta ai cambiamenti climatici che farebbero aumentare la qualità della vita, recuperare ritardi nelle infrastrutture, produrre un salto di qualità nella modernità. Sono tipologie di Opere che danno concretezza agli ingenti investimenti che si prevedono a livello nazionale ed europeo per il Piano *Green New Deal*. E' un contributo che offriamo al Governo italiano e al dibattito pubblico, individuando i diversi e numerosi ostacoli da rimuovere una buona volta, intervenendo sui processi ordinari e non già superando vincoli e regole che negli anni hanno saputo evitare altre disastri.

170 opere prioritarie nel solco del Green Deal italiano

Sono opere tra di loro molto diverse per impegno finanziario e per consistenza ma tutte sono bloccate o vanno troppo a rilento. La mancata realizzazione pesa negativamente sulla salute dei cittadini, sul diritto a una mobilità sostenibile, sulla qualità e la salute di intere comunità, sull'economia locale e nazionale. La categoria più consistente riguarda il sistema dei trasporti. Seguono la messa in sicurezza del territorio dal rischio idrogeologico e sismico, le bonifiche, la depurazione, gli impianti a sostegno dell'economia circolare. 170 opere che raccontano un'Italia fatta di inadempienze rimpalli e contenziosi, di cattiva progettazione, piani finanziari incerti, progetti troppo ambiziosi di *project financing* che alimentano contestazioni, di rivisitazione dei progetti diventati vecchi con il passare degli anni, di lievitazioni dei costi e ulteriori iter, di perdita di finanziamenti da parte della Pubblica Amministrazione locale impreparata a fare buoni progetti e appalti, commissari straordinari nominati e revocati. Non manca la tela di Penelope di governi, nazionali e regionali, e di amministrazioni locali, che si succedono e disfano ciò che di buono è stato fatto prima, come è avvenuto con la struttura di missione sul rischio idrogeologico presso Palazzo Chigi. E poi c'è la cronica "annunciate": passano anni da quando si annuncia sui media la firma di accordi di programma, protocolli d'intesa, delibere CIPE con relativi finanziamenti, a quando realmente

vengono messi i soldi a disposizione e si avviano i lavori (e non sempre si avviano). E' a questo coacervo di ostacoli che bisognerebbe finalmente mettere mano se si vuole superare l'immobilismo del nostro Paese. Ribadiamo: non serve smontare le regole che pongono argini agli scempi, all'illegalità, all'infiltrazione mafiosa, al lavoro nero e dequalificato.

Eppure questa macchina che si mostra molto efficace nel creare blocchi non è riuscita a risparmiare al Paese autostrade inutili o le assurdità delle grandi navi nella Laguna di Venezia o del Mose, opera dispendiosa, lasciata incompiuta e di incerta utilità per far fronte agli effetti degli eventi meteorologici estremi più frequenti.

Tra le storie di ordinaria inerzia (politica) c'è Taranto, ritornata sotto i riflettori per l'annosa vicenda Ilva. Il Presidente Conte ha proposto un *Cantiere Taranto* con relativa cabina di regia e chiede idee ai suoi Ministri a sostegno dell'occupazione e dell'economia jonica, succube della monocultura dell'acciaio. Eppure è dal 2015 che è stato previsto un Contratto istituzionale di Sviluppo (CIS) con lo stesso obiettivo e che dall'aprile 2018 i governi che si sono succeduti si sono "dimenticati" di seguire. E, mentre si discute degli obblighi di Arcelor Mittal ci si scorda degli impegni presi dal pubblico. Sono passati esattamente sette anni dal commissariamento ma la bonifica del Mar Piccolo continua a essere in alto mare. Ci sono 800 milioni di euro rivenienti dalla transazione con la famiglia Riva destinati alla bonifica delle aree dell'acciaieria a carico del pubblico di cui non è dato conoscere ancora "il quando e il come" degli interventi da effettuare nonostante l'andirivieni di vari commissari straordinari.

Ma è lungo tutto lo stivale che si trovano opere da sbloccare, poco note ma fondamentali per le comunità locali. Ad esempio la bonifica dai Pfas delle falde delle province di Vicenza, Padova e Verona per garantire l'acqua potabile agli abitanti, la messa in sicurezza dell'acquifero inquinato del Gran Sasso in Abruzzo, la bonifica della Valle del Sacco nel Lazio, la bonifica in Calabria degli oltre 10 milioni di metri quadrati di coperture in eternit. Rimanendo in Calabria, ben 129 comuni sono in infrazione europea per la mancata e cattiva depurazione, il porto di Gioia Tauro rimane senza collegamento ferroviario con la rete nazionale, la diga sul Metrano rimane incompiuta nonostante abbia inghiottito un mare di denaro pubblico: dal 1978 si è passati da 15 a 420 miliardi di vecchie lire a cui dovranno aggiungersi altri milioni di euro per la canalizzazione e distribuzione dell'acqua. A Catania la rete fognaria serve solo 70 mila abitanti, il cantiere del raddoppio dei binari tra Fiumefreddo (Ct) e Giampileri (Me) sarebbe dovuto finire nel 2005 ma è ancora in corso l'iter autorizzativo sul progetto definitivo, le strade della provincia di Enna, in ogni direzione, sono in dissesto. La rete ferroviaria della Sardegna in buona parte è a scartamento ridotto, l'intera rete non è elettrificata e il sistema di trazione è a diesel. I sardi sono anche in attesa dell'interconnessione elettrica Sardegna-Sicilia-Continente per mettere in sicurezza il sistema energetico ed economico dell'isola in vista della chiusura nel 2025 delle due centrali a carbone. I ponti lombardi sui fiumi Po e Ticino, essenziali per superare le barriere naturali, sono fragili ma non conquistano l'attenzione della politica regionale, il cui cuore batte solo per le opere autostradali. La linea ferroviaria Pontremolese che collega Parma con La Spezia passando per la Toscana è per il 50% a binario unico, pur rappresentando un pezzo potenziale del corridoio Tirreno-Brennero che dovrebbe connettere persone e merci dal centro-nord dell'Europa alle vie marittime del Tirreno. E sarebbe auspicabile riuscire ad attraversare l'Appennino centrale da Orte a Falconara in tempi decenti. La Capitale aspetta, da oltre vent'anni, l'avvio dei lavori per gli ultimi 10 Km che mancano per completare l'anello ferroviario: non ci sono finanziamenti. Il nodo ferroviario di Genova tra crisi aziendali e

attese giudiziarie è un cantiere infinito. La linea sei della metropolitana napoletana ha una storia trentennale travagliata. Nel Veneto un quarto degli interventi ritenuti urgenti nel 2010 per la mitigazione del rischio idrogeologico sono ancora da cantierare. In Campania, pur essendoci finanziamenti disponibili, i Comuni non riescono a individuare i siti e realizzare gli impianti necessari per far funzionare il ciclo dei rifiuti. Nel frattempo i rifiuti vengono trasportati fuori regione con costi esorbitanti per i cittadini e lo Stato italiano paga multe salate per l'infrazione europea.

Per le opere di cui è stato possibile avere il dato economico, gli investimenti già stanziati che aspettano di essere ben spesi sono pari a 15.871 milioni di Euro mentre gli investimenti che aspettano di essere finanziati sono pari a 14.190 milioni di Euro.

Le 170 opere offrono uno spaccato dei numerosi motivi che le bloccano e che vanno superati senza scorciatoie ma in modo determinato. E' in questa direzione che vanno pensate le semplificazioni degli interventi a cui deve accompagnarsi un sistema di controlli efficace e uniforme su tutto il territorio nazionale.

11 priorità nazionali

Tante opere costituiscono esempi di interventi che andrebbero messi in atto su tutto il territorio nazionale per risolvere, con una necessaria programmazione, i tanti problemi ambientali inaspriti negli anni e dare un senso di marcia allo sviluppo del nostro Paese, bello ma fragile. Nel dossier abbiamo voluto anche evidenziare ben 11 emergenze nazionali che attendono una risposta concreta e non solo dichiarazioni di buone intenzioni. Si spazia dal risanamento dei siti inquinati industriali agli impianti di depurazione, dalla bonifica delle discariche abusive alla necessità di avere discariche per il corretto smaltimento dell'amianto, dal deposito per le scorie radioattive a media e bassa attività allo smantellamento delle piattaforme offshore non produttive, dagli interventi di adattamento e riduzione del rischio idrogeologico all'abbattimento degli edifici abusivi, dalla ricostruzione post terremoto alla costruzione di impianti anaerobici per la produzione di biometano e compost di qualità, fino all'innovazione tecnologica nei piccoli comuni per fermare lo spopolamento delle aree interne.

Queste problematiche costituiscono un pezzo significativo di un efficace Piano Green Deal italiano per recuperare il tempo perduto sul piano della protezione dei centri urbani e delle persone dagli inquinamenti, dagli impatti dei fenomeni meteorologici estremi, delle disuguaglianze territoriali, della libertà di muoversi. L'altro pezzo consiste nel ricostruire un'Italia proiettata nel futuro decarbonizzando le produzioni, il sistema dei trasporti, l'edilizia nella direzione di un'economia circolare, con politiche industriali innovative che producono lavoro qualificato.

2. Le 170 opere pubbliche prioritarie

1) TRASPORTI – Elettrificazione della linea Aosta-Ivrea

La tratta è lunga 66 km, i costi, secondo il progetto preliminare del 2010, sono 88 milioni. Nessun finanziamento per la realizzazione dell'opera è finora disponibile, nonostante ci sia un preciso impegno per la sua attuazione nell'Accordo Quadro Rfi-Regione Valle d'Aosta firmato a dicembre 2017. Per realizzare l'opera sono stimati sei anni dal momento in cui viene finanziata e avviata la progettazione definitiva (tre anni per la progettazione, l'acquisizione delle aree e gli appalti e tre anni per i lavori). Per il 2019 sono stati stanziati 36 mln di euro che serviranno però per opere collaterali, mentre per il finanziamento dell'elettrificazione c'è ancora da aspettare, e sperare che sia inserito nel prossimo aggiornamento del Contratto di Programma fra Ministero dei Trasporti e RFI. Per la progettazione definitiva sono ancora disponibili i 7 milioni dell'Accordo di Programma Quadro interregionale risalente all'aprile 2008, ma si ritiene inutile finanziare la progettazione definitiva senza avere la certezza del finanziamento dell'opera. Nel frattempo si continuerà a viaggiare su treni diesel a una velocità media di 58 km orari.

PIEMONTE

2) BONIFICHE – Eternit, a Casale Monferrato la bonifica mai finita

Quella del SIN (Siti di Interesse Nazionale) di Casale Monferrato è una delle bonifiche simbolo del nostro Paese. Escluso il Comune di Casale Monferrato, dove molto è stato fatto, molti interventi di bonifica delle coperture in cemento-amianto e del cosiddetto polverino (prodotto di scarto del ciclo produttivo delle tubature in cemento-amianto, utilizzato come isolante per sottotetti, per la ricopertura di cortili e, più in generale, come materiale di riempimento) previsti nel piano del SIN sono ancora da avviare nei restanti 47 Comuni inseriti nel perimetro SIN. I finanziamenti ci sono, ma la procedura per il trasferimento dalla Regione ai Comuni va a rilento.

3) TRASPORTI – Riaprire le linee regionali sopresse

A seguito dei tagli che la Regione ha effettuato nel 2011-2012 sono state chiuse in totale 14 linee ferroviarie. La riapertura delle tratte in tempi certi deve diventare la priorità della Regione Piemonte che, a gennaio 2019, ha riattivato la sola tratta Savigliano-Saluzzo di 12 km. In totale si tratta di oltre 480 km di linee in un bacino che conta quasi un decimo della popolazione regionale, e dove risiedono circa 420 mila abitanti (su 4,4 milioni residenti in Piemonte).

Nello specifico, per le linee **Asti-Alba**, **Asti-Casale** e **Castagnole-Alessandria** gli importanti lavori di consolidamento, fondamentali per la riapertura, sono ancora in fase di progettazione e si prevede una durata di circa 3 anni dal momento dell'assegnazioni dei fondi, circa 15 mln di euro, su cui però la Regione non ha indicato tempi certi, e che comunque, secondo uno studio dell'Agenzia per la Mobilità Piemontese, comprenderanno solo una minima parte dei costi necessari.

da 4) a 7) MOBILITÀ URBANA – Torino, completare la metropolitana

Dopo il successo della prima linea metropolitana, a Torino si parla, ormai da qualche anno, della realizzazione di una **seconda linea** di circa 26 km di lunghezza.

Nei mesi scorsi è stato definito il tracciato che prevede 33 fermate tra le stazioni Anselmetti e Rebaudengo, con il tracciato che arriverà a sud ovest fino a Orbassano mentre, a nord est, raggiungerà San Mauro, con una deviazione da via Bologna.

Si stima che nel 2030, quindi con l'intera rete completata, la nuova linea raccoglierà circa 300 mila spostamenti giornalieri, dei quali 170 mila sottratti all'utilizzo dell'auto privata, consentendo di ridurre le emissioni di CO2 nella misura di 30 mila tonnellate annue. Al momento però mancano i finanziamenti.

Nella città di Torino però sono ancora molti gli interventi che richiedono un'accelerazione.

In particolare, il **prolungamento della linea 1** della metropolitana da Collegno a Cascine Vica, di 3,4 km, per il quale sono stati ufficialmente inseriti nel Piano Metro nazionale i 33 milioni mancanti per realizzare il primo lotto, per cui non sarà più necessario il cofinanziamento del 40% da parte degli enti locali. Nel pacchetto di fondi stanziato dal MIT a inizio 2018 sono destinati proprio a quest'opera ulteriori 148 milioni. Nonostante l'opera sia interamente finanziata il prolungamento è in forte ritardo e si registrano continui rinvii.

Occorre mettersi al lavoro per migliorare il progetto esecutivo e iniziare a porre le basi per un'ulteriore estensione della metropolitana fino a Piazza Martiri della Libertà a Rivoli.

Inoltre, il Servizio Ferroviario Metropolitano di Torino potrebbe essere ulteriormente funzionale se venissero completate le **stazioni ferroviarie sotterranee di Dora e Zapata**. La prima in zona Nord e l'altra in Crocetta sono state consegnate al "grezzo" da diversi anni ma, nonostante i relativi progetti esecutivi siano pronti, devono essere ancora rese operative.

8) MESSA IN SICUREZZA – Rifiuti radioattivi sparsi in siti a rischio

Oltre tre milioni di miliardi di Becquerel di rifiuti radioattivi sono oggi presenti in Italia, e per i tre quarti sono collocati in Piemonte, in sei diversi siti: **Centrale di Trino Vercellese (VC), Impianto EUREX Saluggia (VC), Deposito Avogadro Saluggia (VC), Deposito LivaNova Saluggia (VC), Campoverde Tortona (AL), Ex Fabbricazioni Nucleari Bosco Marengo (AL)**.

Questi siti, a causa della loro collocazione, sono assolutamente inadatti ad ospitare depositi di rifiuti radioattivi, e in particolare i siti di Saluggia, in provincia di Vercelli, costituiscono la situazione più assurda, dato che si trovano ad ospitare i rifiuti a più alta radioattività, nonostante siano a rischio di alluvione per la vicinanza con la Dora Baltea e siano collocati poco a monte del punto di prelievo dei pozzi dell'Acquedotto del Monferrato, il più esteso del Piemonte.

In una situazione così a rischio, un qualsiasi incidente o un atto terroristico causerebbero una catastrofe di proporzioni immani. L'unica soluzione possibile è il trasferimento di tutti i materiali radioattivi in siti più idonei.

LIGURIA

9) MESSA IN SICUREZZA – Dieci anni senza il sentiero Azzurro

Tre milioni di persone frequentano ogni anno il Parco nazionale delle Cinque Terre. Il territorio è esposto a un forte dissesto idrogeologico che richiede interventi specializzati per essere messo in sicurezza. Grazie all'istituzione del Centro Studi Rischi Geologici, l'Ente Parco mappa in modo continuativo lo stato del suolo oltre che fornire le migliori soluzioni per garantire la fruibilità dei sentieri. Tra questi, il sentiero Azzurro, che congiunge le località di Manarola e Corniglia, è chiuso dal 2009. Il sentiero di 3 km è strategico per la distribuzione dei flussi turistici. La Regione Liguria ha recentemente redatto lo studio di fattibilità economica per il suo recupero e una fruizione controllata individuando due scenari: uno dal costo di 12 mln di euro e uno da 5 mln di euro. Il consiglio del Parco ha scelto la soluzione da 5 mln di euro, stanziato la somma di 200 mila euro e avviato le procedure per la progettazione. Rimane da trovare la copertura finanziaria tramite canali ministeriali, regionali, europei.

10) TRASPORTI – Tra Genova e Ventimiglia un raddoppio ferroviario mai finito

Tra Savona e Ventimiglia troviamo la chimera di un binario che non raddoppia. Nel 2001 è entrato in esercizio il doppio binario tra Ospedaletti e San Lorenzo al Mare, che ha completato la porzione di raddoppio verso il confine francese. L'ulteriore tratto, compreso tra San Lorenzo al Mare (IM) e Andora (SV) è stato inaugurato nel dicembre 2015, dopo anni di contenziosi che avevano bloccato i lavori che avrebbero dovuto terminare nel 2010. I lavori, infatti, hanno visto un lungo contenzioso tra l'ente appaltante, Italferr, e le imprese Ferrovial Agroman e Cossi Costruzioni, che per 319 mln di euro avevano ricevuto l'appalto nel 2004. A febbraio 2014 il contenzioso si è risolto e i lavori hanno potuto riprendere completando così ulteriori 19 km di ferrovia. Il raddoppio della tratta Genova-Savona-Ventimiglia però prevede ancora la realizzazione della linea a doppio binario tra la stazione di **Finale Ligure** (SV) e la stazione di **Andora**, spostata a monte della linea storica. Il tracciato presenta una lunghezza complessiva di circa 32 km, di cui circa 25 km in galleria e 1,9 km in viadotto. Sono previste, oltre alle stazioni di Finale Ligure e di Andora, le stazioni di Albenga, Pietra Ligure, Borghetto S. Spirito e, in galleria, quella di Alassio. Nel 2005 il Cipe ha approvato la progettazione preliminare e nel 2012 il progetto definitivo è arrivato al Ministero delle infrastrutture, senza però richiedere l'avvio della procedura di approvazione per l'assenza di finanziamenti. Nel 2015 grazie alla Legge di stabilità è stato accantonato un finanziamento quindicennale, a partire dal 2016, di 15 milioni all'anno (per un totale di 225 milioni). Le risorse disponibili per l'opera, a fine maggio 2018 risultavano 266 mln di euro mentre il fabbisogno residuo per la conclusione dell'opera è di un miliardo e 274 mln di euro (costo totale 1 miliardo 540 mln di euro).

Lo spostamento a monte del tracciato ha raccolto però diverse critiche per gli impatti ambientali che provocherebbe e per la distanza dai centri abitati cui sorgerebbero le stazioni. È auspicabile una revisione del tracciato, affiancando la linea storica.

11) MOBILITÀ URBANA – Un tram in Val Bisagno

La saga della reintroduzione del Tram a Genova prosegue. Dopo la conclusione del dibattito pubblico del 2011, dove il Comune di Genova aveva annunciato lo stanziamento dei primi 19 milioni per costruire in Val Bisagno una preziosa infrastruttura a servizio della comunità, il processo si è arenato. I cittadini della Val Bisagno, a differenza di quelli della Val Polcevera e di quelli della linea costiera, non possiedono una infrastruttura su ferro che possa agevolare gli spostamenti in città con i benefici ambientali, miglioramenti urbanistici e della qualità della vita che accompagnano questo tipo di opera. Recentemente, dopo un rinnovato dibattito in città, l'Amministrazione comunale ha pubblicizzato la reintroduzione del mezzo su ferro ma, con sgradita sorpresa, risulta che la richiesta

inviata al Ministero dei Trasporti a fine dicembre 2018 chiedi i finanziamenti per l'installazione dei filobus, che hanno pessime performance rispetto al tram e i cui costi di manutenzione nel medio lungo periodo saranno più elevati.

12) TRASPORTI – Il nodo ferroviario di Genova è un cantiere infinito

A vent'anni dalla firma del Protocollo d'Intesa tra Regione Liguria, Comune di Genova e FS il nuovo assetto ferroviario del nodo di Genova, tra crisi aziendali e attese giudiziarie, è diventato un cantiere infinito: la fine dei lavori era prevista per il 2016. È l'opera che separerà i treni locali da quelli a lunga percorrenza permettendo alla città di Genova di dotarsi di una vera e propria metropolitana di superficie. L'opera è completamente finanziata per 642 mln di euro, ma i lavori sono fermi e il completamento è al 40% senza certezze sui tempi di realizzazione. Nel frattempo l'azienda Astaldi, general contractor dell'opera, è entrata in concordato fallimentare presso il Tribunale di Roma. Il recente annuncio del salvataggio dell'Astaldi da parte di Salini-Impregilo non sembra sufficiente a riprendere celermente i lavori né tantomeno poter accelerare e recuperare il ritardo storico accumulato.

LOMBARDIA

13) TRASPORTI – Connettere lo spezzatino ferroviario pedemontano

Sulla carta i binari esistono già. Si parte da Novara, a binario unico fino alla diramazione per Malpensa Aeroporto per arrivare a Saronno (VA) su doppio binario poi fino a Seregno (MB) su binario unico. E fin qui tutto (quasi) bene: è il primo tratto, di proprietà regionale, della ferrovia suburbana che da Seregno svolta dalla direttrice pedemontana per immettersi in Milano. Male invece se da Seregno, su linee di proprietà RFI, si vuole proseguire verso Bergamo e Brescia. Il primo tratto, **Seregno-Carnate**, da gennaio scorso è chiuso al traffico, mentre il secondo, da Carnate a Bergamo è stato interrotto all'altezza del celebre **ponte di San Michele**, sulla forra dell'Adda a Paderno e ripristinato il 9 novembre scorso al solo traffico veicolare. Il ponte, opera in ferro chiodato, dopo 130 anni di onorato servizio, dalla scorsa estate non offre le minime garanzie di sicurezza per la circolazione dei treni che si prevede possa ripartire nella seconda metà del 2020.

Non c'è, quindi, una ferrovia capace di decongestionare il traffico di un'area che da sempre lamenta carenza di trasporti trasversali, ma un rosario di segmenti ferroviari, in parte in uso e in parte dismessi, che collegano sulla carta le più popolate province della metropoli lombarda (Novara, Varese, Como, Lecco, Monza, Bergamo e Brescia) con i due aeroporti di Malpensa e Orio al Serio, che registrano oltre 35 milioni di passeggeri l'anno. Nel piano investimenti RFI è previsto l'intervento sulla tratta bergamasca (170 mln di euro) e la realizzazione della stazione, e raccordo, dell'aeroporto di Orio al Serio (110 mln di euro), con raddoppio della tratta Ponte San Pietro-Bergamo-Montello. L'avvio dei lavori è previsto al 2021. E' in corso l'intervento di ripristino della funzionalità del ponte in ferro sull'Adda (21,6 mln di euro), che consentirà di riaprire il traffico ferroviario ma manterrà la limitazione dovuta al binario unico del ponte ottocentesco.

In mancanza di un progetto di esercizio complessivo, questi potenziamenti, per quanto importanti, rischiano di essere solo dei puntelli su quello che resta un inservibile spezzatino pedemontano.

14) TRASPORTI – La gronda merci est è su un binario morto

Non si parla più del collegamento a doppio binario tra la linea internazionale del Gottardo (Milano-Chiasso) e della ferrovia Bergamo-Treviglio, un raccordo di aggiramento merci rispetto al nodo di Milano nella connessione tra Europa Centro-Occidentale e i porti adriatici. La tratta da riqualificare tra Seregno e Bergamo misura 34 km, i progetti in essere prevedono 29 km di nuovo tracciato e 5

km di raddoppio della tratta esistente, per un costo preventivato di 1000 mln di euro. Già nel 2005 il Cipe approvò il progetto preliminare e l'inizio dei lavori fu previsto per il 2021. Non sono però disponibili i finanziamenti.

15) TRASPORTI – Connessione con i valichi svizzeri

La direttrice che collega Milano alle strutture intermodali del Varesotto di Busto Arsizio e Gallarate e, da qui, si innesta sulla linea svizzera del Gottardo, passando per Luino, è tra le linee in territorio italiano che, per prima, può dare una risposta all'atteso aumento dei flussi di traffico merci del sistema svizzero Alptransit. La tratta a binario unico e adibita prevalentemente al trasporto merci, tra Gallarate e Luino, è in via di riqualificazione grazie all'intervento diretto del governo Svizzero (sebbene interamente in territorio italiano), che ha già anticipato 230 mln di euro. I ricorsi e gli errori nelle procedure di progetto hanno però fin qui bloccato la riqualificazione e il raddoppio della linea (già a doppio binario) Rho-Gallarate. Risale a dicembre 2001 la prima delibera Cipe. È una linea congestionata dal trasporto pendolare con disservizi quotidiani. Si tratta di un'assoluta priorità per le decine di migliaia di pendolari che dal Basso Varesotto e dall'Alto Milanese ogni giorno devono raggiungere il capoluogo lombardo e anche per offrire una risposta ai troppi colli di bottiglia che impediscono l'accessibilità alla rete nazionale delle merci provenienti dall'Europa Centrale. Il piano investimenti RFI prevede costi per 728 mln di euro, con avvio lavori al 2020. Il progetto però prevede la realizzazione del solo terzo binario, e non il raddoppio, da Parabiago a Gallarate. Il forte rischio è che l'aumento di capacità non sia sufficiente ad assicurare il funzionamento regolare della linea a seguito dell'aumento del transito merci internazionale.

16) TRASPORTI – Rivisitare l'AV Milano-Venezia in modo coerente con i bisogni di traffico

La ferrovia tra Milano e Venezia è una delle tratte a maggior carico di passeggeri, oltre che di merci. Di certo la linea opera in condizioni prossime alla saturazione. Con un gran numero di grandi centri e capoluoghi disseminati lungo la linea, giustificherebbe un servizio orientato all'intercity. Il progetto di raddoppio invece punta tutto sull'alta velocità, sacrificando fermate in centri importanti e costringendo gran parte dell'utenza a defatiganti cambi su treni locali. Il raddoppio ferroviario, in affiancamento alla linea esistente e con possibilità di utilizzo ottimale dei binari, richiede un'alimentazione elettrica coerente, a 3000 V (oggi la tratta già realizzata, a 25.000 V tra Treviglio e Brescia, può essere usata solo dai treni AV, mentre la parallela linea storica è sovraccarica anche di treni interregionali). Il progetto di raddoppio dunque c'è, ma va ripensato per adeguarlo ai reali bisogni, e in particolare al fabbisogno di maggiore capacità, passeggeri e merci, con la realizzazione di stazioni anche in quelle città che oggi sono escluse dai treni a lunga percorrenza, come Treviglio, rinunciando alle alte velocità (300 km/h) per adottare uno standard intercity 'alla tedesca' (240 km/h). Il costo della prevista **linea AV da Brescia a Verona** in sede propria è di 3450 mln di euro; una sua rivisitazione, in affiancamento alla linea esistente, e l'adozione di standard di velocità coerenti porterebbe a forti risparmi (anche per minori costi di acquisizione di terreni), producendo un servizio migliore e liberando risorse per le altre opere necessarie.

17) TRASPORTI – Il raddoppio della ferrovia tra Mortara (PV) e Milano

La ferrovia che collega la Lomellina con il capoluogo lombardo affronta una notevole domanda di trasporto passeggeri, soprattutto dai due centri maggiori Vigevano e Abbiategrasso. La linea ferroviaria però è a binario unico, in quanto il doppio binario da Milano arriva solo al terminale della linea suburbana, nelle campagne del piccolo borgo agricolo di Albairate (MI), fermandosi a quattro chilometri da Abbiategrasso. Non è un caso che dai due grandi centri gran parte dei passeggeri optino per l'uso dell'auto, congestionando inutilmente una rete viaria che interferisce pesantemente con la qualità della vita di molti residenti. Il piano di investimenti RFI prevede per il

raddoppio dell'intera linea costi 467 mln di euro. Al momento però non esiste nemmeno lo studio di fattibilità per la prima breve tratta **Albairate-Abbiategrasso**.

da 18) a 20) TRASPORTI – Ferrovie minori, ma utili

La pianura agricola lombarda è innervata da una rete ferroviaria che lamenta un grave ritardo di interventi di adeguamento, sempre più necessari per fornire un servizio dignitoso ai passeggeri e per accogliere il trasporto delle merci.

È il caso della **Brescia-Parma**, che oggi assicura un collegamento con tempi e comfort di viaggio del tutto inaccettabili e che non è in grado di accogliere materiale rotabile 'pesante' (nuovi treni passeggeri e convogli merci) a causa della vetustà della sede ferroviaria e dei manufatti, e che per di più non è elettrificata. Rispetto al 2009 il treno più veloce impiega 20 minuti in più. Si stima che i costi della sola elettrificazione si aggirino tra i 30 e i 45 mln di euro. Non ci sono però progetti.

Sulla **Mantova-Codogno** l'adeguamento e il raddoppio su almeno parte della linea consentirebbe di aumentare frequenza e puntualità, oltre che di svolgere in modo accettabile il trasporto merci. RFI recentemente ha presentato un piano di investimenti per questa e altre ferrovie minori, con numeri che però richiedono verifiche.

Mentre per la ferrovia **Piacenza-Cremona** lo stato di conservazione del manufatto sarebbe complessivamente adeguato ed è incomprensibile che sia stata lasciata morire sopprimendo il trasporto passeggeri.

21) INFRASTRUTTURE – Abbandonare il megaprogetto della pedemontana per affrontare le vere criticità

Il progetto autostradale della Pedemontana Lombarda, anche se non ufficialmente, è naufragato. Un progetto di *project financing* velleitario, inappropriato, fallito. L'opera, da 4500 mln di euro, doveva essere realizzata con contributi pubblici per 800 milioni e, per il resto, con finanziamenti privati, che però non si sono mai mobilitati. I soldi pubblici sono serviti a realizzare il primo, e speriamo unico, tronco dell'opera, che ha devastato centinaia di ettari di preziosi boschi planiziali tra il Varesotto e il Basso Comasco. Ma resta del tutto irrisolto il vero nodo di congestione, quello della Brianza centrale, che avrebbe dovuto giustificare l'opera. Non si può e non si deve proseguire il progetto autostradale, anzi va subito azzerato. Deve però essere risolto il grave nodo di congestione con un'opera stradale che colleghi la ex-SS35 con la SS36 a nord di Monza, nonché con la tangenziale est a Vimercate. Serve un'opera veloce ma molto più 'leggera', sia in termini finanziari che territoriali, per rispondere alla domanda di spostamenti di breve gittata per il pendolarismo e la consegna delle merci. Si tratta di riqualificare alcuni tronchi stradali, in gran parte già esistenti ma non connessi. Rispetto alla mega opera costerebbe almeno 2000 mln di euro in meno e svolgerebbe un servizio essenziale per l'economia della più densa concentrazione italiana di popolazione e di imprese.

da 22) a 24) INFRASTRUTTURE – La viabilità da riqualificare

Troppi anni di mancate manutenzioni e aggiornamenti, uniti a vagheggiamenti su grandi opere autostradali che avrebbero dovuto sostituirle, hanno ridotto drasticamente le prestazioni di molte direttrici viarie fondamentali. Adesso è davvero urgente correre ai ripari prima che il sistema collassi.

Alcune priorità:

- **ex-SS35 Milano-Lentate e SP46 Rho-Monza**: la superstrada, una delle arterie a massima intensità di traffico della città metropolitana (100.000 veicoli al giorno) deve essere urgentemente riqualificata, aggiornando la carreggiata a standard di sicurezza, risanando ponti e scavalchi, oltre che ponendo termine alla eterna cantierizzazione della Rho-Monza e alle sue opere accessorie, come l'innesto alla SP119.

- **SP 114 Abbiategrasso-Milano:** l'infrastruttura deve essere riqualificata, risolvendo le intersezioni, per rimuovere le situazioni di congestione che vengono invocate a giustificazione dell'opera alternativa (la superstrada Vigevano – Malpensa con diramazione Milano Baggio), molto contestata. Costituirebbe, infatti, una inaccettabile ferita al territorio, nemmeno supportata da previsioni di traffico coerenti, in particolare per il primo lotto in avanzata fase di progettazione (Vigevano-Malpensa) nonostante risulti incapace di risolvere i nodi reali di congestione che riguardano l'ingresso in Milano da ovest. È un costo ambientale drammatico, che non si giustifica, per questa superstite plaga agricola del milanese.

- **SP 10 Cremona-Mantova:** l'infrastruttura deve essere riqualificata e aggiornata, risolvendo le intersezioni e gli attraversamenti di centri abitati, aumentandone la sicurezza e abbandonando il progetto alternativo di raccordo autostradale Cremona-Mantova. La riqualificazione comporterebbe una spesa assai inferiore agli 800 milioni previsti per l'autostrada, su cui la Regione Lombardia ha recentemente promesso 400 milioni con la speranza di muoverne i restanti 400 dai privati. È evidente il fallimento del *project financing*, non supportato da una adeguata domanda di traffico, oltre che del tramonto, ormai definitivo, del progetto di TiBre autostradale.

Le riqualificazioni delle suddette viabilità ordinarie richiederebbero poche centinaia di milioni di euro a differenza dei costi ultramiliardari delle alternative autostradali fin qui progettate ma rivelatesi vistosamente inadeguate, e prive di apporti reali nei loro troppo ambiziosi *project financing*.

da 25) a 28) INFRASTRUTTURE – Troppo fragili i ponti sui fiumi Po e Ticino

I ponti sui fiumi Po e Ticino soffrono di una fragilità dovuta all'usura del tempo e ai materiali con cui sono costruiti. In particolare:

- Ponte della Becca sul Po

Collega Broni con Pavia alla confluenza dei fiumi Po e Ticino ed è l'unico attraversamento stradale del fiume per decine di chilometri, a monte e a valle. Dopo vari cedimenti strutturali (nel 2010 e 2011) legati all'erosione dovuta alle piene del Po che hanno compromesso la stabilità dei piloni, sono state finanziate opere di consolidamento e una prima ristrutturazione per circa 5 mln di euro. Ma i segnali di fragilità continuano a ripetersi, e attualmente è transitabile solo da veicoli leggeri e a senso unico alternato, almeno fino alla prossima piena del Po. Dal 2018 si parla di un progetto di rifacimento, il cui costo si aggira attorno ai 50 mln di euro, ma non esiste ancora uno studio di fattibilità che, dopo l'ultimo rinvio, è annunciato per inizio 2020. A questo punto pare del tutto velleitario l'originale impegno di realizzare il nuovo ponte entro il 2021. Quello che è certo è che si è perso molto tempo a causa di un vanaglorioso progetto alternativo, quello dell'autostrada Broni-Mortara, che avrebbe devastato vasti territori agricoli tra la Lomellina e l'Oltrepò, e che pare ormai auspicabilmente destinato, con le ultime schermaglie processuali tra Regione, Ministeri e gruppo Gavio, a diventare solo un cattivo ricordo.

- Ponti di San Daniele (CR) e di Viadana (MN)

Le preoccupazioni non mancano per i due ponti della Bassa, quello di San Daniele e quello di Viadana, in condizioni critiche per quanto riguarda la stabilità che compromettono il collegamento tra la Lombardia e l'Emilia Romagna. Ancora una volta i ponti, opere essenziali per il superamento di barriere naturali, sembrano essere infrastrutture che non riescono a conquistare la necessaria attenzione da una politica regionale il cui cuore batte solo per opere autostradali: non sembra casuale che i ritardi e le inadempienze negli interventi per la sicurezza dei ponti sul Po siano coincisi con quelli di massimo fervore delle discussioni per le autostrade TiBre e Cremona-Mantova, che speriamo siano presto consegnati definitivamente agli archivi dei progetti inutili.

- **Ponte di Vigevano sul Ticino.** È dal 1998 che si pensa di costruire un nuovo ponte stradale per collegare le due sponde del Ticino nei comuni di Abbiategrasso (MI) e Vigevano (PV). La creazione

del nuovo ponte che rettifica il tracciato della SS494 consentirà di liberare l'attuale ponte per completare il raddoppio della ferrovia Milano-Mortara, nel tratto mancante compreso tra Abbiategrasso e Vigevano, snodo fondamentale per 7 direttrici. Il raddoppio è stato finanziato con 51 mln di euro ma i lavori, in corso da 8 anni, sono bloccati da contenziosi tra impresa e Provincia: mancherebbero 6 mln di euro.

29) BONIFICHE – Doverosa la bonifica integrale da PCB alla Caffaro di Brescia

Tra le aree industriali ed ex-industriali, ce n'è una che ha un nome che a Brescia è ormai sinonimo di sventura: la Caffaro. Uno stabilimento che ha prodotto la più grande area inquinata della Lombardia, da tempo inglobato nella città ma che ha disperso, attraverso le acque, i suoi veleni in migliaia di ettari di campi coltivati. La fabbrica, attiva dagli anni trenta e per quasi 50 anni, ha avviato la produzione di PCB (policlorobifenili) e ha contaminato i terreni sottostanti con una grande varietà di sostanze tossiche: dai pesticidi organoclorurati ad arsenico e mercurio, con valori anche migliaia di volte superiori ai limiti di legge. Dal 2003 l'area Caffaro è tra i Siti di Interesse Nazionale (SIN). Da allora si sono avuti crescenti e allarmanti riscontri, sia sullo stato di contaminazione dei terreni e della falda sottostante che sulla salute.

Ma la bonifica tarda. Ad oggi gli interventi realizzati nel sito e nelle aree urbane limitrofe sono ad un grado di avanzamento inferiore al 2%. Ad agosto 2018 la multinazionale Aecom ha presentato in Comune il progetto preliminare di risanamento degli 11 ettari del sito industriale, che avrà però tempi lunghi per diventare progetto definitivo e avere accesso ai finanziamenti (almeno 65 milioni per il sito aziendale, tra cui 35 milioni di fondi strutturali). Nulla di certo, invece, per le centinaia di ettari di campi agricoli contaminati dai PCB contenuti nelle acque con cui sono stati irrigati per decenni, la cui messa in sicurezza potrebbe avvenire, con grande vantaggio per tutti, attraverso la realizzazione di una grande infrastruttura verde territoriale, come un nuovo sistema forestale per il presidio permanente dei terreni e la loro fitoremediation.

VENETO

30) TRASPORTI – L'idrovia da Padova a Venezia, la grande incompiuta

Il progetto dell'idrovia Padova-Venezia è stato avviato "solo" nel 1963. L'idea di creare un collegamento navigabile tra Padova e Venezia non è recente: già una legge del 1963 stanziava i primi fondi per la sistemazione dell'idrovia che avrebbe consentito una penetrazione alle merci trasportate via mare fino all'area industriale di Padova. Ma a metà anni Novanta il progetto fu accantonato nonostante fosse stato effettuato circa il 70% dei lavori per circa l'equivalente di 100 mln di euro. A inizio anni 2000 si torna a parlare dell'Idrovia fra Padova e Venezia inserita, con la sigla E91-03, in un accordo europeo sulle grandi vie navigabili di importanza internazionale. È però solo dopo il 2010, con i tragici allagamenti in Veneto che hanno comportato oltre mezzo miliardo di danni, la Regione Veneto decide di finanziare lo studio di fattibilità che certifica la possibilità di utilizzare l'idrovia quale canale scolmatore in caso di piene contemporanee del Brenta e del Bacchiglione, fondamentale contributo alla salvaguardia idraulica di un vastissimo territorio del Veneto centrale. Nel 2014, a fronte di altri allagamenti che si sarebbero potuti evitare con il completamento dell'opera e della forte pressione di amministrazioni comunali e comitati, la Regione decide finalmente di commissionare la progettazione preliminare dell'opera, approvata e aggiudicata l'anno successivo. Il progetto prevede: la messa in sicurezza dei territori di Padova, della Saccisica e della Riviera del Brenta (un bacino di circa 600.000 persone), una via d'acqua utilizzabile dalle chiatte con standard europei di classe V di navigazione in grado di sviare dal traffico fino a 110 container per ogni viaggio, un prezioso corridoio ecologico da Padova al mare Adriatico dotato di

oasi di fitodepurazione e di ambienti dedicati a flora e fauna autoctoni. Anche l'agricoltura avrebbe grande vantaggio dal completamento in quanto metterebbe a disposizione un enorme bacino di acqua dolce per le esigenze agricole nei periodi di scarsa piovosità. Il costo stimato per finire di realizzare l'opera è di circa 560 mln di euro. All'inerzia dimostrata dalla Regione Veneto si aggiunge la mancanza di finanziamenti da parte del Governo centrale. In assenza di un qualsivoglia atto concreto, ciò che è stato già realizzato rimane abbandonato e inservibile.

31) MESSA IN SICUREZZA – Interventi urgenti contro il dissesto aspettano da anni

È del dicembre 2010 l'Accordo di Programma fra il Ministero dell'Ambiente e la Regione Veneto, finalizzato alla programmazione e al finanziamento di interventi urgenti e prioritari per la mitigazione del rischio idrogeologico nel territorio regionale. L'Accordo prevede un Piano straordinario di interventi volti alla riduzione del rischio idraulico, di frana e di difesa della costa, mediante la realizzazione di nuove opere e di manutenzione ordinaria e straordinaria. Viene nominato un primo Commissario straordinario, nel 2012 il Cipe approva il finanziamento di circa 60 milioni all'interno delle risorse stanziare per le Regioni del Centro – Nord. Nel 2014 il Commissario straordinario diventa il presidente della Regione Veneto, nel 2016 è approvato il terzo atto integrativo dell'Accordo del 2010. A quasi 9 anni dalla sottoscrizione dell'Accordo sono ancora da cantiere circa un quarto degli interventi per l'importo di circa 10 mln di euro.

32) e 33) MOBILITÀ URBANA – Ripristinare il Servizio metropolitano di superficie regionale e i collegamenti con gli aeroporti veneti

L'anno scorso in Veneto, per volere della politica regionale, è definitivamente tramontato il progetto di metropolitana regionale (SMFR). Un progetto che seppur finanziato per oltre un decennio con ingenti risorse (utilizzate comunque fino ad oggi solo per progettazioni reboanti e inutili opere complementari come parcheggi e strade di accesso alle stazioni) è stato drammaticamente abbandonato. Rimane però indispensabile dare il via a una metropolitana ferroviaria per la grande area urbana Padova-Venezia-Treviso sempre più soffocata da traffico e smog, il cui costo di realizzazione, tra servizi e infrastrutture da adeguare, si attesta su circa 440 mln di euro.

Serve per questo la realizzazione di alcune opere infrastrutturali, ma sin da subito devono anche essere investiti almeno 10 mln di euro di più sul servizio per rendere più appetibile un'offerta a oggi ancora molto carente su diverse tratte e con numeri di utenza irrisori rispetto al bacino potenziale. Fondamentale in questo senso è anche l'attivazione del servizio passeggeri per la linea Padova Centrale-Padova Interporto oggi dedicata solo alle merci: servizio che andrebbe a favore della zona industriale di Padova dove ogni giorno gravitano circa 30.000 persone.

Dal punto di vista infrastrutturale, sono oggi diventate improrogabili opere come il raddoppio del Ponte su Brenta a Vigodarzere (che costa circa 30 mln di euro), il raddoppio della Maerne-Castelfranco (circa 270 mln di euro per adeguare una linea ancora oggi di serie B e per la quale è ancora in corso la progettazione definitiva da parte della Regione Veneto) e la realizzazione di adeguata elettrificazione per l'anello basso del Bellunese, della Valsugana e della Schio-Vicenza, con l'eliminazione di tutti i passaggi a livello.

Tra le opere saltate assieme al progetto SFMR e che devono essere finanziate e realizzate con urgenza, vanno ricordati i collegamenti ferroviari con gli aeroporti di Venezia e di Treviso (come già inserito nei piani di sviluppo dei due scali veneti da SAVE, il gestore di entrambi gli aeroporti) per garantire che il sistema aeroportuale si chiuda con il ferro, emarginando la mobilità privata da queste aree particolarmente soggette all'inquinamento da traffico.

In prospettiva si rende necessario programmare con rapidità gli investimenti in opere utili al trasporto ferroviario passeggeri e merci, puntando dove possibile al raddoppio dei binari per quei 633 Km di rete ferroviaria regionale a oggi ancora tristemente a binario unico.

34) TRASPORTI – Elettrificazione e potenziamento della linea Verona-Rovigo

Un'altra area in Veneto che necessita di una rivoluzione del sistema ferroviario e investimenti in opere utili è quella del Polesine. Da oltre un decennio associazioni e pendolari denunciano la costante riduzione dei treni a lunga percorrenza che effettuano fermata a Rovigo e le criticità nei collegamenti Est-Ovest da Verona in direzione di Adria e viceversa. I 96,6 km di strada ferrata che collegano Verona e Rovigo versano in condizioni disastrose rispetto a un bacino di utenza potenziale di 430 mila persone.

La linea è a binario unico per l'85% del suo tracciato e vede solo 12 coppie di treni transitare ogni giorno (nel 2012 se ne contavano 14). I pendolari criticano la presenza di poche corse, mezzi obsoleti, ritardi continui e abbandono delle piccole stazioni spesso sprovviste anche delle tabelle che indicano gli orari. Il servizio è gestito da Sistemi Territoriali, azienda controllata dalla Regione Veneto. Manca il completamento dell'infrastruttura elettrica nelle tratte Isola della Scala-Cerea (19 km) e Legnago-Rovigo (47 km) che è il tratto più lungo e più trascurato. Per fare un confronto con il passato, 15 anni fa il treno più veloce impiegava 1 ora e 25 minuti, oggi 16 minuti in più. Con un grosso investimento, per nulla lungimirante, la Regione Veneto ha previsto l'arrivo di 8 nuovi convogli che però saranno ancora alimentati a diesel vista l'assenza totale di impegno per il completamento dell'infrastruttura, il cui costo di elettrificazione e potenziamento si attesta sui 30 mln di euro.

35) TRASPORTI – Cortina-Calalzo: il treno delle Dolomiti

Il 13 febbraio 2016 a Belluno alla presenza dell'allora Ministro per le infrastrutture Graziano Delrio, il presidente della Regione Veneto Luca Zaia e il presidente della Provincia autonoma di Bolzano Arno Kompatscher, sottoscrissero il protocollo d'intesa per il ripristino del collegamento ferroviario dedicato al traffico passeggeri fra il Cadore e la Val Pusteria. Sistemi Territoriali SpA è la società incaricata dalla Regione Veneto a redigere lo studio allo scopo di evidenziare le caratteristiche, i benefici, le eventuali difficoltà realizzative dei possibili tracciati.

A oggi sono state elaborate due ipotesi progettuali di tracciato: il percorso della Val Boite e il percorso della Val d'Ansei. Il tracciato ferroviario della Val Boite ha una lunghezza di 33 km, un tempo di percorrenza stimato in 40 minuti con 5 fermate (Valle-Vodo-Borca San Vito-Cortina Centro). L'investimento previsto è di 710 mln di euro (al netto di Iva ed espropri). Il percorso della Val d'Ansei è invece di 48 km e serviranno 58 minuti per effettuarlo. Avrà 7 fermate (Domegge-Lozzo-Cima Gogna-Auronzo-Tre Cime-San Marco-Cortina Centro), per un investimento di 745 mln di euro. Tutto è fermo, niente è stato deciso.

È un'opera necessaria a far uscire il territorio montano dall'isolamento trasportistico, per ripristinare la strada ferrata tra Cortina e Calalzo abbandonata nel 1962, seppure in un sedime diverso da quello di un tempo che oggi è occupato dalla ciclabile delle Dolomiti, che dovrà essere necessariamente valorizzata proprio dall'integrazione con i servizi ferroviari. Si avrebbe finalmente un degno collegamento di trasporto pubblico tra Venezia e Cortina con tempi di percorrenza di poco superiori alle due ore e competere con la mobilità privata, garantendo meno traffico e meno inquinamento. Da Cortina si potrà poi creare un nuovo valico alpino, verso l'Alto Adige, l'Austria e la Svizzera: uno scenario di mobilità sostenibile che deve passare al più presto da ipotesi a realtà. La Regione Veneto potrebbe farsi carico con risorse proprie di questo strategico collegamento ferroviario regionale.

36) MOBILITÀ DOLCE – La pista ciclabile Treviso-Ostiglia

La Treviso-Ostiglia (MN) è la più lunga ferrovia italiana dismessa, attraversa: cinque province (Treviso, Padova, Vicenza, Verona e Mantova) e trenta comuni tra Veneto e Lombardia. Nonostante le belle intenzioni, progetti che si rincorrono e tagli inaugurali di nastro per l'apertura di singoli tratti negli ultimi anni, la ciclopista sull'ex ferrovia Treviso-Ostiglia è ancora ben lontana dall'essere realizzata.

Dal 2005 a oggi sono stati realizzati circa 70 dei 118 chilometri del percorso, ovvero il tratto tra Quinto di Treviso e il Comune di Montegalda, in provincia di Vicenza; da qui in poi la ciclabile è ancora in fase di progettazione o costruzione. La conclusione del percorso a sud-ovest di Montegalda, verso Ostiglia, deve quindi assolutamente vedere un'accelerazione, tanto per la progettazione che per la realizzazione. Un ritardo atavico di visione, quello delle Enti Locali, rispetto all'utilità e strategicità delle opere ciclabili in pianura padana. È simbolico ricordare che l'inaugurazione dei lavori del tratto iniziale, di appena 2,6 km che collega Treviso a Quinto di Treviso, è avvenuta ad aprile 2017 per concludersi ad aprile 2019. Nel completamento in tempi ragionevoli del tracciato ciclabile si gioca in buona sostanza molto del futuro di questa Regione e molto della sua capacità di innovarsi.

37) MOBILITÀ DOLCE – VenTo: la ciclovia lungo il Fiume Po da Torino a Venezia

VenTO è il Progetto di una dorsale cicloturistica che corre per oltre 700 km lungo gli argini del fiume Po. È un progetto di valenza per tutto il Paese: 700 km di green economy e green jobs, che possono diventare un esempio per tutta la penisola. Centinaia di migliaia di cicloturisti potrebbero pedalare lungo la ciclovia divenendo il motore di una nuova occupazione per nuove economie diffuse, sostenibili e durature. Secondo i promotori del progetto, potrà generare circa 2.000 nuovi posti di lavoro e un indotto di 100 mln di euro all'anno. La ciclabile è pensata come pista ciclopedonale, mai in promiscuo con le auto, per permettere a persone di tutte le età, esperti e non, di pedalare in totale sicurezza. L'infrastruttura già esiste, ma solo in parte: per completarla occorrono circa 130 mln di euro tra opere, progetti, oneri e cantieri. È bene ricordare che la somma equivale al costo di realizzazione di soli 5-6 km di autostrada. Sono però risorse ancora tutte da recuperare visto che a oggi la spesa autorizzata dallo Stato per finanziare la progettazione e la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche ammonta complessivamente a 17 mln di euro per l'anno 2016 e a 37 mln di euro per ciascuno degli anni 2017 e 2018.

38) BONIFICHE – L'area di Porto Marghera aspetta d'essere bonificata

L'eterna e incompiuta bonifica di Porto Marghera riemerge con forza tra le opere indispensabili e urgenti per il Paese. L'area inclusa nel SIN (Sito di Interesse Nazionale) oggi corrisponde a 1.621 ettari all'interno dei quali sono stati rinvenuti nel suolo arsenico, cromo, mercurio, nichel e idrocarburi policiclici aromatici oltre che composti organo-clorurati nelle acque di falda.

Sono stati realizzati fino a questo momento 40 chilometri lineari dell'opera di contenimento con arginatura e ora ne mancano solo 3,5: in buona sostanza resta da realizzare il 6% del marginamento di Fusina che in termini economici rappresenta il 30% del costo totale dell'opera perché è l'intervento più complesso. Ad oggi sono stati investiti 781 mln di euro - tra fondi statali e privati - per avviare la messa in sicurezza del perimetro dell'area industriale ed evitare che i veleni sotterrati continuino a finire in laguna a causa del dilavamento prodotto dalle acque di falda. Serviranno almeno altri 250 milioni per raggiungere l'obiettivo, senza dimenticare i dubbi sulla qualità dei lavori già eseguiti sollevati dalla commissione bicamerale di inchiesta.

A gennaio 2017 il Ministro dell'Ambiente e il Sindaco di Venezia firmano un protocollo d'intesa per il completamento dei 3,5 Km con uno stanziamento di 72 milioni con il reciproco impegno a spenderli subito. Nel luglio 2018, in risposta a una interrogazione parlamentare, il Ministro all'Ambiente Sergio Costa ha assicurato l'impegno del governo sui soliti 72 milioni e a reperire anche i 178 milioni mancanti. A settembre 2019 il Ministro Costa ha dichiarato che i 72 milioni dovrebbero essere assegnati entro il 31 dicembre 2019.

È urgente concludere i lavori per dare un senso alla enorme quantità di denaro già investito a mettere la parola fine sulla bonifica di uno dei siti inquinati più grandi d'Italia.

Non si perda di vista il principio per il quale non può esserci bonifica in un sito di tale portata senza un progetto futuro di investimento e di riconversione. Tale progetto può realizzarsi solo creando i

presupposti infrastrutturali che consentano il mantenimento di una parte di attività industriale e manifatturiera in un'ottica di innovazione, dopo gli anni di abbandono e degrado dovuti al ciclo della chimica, e rendano possibile una pianificazione integrata di tutta l'area attraverso il recupero e rilancio di Marghera, con lo spostamento delle attività portuali e del terminal per la crocieristica passeggeri nelle aree bonificate di Porto Marghera.

39) BONIFICHE – Il bacino scolante del fiume Fratta-Gorzone continua a essere inquinato

Era il 5 dicembre del 2005 quando a Venezia presso la Regione Veneto veniva sottoscritto, da tutti gli attori interessati, l'Accordo quadro per la tutela delle risorse idriche del bacino del Fratta Gorzone che prevedeva l'investimento di 90 mln di euro equamente suddivisi tra Ministero dell'Ambiente, Regione Veneto e i gestori del servizio idrico integrato. L'allora Assessore Regionale alle infrastrutture e mobilità Renato Chisso, delegato alla firma dell'accordo, dichiarava "quest'accordo consentirà, entro il 2015, di risolvere da un punto di vista ambientale tutte quelle situazioni di criticità presenti nel bacino idrico e quindi di guardare al futuro con più tranquillità". A marzo 2018 il monitoraggio ambientale del bacino del Fratta-Gorzone condotto da Arpa Veneto recita "In tutte le stazioni esaminate lungo l'asta del Fratta-Gorzone gli esiti analitici evidenziano un consistente contenuto di Cromo totale, Cadmio, Piombo, Zinco PCB, Diossine e Furani". Una presenza di inquinanti nei sedimenti di tutta l'asta del Fratta-Gorzone che in molti casi supera di gran lunga quanto previsto dalla legge per i terreni industriali. A chi risiede nei territori toccati dal fiume questi dati non suonano di certo nuovi, è in questo fiume infatti che si riversano sin dalla fine degli anni sessanta i reflui industriali del distretto chimico conciaro dell'ovest Vicentino. Scarichi che dall'anno 2000 vengono convogliati dal Collettore ARICA (collettore che raccoglie i reflui dei cinque depuratori della valle del Chiampo) e che dal 2008 li sversa nel fiume Fratta-Gorzone, all'altezza di Cologna Veneta, dove vengono diluiti con 6 mcubi/secondo di acqua irrigua del canale LEB (Lessineo Euganeo Berico). Si toglie acqua di qualità all'agricoltura anziché esigere la depurazione totale e la bonifica a carico degli inquinanti.

40) BONIFICHE – La barriera antipfas non ferma gli inquinanti della Miteni Spa

"La barriera antipfas non li sta fermando". È l'allarme che ha lanciato a marzo 2019 il commissario straordinario per l'emergenza Pfas (sostanze perfluoro-alchiliche) in Veneto, Nicola Dell'Acqua. Si riferisce al funzionamento della barriera idraulica posta attorno al sito inquinato dell'azienda Miteni che avrebbe dovuto preservare la seconda falda acquifera d'Europa, già pesantemente contaminata da Pfas e da ulteriori composti chimici. Una barriera la cui funzionalità è a rischio dopo che l'azienda Miteni ha chiuso i battenti, chiesto e ottenuto il fallimento. Un allarme concreto per la più disastrosa contaminazione da perfluoro-alchilici attualmente in atto nel nostro Paese, che sta causando uno dei maggiori inquinamenti di acqua di falda che la storia italiana ricordi. Un inquinamento purtroppo sottovalutato dalle Istituzioni che, seppur già nel 2013 avevano indirizzato tutte le responsabilità verso l'azienda Miteni di Trissino, hanno prima minimizzato e poi ritardato ogni intervento, consentendo l'apertura di vie di fuga puntualmente intraprese dai vertici dell'industria chimica. A novembre 2018 il Tribunale di Vicenza dichiarava fallita la Miteni S.p.A., e solo dopo la dichiarazione di fallimento, nel gennaio 2019, la Procura di Vicenza annuncia la conclusione delle indagini a carico di 13 tra dirigenti e responsabili tecnici dell'azienda. I capi di imputazione contestati agli indagati sono l'avvelenamento delle acque e il disastro innominato, tutti reati che Legambiente e il "Coordinamento di cittadini acqua libera dai Pfas" avevano ipotizzato già nell'esposto presentato alle Procure di Vicenza e Verona nell'ottobre del 2014.

Nel progetto di stato passivo elaborato dal curatore fallimentare di Miteni (oltre 270 le richieste di aspiranti creditori) si chiede di escludere le richieste di risarcimento pervenute dal Ministero dell'Ambiente (142 mln di euro), dalla Regione Veneto (quasi 5 milioni) e da Acque del Chiampo (2,7

milioni). Il curatore fallimentare, rileva non a torto, che si tratta di pretese che «presuppongono l'accertamento» di un dolo o una colpa «al momento non accertate da nessun giudice». Ennesimo fiasco di Ministero e Regione Veneto nella vicenda Pfas.

Dato il fallimento dell'azienda e non essendoci responsabilità penali accertate, tutte le incombenze e le spese multimilionarie relative alla bonifica ricadranno ancora una volta sulle spalle degli Enti Pubblici, e quindi dei cittadini, che dovranno assumersi al più presto la responsabilità di stanziare le risorse necessarie per il consolidamento della barriera idraulica, la bonifica urgente del sedime contaminato e lo smantellamento degli impianti e stabilimenti dell'azienda. Il principio "chi inquina paga" ancora una volta viene disatteso. L'ennesimo esempio di storia di inquinamento industriale all'italiana dove la maggior parte degli enti preposti al controllo e alle autorizzazioni non hanno saputo o voluto stringere le maglie sulla tutela dell'ambiente e della salute pubblica. Risale infatti al 1977 il primo serio inquinamento per la medesima area, prodotto dall'allora Rimar (Ricerche Marzotto) odierna Miteni. Inquinamento che già all'epoca aveva costretto tre comuni del vicentino al cambio delle loro fonti di approvvigionamento idrico. A novembre scorso è finalmente iniziato il Processo penale presso il Tribunale di Vicenza, che vede la costituzione di Parte civile, tra gli altri, del Ministero dell'Ambiente e di Legambiente. Fatto positivo è che la società attualmente proprietaria dell'area dell'ex Miteni di Trissino a fine 2019 ha presentato alla Regione il progetto di bonifica del sito inquinato dai Pfas. Ora l'Agenzia Arpav dovrà valutarlo.

41) INFRASTRUTTURE – Nell'attesa dell'acqua potabile senza inquinanti PFAS

A distanza di quasi 6 anni dalla scoperta del grave inquinamento da sostanze perfluoro-alchiliche (PFAS) delle falde delle province di Vicenza, Verona e Padova, circa 300 mila cittadini hanno atteso fino a pochi mesi fa l'avvio dei lavori per l'allacciamento degli acquedotti contaminati a fonti di approvvigionamento esenti da questo inquinamento. Si continua ad avere acqua potabilizzata solo grazie a potenti dispositivi di filtraggio messi in funzione dagli Enti Gestori del servizio pubblico con continue manutenzioni e costi esorbitanti, ovviamente sostenuti dagli stessi cittadini attraverso gli aumenti in tariffa. Nel frattempo, nonostante i progetti di nuove prese per l'acquedotto fossero stati realizzati e resi disponibili a tempo di record dagli stessi Enti Gestori già nel 2015, si è assistito alla costante dilazione del problema da parte delle Istituzioni tra continui rimpalli di responsabilità e con provvedimenti a mala pena utili a tamponare il grave inquinamento ambientale.

Nel maggio 2018 è stato dichiarato lo stato di emergenza con la conseguente nomina di un Commissario Straordinario e a dicembre 2018 il Ministero dell'Ambiente ha ufficialmente trasferito sulla relativa contabilità speciale la somma di 46,1 mln di euro, facenti parte di un decreto di impegno per una quota complessiva di 56,8 milioni. A cui sono aggiunti altri 80 milioni messi a disposizione dal Ministero dell'Ambiente a seguito di un Accordo con la Regione Veneto. La buona notizia è che i lavori stanno procedendo e contano di finire entro il 2020.

FRIULI VENEZIA GIULIA

42) MESSA IN SICUREZZA – Non disperdere l’esperienza delle opere verdi

Dagli anni novanta sono stati realizzati oltre 100 interventi di difesa del suolo e di messa in sicurezza dei versanti franosi, scarpate di infrastrutture lineari (raddoppio ferrovia, metanodotto, ...) e interventi di consolidamento dei versanti, con tecniche di ingegneria naturalistica, dopo la catastrofica alluvione del 2003 (Val Canale e Canal del Ferro, UD).

Sono disponibili, in fondo valle e valli laterali, diverse casistiche di interventi il cui monitoraggio sistematico permetterebbe di verificare la loro efficacia in termini di:

- funzionalità (stabilizzazione e consolidamento dei versanti);
- ricostruzione degli habitat naturali;
- contributo alla segregazione della CO2 (biomassa legnosa).

L’esito dei monitoraggi fornirebbe valide indicazioni, esportabili anche in altre regioni montane, sull’impiego di tali tecniche sia in fase di prevenzione che di riparazione del dissesto idrogeologico in atto e di difesa del suolo.

da 43) a 45) TRASPORTI – La Via della Seta e le ferrovie utili

La Regione Friuli Venezia Giulia, interessata dal corridoio Baltico-Adriatico, è posta al centro di un crescente movimento di merci che viaggiano tra il Porto di Trieste e il Nord ed Est Europa. Essendo i traffici in costante crescita è necessario porre in essere una serie di interventi di ammodernamento tali da favorire il progressivo ma rapido spostamento del trasporto dalla gomma al ferro.

Strategico, a maggior ragione dopo l’ingresso del **Porto di Trieste** nella Via della Seta marittima, è l’allungamento della rete ferroviaria del Porto di Trieste, oltre che l’adeguamento della stazione merci di Trieste Campo Marzio, necessario per poter formare treni da 750 metri e aumentare la capacità in termini totali di treni prodotti. Però, mentre sono in corso i lavori sulla linea Trieste Campo Marzio-Opicina, la ristrutturazione della stazione museo di Campo Marzio e alcuni interventi di miglioramento della rete ferroviaria del Porto di Trieste, l’allungamento della rete ferroviaria sarà possibile solo se si renderà disponibile l’area a caldo del vecchio impianto siderurgico della Ferriera di Servola, interessata da anni da un tira e molla sulla sua chiusura per il forte impatto ambientale sui quartieri adiacenti.

Non meno importante è la velocizzazione della linea **Trieste-Venezia**. Opacità e poca trasparenza continuano a caratterizzare l’opera. Già dagli anni Ottanta questa linea ha evidenziato grossi problemi. All’inizio del nuovo millennio viene proposta l’Alta Velocità, un progetto faraonico che sarebbe costato ai contribuenti 6,7 miliardi di euro (per le sole opere in Friuli Venezia Giulia). Nel 2014 le due Regioni, saggiamente, decisero di rinunciare al progetto di alta velocità e di concentrare i fondi sugli interventi necessari a ottenere una velocità ampiamente sufficiente alle necessità degli utenti (correzioni di brevi tratti, eliminazione di passaggi a livello, nuovi sistemi di segnalamento e sicurezza). Il cronoprogramma di RFI prevedeva: entro il 2016 il progetto preliminare, entro il 2017 il progetto definitivo e altri 5 anni per eseguire i lavori. In teoria i fondi ci sarebbero però in un dibattito in consiglio regionale (febbraio 2019) è stato affermato “mancano le risorse per avviare i cantieri per la velocizzazione”. Oltre a velocizzare, una buona opera sarebbe riuscire ad avere un po’ di trasparenza e chiarezza da parte di Italferr.

La linea ferroviaria **Sacile-Gemona**, interrotta dal luglio 2012 a causa di uno smottamento, è stata riaperta al servizio passeggeri fino a Maniago, mentre fino a Gemona arrivano ancora solo treni turistici. Merci e pendolari aspettano il loro treno.

46) MESSA IN SICUREZZA – La lenta agonia del Lago di Cavazzo

Il lago di Cavazzo, incastonato tra i monti Faeit, San Simeone e Naruint, è il lago naturale più grande della Regione, caratterizzato da bellezza e marcate fragilità. Il suo ecosistema è infatti in forte sofferenza a causa delle scelte energetiche operate negli anni Cinquanta dalla *Sade*, l'azienda elettrica privata che progettò la diga del Vajont, e che comportarono la riduzione della temperatura delle acque, l'assenza di stratificazione termica delle stesse, oscillazioni di livello, impoverimento della catene alimentari e fenomeni di torbidità durante le precipitazioni. Diversi studi prevedono infatti che entro un secolo o poco più il lago sarà quasi riempito dai sedimenti apportati dalle acque torrentizie alimentanti la centrale e provenienti dal vasto territorio montano dell'alta Carnia. Il trasporto solido è peraltro destinato ad aumentare a seguito dei cambiamenti climatici in atto con fenomeni erosivi più intensi. Ricerche condotte recentemente dall'Istituto di Scienze Marine (ISMAR) del CNR confermano che il fondale è ricoperto di fango modellato dalle correnti, privo di vegetazione e con acque scarsamente ossigenate. La proposta dei Comitati del Lago e di Legambiente è la realizzazione di un canale by-pass (od opera simile) che restituisca lo scarico della centrale direttamente al fiume Tagliamento, a valle della presa di Ospedaletto in Comune di Gemona del Friuli, al fine di rendere possibile la progressiva rinaturazione del lago e una maggior portata del fiume a valle della presa a garanzia del deflusso ecologico nei periodi di magra. Nel bacino sotteso sono presenti due Siti natura 2000 (Zone di protezione speciale del Medio Tagliamento e del Greto del Tagliamento) e la Riserva Naturale regionale del Lago di Cornino. Valutazioni tecniche potranno determinare un ulteriore apporto di acqua alla rete consortile a disposizione di una agricoltura orientata alla qualità meno impattante e idroesigente.

Qualcosa sembra muoversi: a marzo 2019 la Regione ha pubblicato un concorso di idee mediante procedura aperta per l'acquisizione di una proposta ideativa finalizzata al recupero delle condizioni di naturalità del Lago.

Da 47) a 50) MOBILITÀ DOLCE – Un po' di impulso alle ciclovie di interesse regionale

La nuova legge regionale in materia di mobilità ciclistica, L.R. n.8 del 23.02.2018, ha individuato, tra le 11 ciclovie già definite di interesse regionale e tutte ancora da completare, quattro direttrici prioritarie (Alpe Adria, Adriatica, Pedemontana e del Tagliamento) corrispondenti alle quattro ciclovie FVG 1, FVG 2, FVG 3, FVG 6 da realizzare con assoluta priorità.

La **realizzazione** di tali ciclovie, indispensabili anche per usufruire dei conseguenti collegamenti internazionali (Austria e Slovenia), presenta ancora criticità:

- FVG 1 **Alpe Adria**: a fronte della consistente campagna pubblicitaria che la promuove, e anche in forza dell'innegabile successo che sta ottenendo in chiave cicloturistica, risultano non più giustificabili i rallentamenti e i continui differimenti che rinviando da anni il completamento della stessa, in particolare in relazione ai tratti più critici e pericolosi, quali il tratto tra Moggi Udinese e Venzone.

- FVG 2 **Adriatica**: un precedente accordo tra la Regione FVG e il Ministero dei Trasporti prevedeva la possibilità di finanziare tale direttrice quale continuazione della ciclovia nazionale VenTo tra Venezia e Trieste, realizzando quindi il necessario collegamento internazionale verso la Slovenia. A oggi mancano le intese con la Regione Veneto e quindi un piano di realizzazione complessivo della stessa.

- FVG 3 **Pedemontana**: l'avvenuta riattivazione in chiave turistica della linea ferroviaria Gemona Sacile ha trovato in grave ritardo il completamento di tale importante direttrice, a oggi compiuta solo in una parte minoritaria del percorso.

- FVG 6 del **Tagliamento**: l'importanza strategica, nonché la valenza anche naturalistica di tale direttrice, è inversamente proporzionale a quanto realizzato della stessa, meno del 10% di quello

che a tutti gli effetti potrebbe diventare l'itinerario cicloturistico più interessante di tutta la regione FVG.

51) INFRASTRUTTURE – Restauro della strada provinciale n.1 della Val d'Arzino

La parte alta della SP1 della Val d'Arzino, circa 20 km, che attraversa i comuni di Pinzano, Forgaria e Vito d'Asio è una strada che è stata oggetto di un importante rifacimento al tempo della seconda Guerra mondiale. La SP1 attraversa paesaggi di notevole interesse ed è ben utilizzata.

È stata realizzata per conto del Genio Militare da un'impresa comasca che ha impiegato le altissime professionalità degli scalpellini locali. Questa strada contiene una grandissima quantità di muri in pietra locale, vere opere d'arte, soggette a fenomeni di evidente degrado. Le cause principali sono addebitabili alla spinta delle terre che scanzano le opere murarie e soprattutto errati interventi, meccanici e chimici, di manutenzione e sfalcio dei cigli che hanno determinato un impoverimento della consistenza del terreno trattenuto dalle opere murarie e da urti portati dalle frese alle testate dei muri.

52) RIGENERAZIONE – Una caserma per un progetto transfrontaliero al servizio della Pace

Sono passati 101 anni dalla fine della prima guerra mondiale e 100 dalla firma del trattato di San Germano del 1919 che ha delineato il nuovo assetto europeo, centrato sulle nazioni. E' un'occasione per rinforzare la cooperazione transfrontaliera (Italia, Austria e Slovenia / Friuli VG, Carinzia e Slovenia) nell'ottica della pace e nello spirito della Convenzione delle Alpi.

L'Unione mondiale per la protezione della natura (IUCN) ha individuato diverse modalità di cooperazione transfrontaliera, compreso il Parco per la Pace dedicato alla tutela della biodiversità e del paesaggio e alla promozione della cultura della pace e della cooperazione transfrontaliera.

Una forma concreta e attuale di cooperazione potrebbe essere l'istituzione presso una caserma dismessa della Val Canale (da Pontebba a Tarvisio), da ristrutturare e adibire a sede di volontariato internazionale proveniente dai 3 paesi confinari e aperto anche ai giovani "in cammino". Un modo per declinare oggi la pace in attività di manutenzione degli ecosistemi e di promozione sociale. Una ventata di giovinezza "cosmopolita" in un territorio a rapido declino demografico.

Legambiente FVG ha lanciato la proposta di Parco Internazionale della Pace al Convegno di Klagenfurt, "The war is over", patrocinato dal Presidente della Repubblica austriaca e slovena. Sono in corso contatti per rilanciare il progetto, con portatori di interesse istituzionali e non.

EMILIA ROMAGNA

53) TRASPORTI – Pontremolese, una ferrovia per collegare il Tirreno all'Europa

Il collegamento ferroviario **La Spezia-Pontremoli-Parma-Verona-Brennero** rappresenta un asse fondamentale per lo sviluppo dei territori da essa attraversata, così come per l'intero Paese.

Attualmente la linea ferroviaria cosiddetta *Pontremolese* collega Parma con La Spezia passando per la Toscana, e attraversa alcuni centri vitali dell'Appennino, come Pontremoli (MS) e Borgo Val di Taro (PR), Comuni che fanno da riferimento per quelle aree marginali. Lungo i 103 km di linea sono presenti anche fermate minori di servizio ai pendolari. La linea è per il 50% a binario unico e mostra pendenze elevate che riducono le dimensioni utili di treni, soprattutto quelli per le merci.

La ferrovia rappresenta un pezzo potenziale del corridoio Tirreno-Brennero (TI-BRE) che dovrebbe connettere persone e merci dal centro-nord dell'Europa alle vie marittime del Tirreno. Al Brennero circola oggi circa il 40% del traffico merci alpino ed è in corso di realizzazione un nuovo traforo per la linea ferroviaria. Su questa via il porto di La Spezia rappresenta uno dei principali punti di arrivo delle merci in containers e il principale porto per l'utilizzo del trasporto su ferro.

Sono innumerevoli le opportunità strategiche nell'ammodernamento di questa linea: maggiore sostenibilità ambientale dei trasporti, innovazione e competitività del settore logistico, aumento della fruibilità turistica (sia dei capoluoghi che dei comuni minori) e, infine, presidio importante contro lo spopolamento delle aree interne contigue la linea. Inoltre, l'investimento sulla Pontremolese darebbe un forte stimolo all'istituzione del Parco nazionale del Fiume Magra.

Eppure, nonostante l'enorme potenziale della linea e nonostante il raddoppio sia stato preventivato 25 anni fa, a oggi la tratta vede significative strozzature, inadatta al traffico merci moderno. I tempi di percorrenza sono lunghissimi e ci sono forti limiti alla lunghezza dei convogli. I progetti di investimento sono proceduti a singhiozzo: il raddoppio del binario tra Solignano e Osteriazza (già completato e dal costo di 400 milioni) non genera oggi vantaggi in assenza del completamento fino a Parma.

Il raddoppio della tratta fondamentale tra Parma e Vicofertile dal costo di 234 mln di euro, sarebbe facilmente cantierabile essendo già stato approvato il progetto definitivo di RFI, con parere positivo del Ministero dell'Ambiente. Tali risorse erano state messe dal Governo Prodi e poi tolte al tempo del Governo Monti per i ritardi procedurali di RFI. Oggi sarebbe possibile riavviare i lavori dato che nel 2018 parte delle risorse sono state individuate dal governo Gentiloni, mentre l'opera è stata reinserita nel programma pluriennale degli investimenti di RFI.

Infine il collegamento delle merci del porto ligure col traforo del Brennero sarebbe possibile agevolmente sia adeguando la tratta Parma-Piadena-Mantova (la cui elettrificazione è stata valutata in 80 mln di euro), che la linea Parma-Suzzara-Mantova. Su entrambe le linee (non elettrificate) si attendono da tempo gli interventi necessari.

54) MOBILITÀ URBANA – Completare il Sistema Ferroviario Metropolitano di Bologna

Il progetto nato nel 1998 doveva essere completato nel 2011. La piena funzionalità del servizio non arriverà prima del 2030. Nonostante la realizzazione del 70% del progetto, restano da realizzare nei prossimi anni alcuni interventi sul nodo ferroviario di Bologna (nuova interconnessione AV linea Bologna-Venezia, asse stradale Nord-Sud, Terminal People Mover, restyling stazione storica e sistemazione Piazza Medaglie d'Oro, ripristino binari alti di superficie), che condizionano anche l'avvio a regime del Sistema Ferroviario Metropolitano (SMF). Una ulteriore mancanza è data dall'assenza, all'interno della rete SFM, della linea SFM6 (prevista nel primo progetto) che sfruttava la cosiddetta linea di cintura e che avrebbe dovuto servire alcuni dei più rilevanti centri di interesse (CNR, Istituto Aldini, Fiera, CAAB).

Le opere ancora da realizzare includono alcune importanti stazioni come Prati di Caprara, Ospedale S.Orsola, Borgo Panigale Scala e Bologna Zanardi, mentre altre stazioni rimangono da attrezzare e riqualificare. È necessario poi rendere fruibile la linea di Cintura nord attualmente limitata ai convogli merci, rendere passanti alcune linee presso la Stazione Centrale e aumentare i cadenzamenti più ravvicinati negli orari di punta (15' o 30'). Mancano ancora circa 400 mln di euro che Stato e Regione devono ancora reperire per un progetto che prevede una frequenza di 800.000 passeggeri al giorno.

55) MOBILITÀ URBANA – Il Servizio Ferroviario Metropolitano Salsomaggiore-Fidenza-Parma

Sulla direttrice Salsomaggiore-Fidenza-Parma è in progetto l'utilizzo del treno come mezzo di trasporto cittadino. Questa linea suburbana di 32 km, nonostante se ne parli da quasi 15 anni, non ha mai visto il servizio andare a regime. Il progetto originario prevedeva un transito di treni dedicati ogni 30 minuti per un tempo di percorrenza complessivo di 21 minuti. Tra le infrastrutture di nuova realizzazione sono previste le stazioni per l'Aeroporto di Parma (la fermata all'Aeroporto è ancora sulla carta), quella di Ponte Taro (da tempo finanziata con 3,1 mln di euro, la Provincia aveva annunciato l'inizio lavori nel 2010) e quella di Vaio (unica opera realizzata, con un costo di 1,37 milioni).

56-57) TRASPORTI – Ammodernamento della linea Modena-Sassuolo

La linea, lunga 19 km, serve 11 fermate e collega 3 poli sanitari (Policlinico di Modena, Villa Igea, Ospedale di Baggiovara con annesso Dipartimento di Sanità Pubblica e Medicina Legale), ed è a binario unico con interscambi nelle stazioni di Modena RFI, Modena Stazione Piccola e Formigine. A settembre 2019 i vetusti e inaffidabili rotabili precedenti sono stati sostituiti da più moderni e affidabili ETR 350, migliorando il servizio offerto ai quasi 3000 utilizzatori giornalieri della linea.

Permangono, purtroppo, tutti i problemi relativi ai passaggi a livello, alla linea elettrica e ai binari che spesso sono causa di ritardi e, talvolta, soppressioni di corse.

Per risolvere tali problemi, in particolare per eliminare parte dei 22 passaggi a livello presenti sulla Modena-Sassuolo, la Regione nel luglio 2019, per bocca dell'assessore ai trasporti Raffaele Donini, si è impegnata a investire fino a 20 milioni.

Oltre a migliorare e potenziare la linea esistente è anche necessario realizzare la **diramazione della linea da Formigine verso Maranello** (sede del Museo Ferrari, visitato ogni anno da quasi 400.000 persone), con la possibilità di prolungarla fino a Vignola, per connettere la Modena-Sassuolo al Sistema Metropolitano bolognese.

58) TRASPORTI - Il ripristino della Ferrovia Budrio-Massa Lombarda non rimanga un sogno

Ripristinare la ferrovia nel tratto Budrio-Massa Lombarda significa creare un collegamento diretto tra Ravenna e Bologna oltre che il raccordo con il Servizio Metropolitano di Bologna e con tutte le destinazioni regionali e nazionali.

La ferrovia Budrio-Massa Lombarda fu costruita nel 1887 e smantellata nel 1964, quando la "modernità" esigeva che il trasporto ferroviario fosse sostituito da quello automobilistico.

Da diversi anni si parla della riattivazione della linea, riempiendo pagine di programmi elettorali e delibere comunali. Negli anni è divenuta sempre più strategica per un efficiente trasporto pubblico sostenibile metropolitano e regionale. Si tratta di un breve tratto di 26 km, il cui sedime è rimasto terreno demaniale. Sarebbe quindi fattibile e toglierebbe molto traffico (e molto inquinamento) dalle strade: la direttrice Ravenna Bologna è dichiaratamente prossima alla saturazione del traffico su gomma.

Legambiente propone che il ripristino venga inserito nel Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2025 e nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Bologna (PUMS).

TOSCANA

59) TRASPORTI – Il corridoio ferroviario tirrenico e messa in sicurezza dell'intera Aurelia

Nella suggestione iniziale del Corridoio Tirrenico non c'era solo la messa in sicurezza del tracciato super-stradale lungo l'Aurelia, bensì la soluzione tramite cabotaggio costiero del trasporto merci e il potenziamento della ferrovia per il traffico passeggeri (vedi Piano OPERATIVO 2018-2010 dell'Autorità Portuale del Mar Tirreno Settentrionale). Sul cabotaggio non si è mosso niente così come sul potenziamento della ferrovia lungo la costa da Roma a Genova, per non dover transitare da Firenze. Eppure, è evidente che la crisi ha coinvolto soprattutto l'area costiera della Toscana e che la realizzazione di tali opere aiuterebbe lo sviluppo di queste aree. Tutta la discussione in questi anni, però, si è solo concentrata sull'Autostrada Tirrenica (in concessione a SAT), fortemente contestata da Comuni e cittadini. Per fortuna ha prevalso sul progetto di Autostrada l'opzione della messa in sicurezza dell'Aurelia con una superstrada a quattro corsie senza pedaggio.

A oggi, la complicata vicenda tra lo Stato e la Concessionaria SAT (concessione rinnovata senza gara, rischio di penali per infrazione europea) si sarebbe risolta con un pacchetto di variazioni che ha visto, tra l'altro, la riduzione della durata della concessione e l'eliminazione del pedaggio sulla parte di tratte eseguite dal Concessionario per conto dell'Anas. Rimane da mettere in sicurezza un tratto di circa 80 km da Grosseto a Tarquinia (lotti 4, 5B, 5A e 6B). Non tutto però è chiaro per procedere: la SAT ha ancora in affidamento il tratto autostradale tra Ansedonia e Tarquinia, dove il pedaggio autostradale evidentemente è particolarmente appetitoso e non è stato mai messo in discussione. Va rimosso questo ostacolo per completare la messa in sicurezza dell'intera tratta (compreso il pericoloso tratto di Capalbio). A questo punto manca solo una decisione univoca e decisa del MIT.

60) TRASPORTI – Il raddoppio e l'elettrificazione della ferrovia Empoli-Siena

Il raddoppio e l'elettrificazione di tutta la ferrovia centrale toscana, con l'eliminazione dei passaggi a livello, è presente dal 2014 nella pianificazione regionale, ma solo con il Contratto di Programma MIT-RFI 2017-2021 sono stati programmati e stanziati i fondi pari a 177 mln di euro per il potenziamento del tratto ferroviario Empoli-Siena, anche confermati dalla Commissione Trasporti della Camera dei Deputati a ottobre 2018. Si aspetta l'avvio delle procedure che porteranno all'apertura dei cantieri. Il rilancio di questa tratta di soli 62 km resta di vitale importanza per arrivare a collegare Siena a Firenze in meno di un'ora.

61) MOBILITÀ URBANA – La linea tramviaria T4 a Firenze

A Firenze per completare la rete tramviaria è necessario dare avvio ai lavori della linea T4 (tratte 4.1 e 4.2). Al momento però si dovrà attendere almeno fino al 2020 e si prevedono ulteriori 3 anni di lavori. Questa sfrutterà il sedime ferroviario già esistente tra la Stazione Leopolda e Campi Bisenzio, lungo l'Arno. I costi per la realizzazione dell'opera si aggireranno sui 500 mln di euro, di cui 320 provenienti dal pubblico e i restanti dai privati tramite *project financing*. Al momento esiste solo il progetto preliminare e la disponibilità economica di soli 166 mln di euro per la prima tratta (linea 4.1), confermata dal Cipe proprio agli inizi di aprile scorso, che permetterà di iniziare i lavori per collegare la stazione Leopolda con Le Piagge. Manca la tratta 4.2 per completare l'opera fino a Campo Bisenzio, utile a sopperire la mancanza del treno-tram della Piana. Occorre appellarsi a Stato e Regione affinché passino senza ulteriore indugio alla progettazione definitiva dell'intera linea necessaria per reperire i fondi europei.

62) INFRASTRUTTURE – Eppure si muove la via dei Due Mari E78 Grosseto-Fano

Nasce negli anni Sessanta l'idea di collegare con una superstrada la costa tirrenica a quella adriatica. La lunghezza del collegamento è di circa 270 Km di cui il 65% in Toscana. Anas sta finalmente per

completare l'adeguamento a quattro corsie sulla tratta Siena-Grosseto. A gennaio 2019, infatti, Anas ha aggiudicato in via provvisoria l'appalto per il lotto 4 - importo complessivo 80,6 mln di euro - al raggruppamento temporaneo di imprese guidato dalla genovese Carena Spa e dalla perugina llesp Srl. Si tratta di 2,8 km (dal km 27+200 al km 30 nel comune di Civitella Paganico) con otto viadotti e due gallerie. Ora, se la verifica della documentazione presentata non farà emergere incongruenze, l'aggiudicazione dovrebbe diventare definitiva, così da arrivare alla firma del contratto e alla partenza dei lavori. La durata dei lavori è prevista in tre anni e tre mesi, per cui i cantieri dovrebbero terminare nel 2022.

A questo punto manca il lotto 9 per completare il tormentato allargamento, atteso da decenni, della strada che collega le due città toscane: 11,8 km per un valore di 162 milioni, in provincia di Siena. Anas ha fatto sapere che il progetto definitivo del lotto 9 è stato modificato e che il Ministero dell'Ambiente ha richiesto un nuovo passaggio alla commissione VIA (Valutazione di impatto ambientale) che ha rilasciato parere favorevole. Ora il progetto dovrà andare al Cipe, prima di poter essere messo definitivamente a gara.

Non siamo mai stati fautori di nuove strade, ma in questo caso pensiamo che occorra completare "presto e bene" i cantieri già posti in essere lungo un'arteria fondamentale per Grosseto.

UMBRIA

63) TRASPORTI – Raddoppio tratta ferroviaria Spoleto-Terni

L'infrastruttura consiste nella realizzazione di una nuova linea ferroviaria, che costituisce un collegamento "diretto", quasi interamente in galleria, tra le stazioni di Terni e Spoleto, di circa 22 km di lunghezza. In questo modo verrà realizzato il raddoppio di una delle tratte più frequentate e prioritarie dell'intera direttrice Orte-Falconara e che presenta costanti criticità per i pendolari della zona. Al momento però mancano quasi interamente i finanziamenti necessari nonostante il Cipe abbia approvato il progetto preliminare nel 2005.

64) TRASPORTI – Potenziamento della rete ex Ferrovia Centrale Umbria (FCU)

Mentre nella parte nord dell'infrastruttura che collega Città di Castello (PG) con Ponte San Giovanni i lavori di ristrutturazione si sono conclusi, la tratta di circa 75 km Terni-Ponte San Giovanni è ancora ferma. La Regione ha chiesto a Rfi di avviare i lavori entro il 2019 per concluderli nel dicembre 2020, in ritardo di almeno 3 anni.

Oltre questo va sottolineato ulteriormente la situazione drammatica per i pendolari della ex FCU perché il servizio, dopo essere stato bruscamente interrotto e con ritardo estremo solo parzialmente ripristinato, vede ancora i treni viaggiare a una velocità inferiore ai 50 km/h e soprattutto ancora non si ha una tempistica certa sull'effettivo recupero del servizio. Sono infatti slittati anche i tempi per i previsti futuri investimenti sulla rete in attesa del passaggio della rete delle ferrovie umbre a RFI. E i dati parlano chiaramente di un disagio enorme visto il crollo intercorso nel 2017 e 2018 del numero di abbonamenti, probabilmente proprio dovuto all'interruzione del servizio della ex FCU. Con la realizzazione del potenziamento si creerà la possibilità di sviluppare i servizi metropolitani di Perugia e Terni, dove si concentra gran parte della domanda sistematica di trasporto.

Il 5 aprile scorso il Consiglio di Amministrazione di RFI ha approvato l'incorporazione della rete ferroviaria regionale, un passaggio che porterà al subentro nella proprietà dell'infrastruttura. Si realizzerebbe un sistema integrato con la rete ferroviaria nazionale. Ciò dovrebbe garantire, si spera il prima possibile, anche gli investimenti necessari per gli interventi che occorrono.

65) TRASPORTI – Raddoppio ferroviario Foligno-Fabriano

L'intervento consiste in una tratta del raddoppio, già in parte attuato, della intera linea Orte-Falconara, strategica per il collegamento della costa adriatica con la Capitale. Il progetto complessivo si articola in 5 interventi. La tratta Foligno-Fabriano è prevista prevalentemente in variante di tracciato e in galleria, per una estensione complessiva di 54 km, di cui solo circa 6 km nel territorio della Regione Marche, dal confine con l'Umbria, situato nella galleria di Fossato di Vico, fino alla stazione di Fabriano. Sono previsti 10 viadotti, per circa 6 km, 9 gallerie naturali per uno sviluppo complessivo di circa 30 km e 2 gallerie artificiali per 4 m. La prima delibera Cipe risale al 2001, nel 2002 l'opera è compresa tra le "infrastrutture di preminente interesse nazionale". Il costo aggiornato al 2007 è di 1.9 miliardi di euro. Non ci sono le risorse nemmeno per procedere alla progettazione definitiva.

MARCHE

66) TRASPORTI – Attraversare l'Appennino centrale da Orte a Falconara in tempi decenti

Il mancato raddoppio del collegamento ferroviario Orte-Falconara crea non pochi problemi non solo per le Marche e l'Umbria ma per tutto il traffico merci e passeggeri del centro Italia e del Nord-Est. La realizzazione di tale opera costituirebbe un'alternativa al traffico stradale tra Roma e le Marche, la Romagna e il Veneto, oltre a essere importante per le aree interne.

In particolare per le Marche, la tratta che va da Posto di Movimento 228 (situato tra Fabriano e Albacina) a Castelplanio (An), comprendente le stazioni di Albacina, Genga, Serra S. Quirico, costituisce parte integrante della direttrice, quasi interamente a un solo binario. Il raddoppio della tratta prevede un intervento per circa 21 km, realizzati in gran parte in variante di tracciato in galleria e in parte in affiancamento al binario esistente. Intanto, per alleviare i disagi dei pendolari, un bacino d'utenza di circa 50 mila abitanti, sarebbe utile avere un rinnovo dei treni.

Costi stimati: 593,1 mln di euro (di cui 20 milioni per nuovo materiale rotabile), solo 2 milioni disponibili.

67) MESSA IN SICUREZZA – A Sirolo il sentiero per la spiaggia più bella dell'Adriatico è chiuso

La rete escursionistica di cui oggi beneficiano i frequentatori del Parco del Conero è il frutto di un'antica frequentazione da parte di contadini, pastori, eremiti, boscaioli e cacciatori, con un'unica eccezione: il tracciato che attraverso il Passo del Lupo conduce alla spiaggia delle Due Sorelle, una delle spiagge più belle dell'intera costa adriatica. È un sentiero legato al lavoro dei cavatori che operavano sul lato mare e che nell'inverno 1962 diventa la via di salvezza per i naufraghi del cargo Potho, pieno di legname, incagliatosi tra gli scogli delle Due Sorelle e squarciato in due tronconi a causa di una tempesta. Questo sentiero è in assoluto il più bello del parco, ma dal 4 maggio 2005 è chiuso a causa di un'ordinanza del sindaco di Sirolo per la fragilità della falesia. Doveva essere un provvedimento temporaneo, ma l'amministrazione non si è mai preoccupata di riaprire il tracciato, nemmeno quando l'Ente Parco si rese disponibile a effettuare le opere di messa in sicurezza con uno stanziamento di 55.000 euro, che però non sono più disponibili.

Le ordinanze sindacali di divieto di percorrenza del sentiero non impediscono però la fruizione da parte di turisti e cittadini. Cosicché l'assenza di manutenzione rende il transito ben più pericoloso rispetto al rischio che si vorrebbe evitare. Qualche multa ai trasgressori non risolve il problema.

68) RIFIUTI – Mancano gli impianti di digestione anaerobica per la produzione di biometano

Le Marche hanno bisogno di nuovi impianti di riciclo, primi tra tutti quelli per il trattamento anaerobico dell'organico, per non vanificare gli sforzi fatti per aumentare la raccolta differenziata,

migliorare le performance di gestione dei rifiuti sul territorio regionale, diminuire l'uso di metano fossile.

Secondo l'ultimo report della Regione Marche, nel 2017 sono stati raccolti in maniera differenziata oltre 66.000 tonnellate di verde e oltre 150.000 tonnellate di organico, per una media di produzione di rifiuti pro capite superiore ai 140 kg/abitante anno. Le ATA, preposte alla gestione integrata dei rifiuti, hanno avviato da tempo le procedure per approvare i rispettivi Piani d'Ambito. È l'occasione perfetta per investire in un'impiantistica adatta allo sviluppo del biometano, considerando che oltre il 30% della frazione organica prodotta nelle Marche viene trattata fuori regione per mancanza di impianti. Inoltre, gli impianti pubblici regionali, mediante il solo compostaggio, riescono a coprire solamente il 38% del fabbisogno di recupero della frazione organica.

È paradossale che mentre una preziosa risorsa come la Frazione Organica del Rifiuto Solido Urbano (FORSU) non viene adeguatamente sfruttata per produrre biometano, l'Eni continua la sua corsa all'estrazione di metano fossile: pochi mesi fa ha presentato una nuova richiesta di perforazione al largo di Falconara.

69) e 70) BONIFICHE – Siti inquinati aspettano

Da troppi anni le aree contaminate delle Marche attendono l'avvio del percorso di bonifica necessario per riconsegnare quegli spazi alle comunità e rendere i territori sani e più competitivi. Ciò vale per i Siti di Interesse Regionale (i SIR: SGL Carbon, Ex Fim di Porto Sant'Elpidio e foce del Chienti) che per il Sito di Interesse Nazionale: il SIN di Falconara Marittima.

Il **SIN di Falconara Marittima** è stato istituito nel 2002 e perimetrato nel 2003. L'area coinvolta si estende nei dintorni della foce del fiume Esino per circa 108 ettari e comprende tra le proprietà private gli stabilimenti API, Ex Montedison, Ex Enichem, l'area Aerdorica SpA, Ex Fibrocementi, Ex Liquigas, diverse aree RFI. Nella perimetrazione è compresa anche l'area marina prospiciente quella terrestre che si estende dalla Raffineria Api all'ex Montedison per una superficie complessiva pari a circa 1200 ettari.

La contaminazione principale dell'area è dovuta alla presenza di idrocarburi leggeri e pesanti, metalli pesanti, MTBE e IPA, sia nel suolo che nella falda. Alcune aree come la ex Montedison, a causa delle precedenti lavorazioni, sono inquinate da sostanze inorganiche come arsenico, piombo, mercurio oltre che da solfuri fluoruri e fosfati.

Nel 2006 il Ministero dell'Ambiente ha assegnato per la bonifica del Sito oltre 3,2 mln di euro. Nonostante proclami, visite di squadre tecniche del Ministero, annunci di avvio delle operazioni di bonifica e bonifiche a singhiozzi, a oggi questa grande opera di bonifica utile per le Marche è ancora ferma.

Per la **ex SGL Carbon di Ascoli Piceno** i lavori di bonifica hanno riguardato la sola rimozione dell'amianto. A marzo scorso è stato annunciato, ma non ancora formalizzato, l'incarico al Commissario di Governo alle bonifiche per gestire i fondi ministeriali destinati alla bonifica della vasca di prima pioggia nell'area ex Sgl Carbon.

Sono rimasti fermi, dopo l'avvio nel 2008 e la sospensione nel 2011, i lavori per la bonifica **dell'Ex Fim di Porto Sant'Elpidio**, fabbrica di concimi e prodotti chimici dismessa nel 1988. A Porto Sant'Elpidio le già lente operazioni di bonifica dell'area Ex Fim hanno inoltre messo a repentaglio quello che resta del fabbricato che ospitava l'attività economica su cui c'è un vincolo da parte della Soprintendenza e per cui il circolo locale di Legambiente ha sempre lottato per la sua valorizzazione come luogo identitario.

71) MESSA IN SICUREZZA – Depositi per le opere d'arte colpite dal sisma

I tre eventi sismici che si sono succeduti nel Centro Italia a partire dal 24 agosto 2016 hanno inferto anche enormi colpi al Patrimonio Culturale: chiese, monumenti, edifici storici, affreschi, beni mobili

quali tele, statue, materiale archivistico e librario, organi musicali storici, ma anche opere meno pregevoli ma care alla devozione popolare, presenti in migliaia di edifici ecclesiastici, nei numerosi musei civici e diocesani, nei palazzi sia pubblici che privati. Un patrimonio culturale capillarmente diffuso nelle quattro Regioni, tra le principali e preziose risorse per la rinascita economica, turistica e sociale dell'Appennino. Salvaguardare questi beni e renderli fruibili in forme originali e innovative è importante anche per il valore simbolico e identitario per le comunità colpite.

L'individuazione, in tempo di pace, di depositi temporanei ben attrezzati dove ricoverare le opere recuperate fa la differenza. La Regione Umbria con il terremoto del 1997 ha saputo attrezzarsi bene predisponendo un deposito in località Santo Chiodo presso Spoleto.

Le Marche, con l'area più vasta e più colpita dal sisma, si è fatta trovare impreparata né ha saputo provvedere in questi tre anni. Dei 13.247 beni mobili complessivamente recuperati, anche grazie al lavoro delle squadre di volontari specializzati di protezione civile di Legambiente in rete con le autorità competenti, solo 1.467 si trovano in 2 depositi gestiti dal MIBACT. Uno è la Mole Vanvitelliana di Ancona, data in concessione gratuita al MIBACT dal Comune di Ancona, ospita 1.421 beni, l'altro è il Forte Malatesta di Ascoli Piceno di proprietà del Demanio dato in concessione al Comune di Ascoli Piceno, sede del Museo Civico che ai piani inferiori ospita i restanti 46 beni. Gli altri 11.780 pezzi sono collocati in "altri depositi o luoghi di ricovero", per esempio "conventi annessi alle chiese danneggiate". È evidente che questi luoghi non sono tutti adeguatamente attrezzati per assicurare la massima sicurezza ai beni salvati, prestare un adeguato intervento di restauro né per essere aperti alla visita di cittadini, studenti e turisti.

Organizzare alcuni depositi innovativi, fruibili e aperti al mondo della ricerca, del volontariato, del lavoro e del turismo, possibilmente nelle aree più prossime al cratere così da rappresentare un'opportunità di ripartenza per le aree più sensibili delle Marche, può rappresentare un salto di qualità nella gestione e nella risposta agli eventi sismici in un Paese ad alto rischio. Inoltre, modelli di gestione così virtuosa e in grado di aprirsi ai tanti mondi che fanno parte della filiera dei beni culturali, possono rappresentare un grande volano di sviluppo per una sana economia basata sulla valorizzazione delle ricchezze locali.

Per le Marche questi depositi rappresenterebbero un grande tassello verso il lungo percorso di ricostruzione che farà del centro Italia il più grande e lungo cantiere del Paese.

LAZIO

72) MOBILITÀ URBANA – Completamento dell'anello ferroviario di Roma

L'Anello Ferroviario è un'opera di cui si parla da oltre vent'anni nella Capitale, ma che non ha mai visto l'avvio dei lavori per completare gli ultimi 10 km che ancora mancano per la sua chiusura, tra la stazione Vigna Clara e Nomentana. L'opera è fondamentale per creare una serie di linee suburbane passanti, riorganizzando i servizi attuali, in una città come Roma dove le linee di metro sono tutte radiali. Il costo stimato nel 2010 per l'infrastruttura e per i collegamenti alla rete fu di 840 mln di euro. Secondo l'ultimo accordo tra RFI e Comune di Roma, annunciato a luglio scorso 2018, il costo sarebbe di 547 milioni, ancora però da finanziare. In assenza di finanziamenti non è dato sapere i tempi dell'apertura dei cantieri.

da 73) a 76) MOBILITÀ URBANA – Una cura del ferro, urgente, per Roma

L'angoscioso traffico veicolare della capitale è in vetta alle classifiche. Servirebbe una poderosa cura del ferro, ma mancano finanziamenti e progetti, oltre che idee chiare, per i prolungamenti delle metro A, B, B1 e C.

Per la **Linea metro A** l'intervento a ovest riguarda la realizzazione di un tratto di linea, per uno sviluppo di circa 2 km, con 2 stazioni. È prevista l'attuazione di un primo stralcio fino alla stazione Torvecchia con la realizzazione di un nodo di scambio di quartiere, mentre a sud-est, dopo Anagnina, l'ipotesi allo studio prevede l'adozione della tecnologia della metropolitana leggera lungo un tracciato di circa 6,5 km, che parte dal capolinea Anagnina della Linea A e si attesta in corrispondenza della stazione Torre Angela della Linea C. Non ci sono finanziamenti.

Regna l'incertezza sull'avvio dei lavori e sui tempi di realizzazione del **prolungamento della B1 verso Bufalotta**. In questo caso il progetto di prolungamento è stato messo in discussione con una ipotesi di funivia presentata dal Comune di Roma.

Anche il **prolungamento della metro B da Rebibbia a Casal Monastero**, un collegamento di soli 2,8 km e che in diverse occasioni il comitato di quartiere ha definito una delle opere più importanti in termini economici e strategici per la mobilità di questo quadrante di Roma, a oggi resta soltanto sulla carta. La gara, attraverso il meccanismo del Project financing, venne aggiudicata nel 2011 a un consorzio guidato da Salini Impregilo di cui fanno parte Vianini Lavori e Ansaldo Sts. L'oggetto dell'appalto prevedeva il prolungamento per un importo calcolato in 560 mln di euro. Nel 2012 sarebbe dovuto partire il cantiere, ma il Comune chiese al consorzio una serie di modifiche al progetto definitivo. Nel frattempo, parte delle aree che le imprese avrebbero dovuto utilizzare per "valorizzazioni immobiliari" sono risultate non più disponibili, mettendo così in discussione uno degli assi portanti del piano economico alla base del progetto. Da qui la citazione in giudizio e il rischio per il Campidoglio di dover pagare i danni. Tuttavia c'è una causa in corso con l'Ati che aveva ottenuto l'appalto e nel contenzioso sono in ballo 357 milioni. A oggi Roma Metropolitane si sta occupando di redigere una project review per il prolungamento della metro B tra Rebibbia e Casal Monastero con una nuova ipotesi progettuale da portare al Ministero per chiedere un finanziamento entro fine anno.

Unico prolungamento che al momento è in fase di realizzazione, seppur in estremo ritardo rispetto ai tempi previsti, è quello della Linea C tra San Giovanni e Colosseo. E' del mese di ottobre scorso la notizia che le talpe rimarranno sepolte sotto via dei Fori Imperiali. Su questa metro continua a essere indispensabile il prolungamento previsto dal PRG fino a **Piazza Venezia, San Pietro, Saxa Rubra**, finanziato con 300 milioni dal Cipe nel 2013, poi ridotti a 160 milioni nel 2015 e oggi assenti, in attesa di decisioni e progetti che ancora non ci sono. Eppure sono opere indispensabili per liberare il cuore di Roma dal traffico veicolare, pedonalizzare il Colosseo e rispettare il verdetto del processo partecipativo del nuovo PUMS romano che ha premiato la Metrovia come opera più votata dai romani, progetto articolato che contempla tutti i prolungamenti.

da 77) a 79) MOBILITÀ URBANA – Conversione della Roma Lido e Roma Nord Viterbo in nuove metropolitane e della Roma-Giardinetti in tram

Si assiste negli ultimi anni al miglioramento del trasporto ferroviario nelle 8 tratte delle Ferrovie Laziali regionali a partire dalla FL8 Roma-Nettuno, nonché alla trasformazione positiva di Cotral, il più grande servizio pubblico su gomma d'Italia che, con il cambio completo delle vetture, passa da essere la cenerentola trasportistica regionale a un servizio usato e moderno.

Diversa sorte riguarda le 3 linee regionali concesse in gestione a ATAC: la Roma-Lido, la Roma Nord-Viterbo e la Roma Termini-Giardinetti che continuano a essere famose per i disagi sul servizio pendolare metropolitano.

Per la **Roma-Lido** la proposta è stata già ampiamente studiata, essendo stata inserita in ben 2 PRG, eppure sono ormai 15 anni che questo progetto è al palo. Si tratterebbe inizialmente di potenziare l'offerta della linea, per poi in una fase successiva la si aggancerebbe all'attuale metro B per, infine, inglobare la tratta B1. È chiaro comunque che questa linea ha fortemente bisogno di un rilancio visto un afflusso giornaliero di circa 55.000 tra studenti e lavoratori contro i circa 100.000 stimati fino a

pochi anni fa, con un calo del 45%. Sono sempre di più le corse soppresse a causa di guasti continui sulla linea e con convogli di età media di 20 anni, di cui più del 50% fermi per malfunzionamenti. Per non parlare delle biglietterie (presenti solo in meno di un quarto delle stazioni) e del degrado delle stazioni.

Per la **Roma-Viterbo** la costruzione del nuovo capolinea Flaminio, il cui completamento dovrebbe avvenire entro il 2019 con netto ritardo (progetto completamente rifatto con una supervariante), ha reso pressoché impossibile ogni opzione di prolungamento verso il centro. Ora però sarebbe possibile l'adeguamento della linea agli standard metropolitani.

Per la linea **Roma-Giardinetti** si prevede il prolungamento fino a Roma Termini (solo 500 metri di binari), per un costo stimato in 4,8 mln di euro. In una seconda fase si dovrebbe prolungare la linea verso l'Università Tor Vergata e Policlinico. Mentre si aspettano i finanziamenti, questa rimane una delle linee suburbane più degradate di Roma.

80) BONIFICHE – Bonifica della Valle del Sacco

L'area del bacino del Fiume Sacco (Valle del Sacco), fortemente compromessa dal punto di vista ambientale, è stata inserita tra i Siti di Interesse Nazionale (SIN) nel 2005. Nel 2013 il Ministero dell'Ambiente lo declassa a Sito di Interesse Regionale (SIR), declassamento bocciato dal Tar Lazio nel 2014. Il perimetro del SIN è un'enorme porzione di territorio del Lazio, 6.172 ettari compresi in 19 comuni tra le Province di Roma e Frosinone, nel quale sono localizzati diversi agglomerati industriali con centinaia di aziende coinvolte e migliaia di lavoratori interessati. Dopo anni di duro impegno degli amministratori e ambientalisti con denunce, processi, ricorsi vinti contro il declassamento del sito e tavoli di lavoro per l'individuazione del perimetro da bonificare, il 7 marzo 2019, presso la prefettura di Frosinone, il presidente della Regione Lazio e il ministro dell'Ambiente hanno firmato l'accordo quadro per il risanamento dell'area. L'accordo prevede che la gestione degli interventi sia a carico della Regione Lazio, come Responsabile Unico dell'Attuazione (RUA), e mette a disposizione 53,6 mln di euro per le operazioni di bonifica per i primi 12 interventi, individuati da ISPRA come prioritari in base all'impatto inquinante sui terreni. Dieci interventi ricadono in provincia di Frosinone e due in provincia di Roma e i lavori dovrebbero realizzarsi nell'arco di 4 anni.

Questo accordo è un successo e dà speranza a un territorio compromesso dall'inquinamento. Non basta però, c'è bisogno di dare continuità all'erogazione di risorse economiche per traguardare la realizzazione di una bonifica tra le più importanti d'Italia.

da 81) a 83) INFRASTRUTTURE – Risanamento della rete idrica colabrodo per abbattere la dispersione di Roma, Frosinone e Latina

Dopo la siccità del 2017 e le cronache che hanno messo in primo piano le captazioni idriche sul Lago di Bracciano, atte a compensare la mancanza di acqua negli acquedotti romani, diventa sempre più urgente ammodernare la rete. Negli anni tra il 2011 e il 2016 la dispersione idrica nella **capitale (ATO2)** è passata dal 27% al 44,4%, mentre a **Frosinone (ATO5)** il dato è schizzato dal 39% al 75,4%, stabile e altissima la dispersione nella provincia di **Latina (ATO4)** al 65%. I primi due ambiti sono di gestione Acea, multiutility partecipata al 51% dal Comune di Roma, al 23% dal gruppo francese Suez e al 5% dal gruppo Caltagirone che nel 2017 ha chiuso i conti con utili pari a 181 mln di euro. L'ATO4 di Latina è di gestione di Acqualatina Spa, società mista a prevalente capitale pubblico, con il 51% del capitale detenuto dai Comuni che ne fanno parte, in proporzione alla popolazione residente. La decisione di mettere mano agli acquedotti per tappare i buchi è a discrezione del gestore, che non lo ha fatto per anni senza che sia prevista alcuna sanzione. Intanto, il Lago di Bracciano, risorsa idrica e naturalistica senza uguali, sceso fino a meno 190 cm dal livello dello zero idrometrico nel dicembre 2017 dopo le forti captazioni, ha recuperato ben poco nonostante stagioni tutt'altro che poco

pioverse e la grave condizione alle porte della stagione estiva. Il 3 maggio 2019 l'idrometro segnava meno 141 cm.

ABRUZZO

84) BONIFICHE – La discarica Tre Monti (SIN di Bussi) aspetta

Il polo chimico di Bussi sul Tirino (PE) è stato inserito tra i Siti di Interesse Nazionale nel 2008. L'area del SIN comprende le aree del complesso industriale (appartenute nel corso degli anni a diverse società come Montecatini, Montedison (oggi Edison), Monteflus, Ausimont, Solvey,...), le aree poste a monte degli stabilimenti, dove erano state autorizzate negli anni Ottanta due discariche per lo stoccaggio di inerti (discarica 2A e discarica 2B), e due discariche abusive (località Tre Monti e discarica adiacente la discarica 2A) per un totale di circa 234 ettari.

Sono passati oltre dieci anni (agosto 2018) per avere l'approvazione del progetto di bonifica della discarica Tre Monti per cui dovrà ancora provvedere Edison.

La mancata individuazione del responsabile della contaminazione all'interno del sito industriale di Bussi (ben 11 anni di querelle giudiziaria per arrivare a sancire a settembre 2018 che non ci sono responsabilità per il drammatico inquinamento) farà accumulare altri ritardi per la bonifica dell'area più vasta, quasi 27 ettari, di tutto il SIN.

Sono al palo anche le due discariche 2A e 2B situate vicino allo stabilimento (circa 9 ha). I lavori di rimozione dei rifiuti, finanziati nel 2011 con 50 mln di euro e appaltati in via definitiva oltre un anno fa dal Ministero dell'Ambiente, non sono ancora iniziati. Il sindaco di Bussi a gennaio scorso ha diffidato il Ministero dell'Ambiente a provvedere. Mentre il Ministero dell'Ambiente e la Regione Abruzzo agli inizi di aprile hanno notificato l'atto di citazione a Edison con cui chiedono circa 1,5 miliardi di euro di danni per ripagare la bonifica.

I cittadini aspettano, il disastro ambientale continua a fare danni.

85) RIGENERAZIONE – L'Aquila a dieci anni da sisma, cercasi scuole e spazi sociali

La ricostruzione pubblica della città dell'Aquila è una chimera. In particolare quella del patrimonio dell'edilizia scolastica è la grande assente del piano di rinascita della città e del suo territorio provinciale. Gli studenti sono ancora in periferia, ospiti dei Musp (Moduli ad Uso Scolastico Provvisori) nonostante la disponibilità dei fondi: nessuna scuola è tornata agibile. Ricostruire le scuole deve essere la priorità sociale, perché la scuola, integrata in un progetto sociale di città, delinea e partecipa alla definizione della comunità.

Quanto alle famose *New Town* volute dal governo Berlusconi sono ancora lì, 19 quartieri dormitorio sparpagliati attorno alla città, privi di servizi e di spazi per la socialità. Totalmente lasciati al degrado insieme all'abbandono dei numerosi moduli difettosi, con balconi che continuano a crollare.

Non è dato ancora sapere il destino urbanistico di tutto ciò.

da 86) a 88) MESSA IN SICUREZZA – Infrastrutture e viabilità sicure

Con una viabilità regionale critica e fortemente dissestata nelle aree interne, dopo le scosse di terremoto in Molise dell'agosto 2018, il crollo del ponte Morandi a Genova e gli eventi atmosferici estremi sempre più frequenti, in Abruzzo è aumentata, per fortuna, l'attenzione al tema della sicurezza delle infrastrutture e della viabilità, grazie anche alla campagna di Legambiente #SosInfrastruttureSicure.

A 10 anni dal terremoto del 2009, urge lo sblocco dei fondi per la messa in sicurezza dei viadotti delle **autostrade A24** (la Strada dei parchi che collega Roma a Teramo passando per l'Aquila) e **A25** (dalla provincia di Rieti attraversa l'Appennino per congiungersi con l'Adriatica).

Diversi i Viadotti interessati dalla caduta di calcinacci e dal ferro a vista: dal Ponte di Pietrasecca al viadotto di Cocullo. Nelle stesse condizioni versa la gran parte dei viadotti Peligni, di Campo di Fano e di Pratola Peligna e non va meglio per i viadotti Popoli-Bussi, dove saltano i giunti con le scosse di terremoto. Lo stato delle due arterie è al centro di un braccio di ferro tra la concessionaria e il Ministero delle infrastrutture sull'erogazione di fondi necessari per la messa in sicurezza di tratti, strategici in caso di calamità naturali. L'intervento si è fermato a metà per lo stop dei fondi.

Anche il **tratto dell'A14** desta preoccupazione. L'area della Val di Sangro, dove si trova la Sevel (il più grande stabilimento di veicoli commerciali leggeri d'Europa), vive uno stato di precarietà del sistema viario in generale, con l'aggravamento delle condizioni del Ponte Nuovo e del Guastacconcio.

89) RIFIUTI – Da discarica a impianto per l'economia circolare

Dopo il sequestro preventivo, emesso dal gip del tribunale di Vasto, della terza vasca della discarica di proprietà del consorzio dei Comuni di igiene urbana *Civeta*, è tempo di fare un salto di qualità facendo diventare il Consorzio un polo di eccellenza, attraverso una seria gestione che superi il 'sistema discarica' e punti a realizzare impianti utili e necessari alla corretta chiusura del ciclo dei rifiuti. Tra questi, un impianto di digestione anaerobica della frazione organica dei rifiuti solidi urbani in grado di produrre biometano. Ogni anno 40.000 tonnellate di rifiuti organici potranno così essere trasformati in biogas nei fermentatori anaerobici.

Il progetto prevede un ampliamento dell'impianto di compostaggio già esistente e costituirà un anello fondamentale nella gestione dei rifiuti biodegradabili dell'intera Regione Abruzzo. A settembre 2018 è stata aggiudicata definitivamente la gara (procedure iniziate nel 2011) all'impresa concessionaria che dovrà eseguire la progettazione esecutiva e la realizzazione.

90) MESSA IN SICUREZZA – Risolvere l'inquinamento dell'acquifero del Gran Sasso

L'inquinamento delle falde acquifere, con composti chimici, sotto il massiccio dell'Appennino vede molte responsabilità, tra cui le attività dell'Istituto di fisica nucleare e le gallerie autostradali. Si tratta di acqua destinata a 700 mila cittadini abruzzesi. All'inquinamento si aggiunge lo spreco dell'acqua potabile captata dall'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare (INFN): 100 litri d'acqua al secondo che vengono messi a scarico per evitare fonti di inquinamento e il cui costo finisce in bolletta pagata dai cittadini. Alla luce dei rilievi formalizzati dalla magistratura inquirente, dopo oltre 15 anni di incertezza, ben due sequestri e finora nessuna soluzione, c'è bisogno di un intervento chiaro e risolutivo. Quanto al procedimento penale, Legambiente ha stabilito di costituirsi parte civile. Per dare soluzione al problema: nel Piano economico finanziario (PEF) per le Autostrade A 24 e A25 devono essere previsti capitoli di spesa per la protezione degli acquedotti e dell'acquifero; l'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare (INFN) deve produrre il Piano per l'allontanamento delle sostanze pericolose e il Governo deve prevedere un intervento finanziario per la messa in sicurezza definitiva dei laboratori.

MOLISE

91) INFRASTRUTTURE – Terminal bus di Campobasso in attesa dei servizi

Il terminal esiste come area di partenza e di arrivo degli autobus regionali e interregionali. Progettato negli anni Ottanta, ultimato alla fine degli anni Novanta, venne inaugurato parzialmente nel 2003, senza i servizi più elementari per gli utenti, compresi i bagni, danneggiati nel frattempo dai vandali e da anni di incuria. Nei prossimi mesi finalmente dovrebbe essere in funzione il collegamento pedonale verso il centro della città che garantirà quantomeno la sicurezza per le migliaia di viaggiatori che transitano ogni giorno. Quanto al completamento dei lavori e alla gestione, dopo un contenzioso molto oneroso per il Comune e dopo una procedura ingarbugliata di affidamento in project financing, sembra sia possibile procedere all'appalto. Sono a disposizione 2 mln di euro di fondi comunitari attribuiti al Comune dalla Regione. Sarà la volta buona?

92) TRASPORTI – Collegare con una ferrovia Termoli alla Capitale

Il rapporto Pendolaria di Legambiente definisce la situazione della rete ferroviaria molisana tra le "più drammatiche d'Italia". Dalla fine del 2016, infatti, non circolano più treni sugli 87 km tra Termoli e Campobasso, in vigore dal 1882. Su tale taglio ha inciso fortemente una rete ferroviaria oramai non più competitiva rispetto al trasporto su gomma, visto i pochi interventi di ammodernamento. Gli interventi di elettrificazione del ramo ferroviario Roccaravindola-Isernia-Campobasso e l'adeguamento, anche con tratti in variante, della Campobasso-Termoli garantirebbe per i pendolari un corridoio efficace tra Termoli e Roma, che in passato si voleva realizzare con la costruzione di un'autostrada Termoli-San Vittore (un'opera faraonica poi bocciata nel 2014 dallo *Sblocca Italia*). È durato anni il confronto tra la Regione Molise e le Ferrovie. A luglio 2018 l'annuncio: siglata la convenzione tra Regione e RFI concernente le opere di potenziamento infrastrutturale e tecnologico sulla tratta Roccaravindola-Isernia-Campobasso. L'accordo prevede una prima fase di interventi di elettrificazione sulla Roccaravindola-Isernia (18 km) e di velocizzazione della tratta Roccaravindola-Isernia-Bojano. A seguire il completamento dell'elettrificazione sulla tratta Isernia-Campobasso (57 km). Il costo complessivo degli interventi è di 80 mln di euro, suddivisi in 30 milioni per la prima tranche di lavori (15 milioni con le risorse previste nel Contratto di Programma, gli altri 15 milioni messi dalla Regione Molise, attraverso il Patto per lo sviluppo del 2016) e 50 milioni per la seconda (Delibera Cipe di fine 2017, Fondi di Sviluppo e Coesione 2014-2020). L'inaugurazione della posa del primo palo è di metà aprile, speriamo non rimanga il solo. Quanto alla tratta Termoli-Campobasso, a gennaio 2019 sulla stampa sono apparse indiscrezioni per cui FS potrebbe metterci una croce sopra.

da 93) a 95) INFRASTRUTTURE – Una rete stradale contro lo spopolamento delle aree interne

Le aree interne molisane soffrono del progressivo spopolamento, peggiorato a causa di una rete stradale disastrosa. Due degli assi stradali che collegano il Molise con le Regioni confinanti, ossia il viadotto "Sente" e la Fondo Valle del Tappino (SS 645), sono afflitti da problematiche di lunga durata. Il **viadotto Sette**, chiuso dopo il terremoto del 18 agosto 2018, è la via di collegamento tra l'alto Molise e l'Abruzzo. La sua chiusura, dovuta a problemi di staticità, durante l'inverno appena passato ha creato non pochi problemi agli spostamenti dei cittadini. Per la sua riapertura sono stati stanziati 2 mln di euro, risorse che dovevano essere impiegate entro febbraio, ma a oggi non si è mossa ancora foglia. Le ultime news informano di un accordo tra Anas e provincia di Isernia per velocizzare la progettazione.

Non va meglio al confine con la Puglia, dove la **Fondo Valle del Tappino** (SS 645) dal 2011 è interessata da un movimento franoso nel territorio di Pietracatella (CB). Il 24 ottobre 2017 il Presidente di Anas Gianni Vittorio Armani assunse l'impegno formale di finanziare il progetto di

bypass della frana. Lo studio di fattibilità è stato ultimato e la conferenza di servizi ha dato parere positivo. Sono stati chiesti 20 mln di euro al MIT, probabilmente ne serviranno 40 milioni, ne sono disponibili 5 milioni con i quali hanno iniziato le attività di sondaggio e rilievi. I pendolari che si spostano sulla più importante arteria stradale di collegamento tra Campobasso e la Puglia continuano ad affrontare il problema del movimento franoso.

Altro intervento necessario riguarda il completamento della **fondovalle del Sangro**, nel tratto che da Castel del Giudice entra in Abruzzo. A causa di un viadotto, la cui costruzione è cominciata decenni fa e non è mai terminata, tutto il traffico di TIR diretti o verso l'area industriale di Atesa o provenienti dalla stessa è stato deviato sulla Trignina, causando numerosissimi problemi di traffico e incidenti, alcuni dei quali mortali

96) e 97) MESSA IN SICUREZZA – Nell'attesa il movimento franoso continua

Il Molise è una delle regioni con il più alto tasso di Comuni a rischio dissesto idrogeologico. Due sono i comuni simbolo: Civitacampomarano e Petacciato. Il movimento franoso di Petacciato è tra i più ampi d'Europa e minaccia costantemente le infrastrutture presenti nell'area (SS16, A14, linea ferroviaria adriatica). Per l'intervento di mitigazione della **frana di Petacciato**, i costi ammontano a circa 41 mln di euro. Stessa cosa per il Comune di **Civitacampomarano**, dove a oltre due anni dalla frana che ha messo a forte rischio il paese, non si hanno ancora notizie di azioni volte ad affrontare la problematica. Nel mentre il Comune ha realizzato una stima dei danni causati dal movimento franoso che ammonterebbero a circa 1,8 mln di euro. Le ultime notizie risalgono ad agosto 2018 in occasione dell'incontro del presidente di Regione, nonché commissario straordinario per il rischio idrogeologico, al Ministero dell'Ambiente: *“è stata acquisita la disponibilità delle risorse per l'intervento di mitigazione della frana di Petacciato, ammontanti a circa 41 mln di euro, e dato il via alle procedure preordinate all'intervento stesso. Per quanto riguarda il dissesto di Civitacampomarano, il commissario ha disposto l'acquisizione dello studio preliminare dell'intervento redatto a cura del Comune.”*

Nell'attesa, che si presume lunga, i cittadini dei due Comuni attendono la messa in sicurezza del loro territorio.

CAMPANIA

98) MOBILITÀ URBANA – Pendolari in attesa dei treni sulla ex Circumvesuviana

Proseguono i disagi per i pendolari delle linee ex Circumvesuviana, linee che collegano un'area metropolitana di circa due milioni di abitanti e si estendono per circa 142 km (distribuiti su 6 linee e 96 stazioni). Si sviluppano intorno al Vesuvio, sia lungo la direttrice costiera verso Sorrento, sia sul versante interno alle pendici del Monte Somma, fino a raggiungere Nola, Baiano e l'Agro nocerino-sarnese. I pendolari hanno visto nel corso degli ultimi 10 anni un peggioramento costante con aumento delle soppressioni e dei ritardi oltre i 15 minuti. Pendolari e turisti sono costretti a viaggiare con treni stracolmi, a cui si aggiungono i guasti al materiale rotabile. La speranza è che la tendenza si inverta presto grazie al bando di gara aggiudicato per 220 mln di euro per nuovi treni sulle linee ex Circumvesuviana. Si aspetta la consegna dei primi treni entro il 2019, anche se non sono indicati né quanti né date precise.

99) e 100) MOBILITÀ URBANA – Raddoppio Circumflegrea tratta Quarto-Pianura/Pisani e collegamento Cumana/Circumflegrea

I lavori per questa importante opera sono in estremo ritardo. Il 31 maggio 2017 sono stati riaperti i cantieri, dopo 5 anni di stop, per il raddoppio della linea nella tratta compresa tra le stazioni di Pisani e di Quarto, rientranti nell'ambito dell'ammodernamento e potenziamento della ferrovia Circumflegrea. L'opera include 3 km di raddoppio e il completamento del viadotto di Quarto, la realizzazione di due contigui ponti in corrispondenza del centro storico dell'abitato di Quarto e il completamento delle opere civili della sede ferroviaria con opere di sostegno e di regimentazione delle acque meteoriche. L'importanza di questo intervento risiede nella capacità della linea che vedrà la frequenza dei treni passare dagli attuali 20 minuti a 10 minuti. Anche in questo caso si sono registrati disagi gravissimi per i 42.000 pendolari che quotidianamente usufruiscono delle linee Circumflegrea e Cumana. Si prevede che il primo tratto del raddoppio sia completato nel 2020; per gli altri due interventi serviranno altri 2-3 anni dall'apertura dei cantieri. I costi complessivi sono quantificati in 535 mln di euro, mentre ne sono disponibili 251 milioni.

101) MOBILITÀ URBANA – In attesa della linea 6 della metropolitana napoletana

Di vitale importanza per lo sviluppo della rete di mobilità cittadina è il prolungamento della linea 6 della metro napoletana, richiusa al pubblico nel 2013 in previsione del prolungamento. Fu aperta nel 1988, chiusa dopo i mondiali del 1990 per essere riaperta nel 2011. Una storia trentennale travagliata. La tratta in costruzione prevede il prolungamento verso il centro cittadino, da Mergellina a Municipio, con 3 stazioni intermedie. La nuova tratta permetterà un rapido collegamento con il centro cittadino e l'interscambio con la linea 1.

Il cantiere, aperto nell'autunno del 2018 a Piazza Plebiscito, ha subito uno stop per il ricorso da parte del Ministero dei Beni Culturali, in dissenso con l'autorizzazione data dalla Sovrintendenza. Il Tar, a metà marzo 2019, ha dato ragione per la seconda volta al Comune di Napoli per cui in teoria il cantiere sarebbe sbloccato, salvo ulteriori ricorsi. Intanto serviranno altri 2 mln di euro per realizzare i lavori di ripristino delle stazioni già completate, ma vandalizzate negli anni.

102) MESSA IN SICUREZZA – Troppi gli immobili abusivi in attesa d'essere demoliti

Licenze edilizie fantasma, ordinanze di demolizioni non eseguite, richieste di sanatorie mai vagliate. Case abusive tollerate e mai abbattute. Ancora di più se su quella casa pende da decenni un ordine di demolizione perché costruita abusivamente, magari in una zona di pregio, in un'area protetta o lungo la costa. Gli abbattimenti sono un obbligo previsto dalla legge, ma a quanto pare nella realtà sono poco più di una facoltà per i comuni. In Campania su 16.596 ordinanze di demolizione, sono

state eseguite solo il 3%, pari a 496 immobili abbattuti. Significa che sono ancora ben saldi alle fondamenta più dell'97% degli abusi edilizi che, invece, sarebbero dovuti andare giù negli ultimi quindici anni. Non solo non si demolisce, ma neppure si acquisisce al patrimonio pubblico come prevedrebbe la legge: nella regione campana appena il 2% di questi immobili risulta infatti trascritto dai Comuni nei registri immobiliari (pari 310 immobili). Così le case restano nella disponibilità degli abusivi che ne godono senza alcun titolo e senza oneri, nell'indifferenza più totale. A partire dalla Campania, maglia nera da decenni per il cemento illegale, deve partire una nuova stagione di legalità e di bellezza, perché occorre riscattare interi territori e le loro comunità, riportando sicurezza, economia e turismo sostenibili.

da 103 a 117) RIFIUTI – Spreco di soldi e di opportunità

In Campania poco o nulla si è concretizzato nella realizzazione dell'impiantistica necessaria al trattamento della frazione organica proveniente da raccolta differenziata (FORSU), a fronte di un fabbisogno non soddisfatto attestato al 2017 a circa 600.000 tonnellate. Rifiuti che vengono trasportati fuori regione con costi esorbitanti a carico dei cittadini. Un'emergenza rifiuti mai risolta e per cui lo Stato italiano paga, per la procedura d'infrazione europea, una multa di 120 mila euro ogni giorno che passa.

Tutto ciò accade nonostante ci sia un Piano Regionale dei Rifiuti, oltre che una disponibilità della Regione a "promuovere" 15 impianti di trattamento FORSU con relativi finanziamenti: in media circa 16 mln di euro per impianto, per un totale di 240 mln di euro, che rimangono fermi.

Il vero nodo è nel governo del settore, cioè nelle attività di indirizzo e controllo attribuite per legge ai Comuni, che sono chiamati a esercitarlo in forma associata attraverso gli Enti d'Ambito.

Agli Enti d'Ambito sono infatti attribuiti la pianificazione d'Ambito e la sua articolazione in sub aree, l'individuazione del gestore, la definizione e il perseguimento degli standard delle performance del servizio, la determinazione della tariffa, il perseguimento di elevati livelli quantitativi e qualitativi della raccolta differenziata; in pratica ciò che è necessario per far funzionare il ciclo dei rifiuti.

Prerogativa degli Enti d'Ambito è anche la definizione della collocazione dell'impiantistica. Un tema caldo rispetto al quale si è assistito alla nascita di decine di comitati locali del "contro", che non a torto, purtroppo, esprimono il diffuso senso di sfiducia e diffidenza dei cittadini nei confronti delle istituzioni pubbliche per le tante, assurde, vicende di inadeguata gestione dei rifiuti cui sono stati sottoposti. Sfiducia dei cittadini che si accompagna alla quasi inerzia degli amministratori comunali che hanno responsabilità negli Enti d'Ambito, ma anche dei Comuni non rappresentati che non svolgono azioni di sollecito.

La palla è nelle mani dei Sindaci che hanno il dovere di impegnarsi affinché finalmente possa essere soddisfatto il fabbisogno di servizio di gestione dei rifiuti e al contempo si possano concretizzare le notevoli potenzialità di sviluppo connesse all'economia circolare.

PUGLIA

118) BONIFICHE – I Commissari straordinari passano, le aree contaminate dell'ex Ilva restano

L'ultimo Piano Ambientale relativo allo stabilimento ex Ilva di Taranto, adottato con DPCM del 29 settembre 2017, prevede che gli interventi di messa in sicurezza, bonifica e risanamento ambientale da realizzare nelle aree contaminate rimaste nella titolarità dell'Amministrazione Straordinaria dell'ILVA S.p.A., non oggetto di cessione e quindi esterne al perimetro dell'Autorizzazione Integrata Ambientale (AIA), dovranno essere eseguiti dai Commissari Straordinari nominati dal Governo. Sono aree sostanzialmente destinate in precedenza a discarica dei rifiuti industriali: ex Cava Due Mari, ex cava Cementir, Mater Gratiae, Gravina di Leucaspide, per la cui bonifica i Commissari Straordinari devono formalizzare le proposte di intervento al Ministero dell'Ambiente, attivando le procedure previste per i Siti di Interesse nazionale (SIN).

Il 1° novembre 2018 lo stabilimento ex Ilva di Taranto è passato sotto il controllo di Arcelor Mittal. E' cronaca di questi mesi l'ulteriore garbuglio che ne è seguito alla comunicazione fatta da Arcelor Mittal il 4 novembre scorso di rescissione del contratto di acquisto.

Sono quindi a rischio i 200 milioni a carico di Arcelor Mittal destinati agli interventi di decontaminazione e bonifica del suolo e delle acque sotterranee, rivenienti dagli impegni assunti dall'azienda con l'Addendum al Contratto di affitto. La messa in sicurezza della falda superficiale e profonda che dalle aree poste sotto lo stabilimento siderurgico finisce per sfociare nel Mar Piccolo di Taranto è, ovviamente, di massima rilevanza. I lavori dovrebbero essere completati entro il 2023. Ma a che punto è la bonifica delle aree a carico del pubblico per cui sono nominati i Commissari straordinari? Le risorse non mancano: ammonta a circa 800 mln di euro la somma riveniente dalla transazione con la famiglia Riva destinata alla bonifica. Il 6 marzo 2019 i Commissari straordinari (nominati a gennaio 2015) sono stati protagonisti di una Audizione alla Camera dei Deputati, Commissione VIII in cui, rispetto agli interventi di bonifica da effettuare hanno fornito solo alcune generiche indicazioni. Il 1° giugno 2019 sono stati nominati nuovi Commissari al posto dei precedenti, ma non c'è stato finora nessun cambio di passo e a tutt'oggi, i cittadini di Taranto non conoscono le proposte di intervento poste sotto la responsabilità dei Commissari straordinari.

Legambiente chiede che si proceda rapidamente e che i Commissari forniscano al più presto una informazione puntuale e dettagliata sull'utilizzo delle risorse di cui sono in possesso unita ad un preciso cronoprogramma degli interventi di bonifica da effettuare.

119) BONIFICHE – A Taranto la bonifica del Mar Piccolo è sempre in alto mare

Il Mar Piccolo di Taranto, gravato dai veleni riversati negli anni dall'Arsenale Militare, dagli ex Cantieri Navali di Fincantieri e dal siderurgico, è stato inserito sin dal 1990 nelle aree a elevato rischio ambientale e dal 1998 è tra i Siti di Interesse nazionale (SIN). Per la sua bonifica erano stati stanziati 119 mln di euro. Il primo commissario straordinario alla bonifica di Taranto, l'ingegner Alfio Pini, fu nominato a gennaio 2013. L'attuale commissario, la dottoressa Vera Corbelli, è stata nominata a luglio del 2014. Sette anni di commissariamento e la bonifica del mar Piccolo continua a essere in alto mare. In questi anni il Mar Piccolo è stato oggetto di numerosi studi, dopo la decisione della dottoressa Corbelli di considerare insufficiente quello prodotto da Arpa Puglia ad aprile del 2014, reso pubblico solo dopo 200 giorni. Nello studio Arpa erano state già indicate alcune linee guida da utilizzare per la bonifica di un ecosistema estremamente complesso che necessita di diverse tipologie di interventi. A tutt'oggi la dottoressa Corbelli non ha reso pubblici gli esiti degli studi effettuati, nonostante le nostre reiterate richieste. In concreto, i fondali inquinati del Mar Piccolo sono stati interessati sinora solo da lavori di rimozione e smaltimento dei materiali di natura antropica (veicoli, pneumatici, ecc...), peraltro ancora da completare. Invece, per ciò che attiene il risanamento e la messa in sicurezza permanente dei sedimenti è stato pubblicato il 1° giugno 2018

il bando di gara per l'affidamento della progettazione definitiva ed esecutiva, nonché della realizzazione degli interventi nelle aree prioritarie mediante dimostrazione tecnologica. Il bando prevede preventive sperimentazioni per tre tipologie di interventi che coincidono con quelle a suo tempo evidenziate da Arpa Puglia.

A distanza di quasi un anno e mezzo non si conoscono ancora gli esiti del bando. Di concreto, quindi, ancora nulla: a 7 anni dall'insediamento della struttura commissariale una delle aree più importanti di Taranto, sia dal punto di vista identitario per la città che per le attività economiche che vi si svolgono e che vi si potrebbero svolgere, rimane ancora da bonificare. E chissà per quanto tempo ancora lo rimarrà, visto che le sperimentazioni devono ancora cominciare, che bisognerà aspettarne gli esiti e valutarli per passare, finalmente, agli interventi veri e propri. Eppure si fa un gran parlare di attività economiche e occupazionali alternative al siderurgico ma nemmeno le bonifiche, che darebbero un po' di ossigeno in tutti i sensi, riescono a partire.

Serve una decisa accelerazione degli interventi: più che stipulare nuovi protocolli di intesa è necessario cominciare al più presto le sperimentazioni previste e rendere noti gli esiti degli studi effettuati sinora, in modo che tutti i cittadini possano averne contezza per poter valutare con cognizione di causa gli interventi che si andranno ad effettuare.

120) RIGENERAZIONE – Il Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS) di Taranto

È almeno dal 2012, anno in cui il provvedimento di sequestro della magistratura portò alla ribalta la complessa vicenda dello stabilimento siderurgico, che si sprecano le promesse (e i provvedimenti) di sostegno all'economia e all'occupazione della città jonica succube della monocultura dell'acciaio. Il D.L. n. 1 del 5 gennaio 2015 ha previsto che l'attuazione degli interventi funzionali ad affrontare le situazioni di criticità ambientale, socio-economica e di riqualificazione urbana, sia disciplinata da uno specifico Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS), attivando un Tavolo istituzionale permanente per l'Area di Taranto (TIP). Tale Tavolo, costituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, ha assorbito le funzioni di tutti i tavoli tecnici istituiti per affrontare l'emergenza con l'incarico di definire il contenuto operativo dello strumento di programmazione e di coordinarne l'attuazione. Il tavolo inter-istituzionale del Contratto istituzionale di sviluppo per Taranto (Cis) si è riunito l'ultima volta, presieduto dall'allora ministro per la Coesione territoriale Claudio De Vincenti, il 9 aprile 2018. In quella sede fu fatto il punto sullo stato di avanzamento degli interventi previsti: lavori conclusi per 92 mln di euro e cantieri aperti per ulteriori 398, pari complessivamente al 57% della dotazione iniziale di 863 mln di euro, con ulteriori 357 milioni di opere in fase di progettazione. Inoltre, venne ufficializzata l'implementazione delle risorse, che raggiunsero complessivamente 1 miliardo e 100 milioni. Gli interventi dovrebbero interessare principalmente le bonifiche, il recupero della città vecchia di Taranto, il polo museale dell'Arsenale, il nuovo ospedale di Taranto. L'ulteriore integrazione delle risorse riguardò 52 mln di euro stanziati dal Cipe per le bonifiche (di cui 40 milioni per il rione Tamburi); 70 mln di euro per il progetto di "Ammodernamento tecnologico delle apparecchiature e dei dispositivi medico diagnostici delle strutture sanitarie dei comuni dell'Area di Taranto", 90 mln di euro sbloccati dal Cipe per la Città vecchia di Taranto a seguito della conclusione della fase istruttoria dei progetti esecutivi previsti dal CIS per il centro storico. Dopo un cambio di governo, trascorso un anno in cui istituzioni e politica si sono "dimenticate" delle proprie responsabilità lasciando che le risorse pubbliche fossero congelate e si accumulassero enormi ritardi nella realizzazione dei progetti, finalmente, il 24 aprile di quest'anno, l'allora Ministro dell'Economia Di Maio, accompagnato da ben altri quattro Ministri della Repubblica, è tornato a Taranto per riunire il "Tavolo". Si è scusato per averci messo tanto tempo ma voleva arrivare ben preparato. I frutti portati dopo otto mesi di "difficile" lavoro di preparazione per lo sviluppo economico della città: la costituzione di tre gruppi di lavoro, la promessa di rivedersi dopo due mesi, le risorse rese disponibili

precedentemente, lo slogan "piena riconversione dell'area di Taranto". Poi un nuovo cambio di Governo, un nuovo blocco delle attività del CIS e, da ultimo, l'annuncio dell'addio da parte di Arcelor Mittal che ha reso ancora più stringente la necessità di portare avanti progetti capaci di contribuire davvero alla diversificazione del tessuto produttivo tarantino. Nonostante la crisi diventa sempre più drammatica, l'attuale Ministro allo sviluppo economico Stefano Patuanelli a dicembre scorso ha convocato, per poi sconvocarla, la riunione del Tavolo per illustrare gli Interventi programmati per il 2020-2023.

Va recuperato in fretta il tempo perduto dando priorità agli interventi relativi alla bonifica del Mar Piccolo, alla creazione del polo museale dell'Arsenale Militare, che può diventare un grande polo culturale e turistico, affiancando l'esperienza del Museo Archeologico di Taranto e del Museo Diocesano, ed al recupero della Città Vecchia di Taranto, possibile volano di un diverso sviluppo, patrimonio unico e irripetibile la cui perdita risulterebbe irreparabile e che va salvaguardato con tutte le sue peculiarità, per la quale proponiamo che si apra un grande cantiere di restauro - ripetendo la virtuosa operazione culturale fatta a Matera (non a caso capitale europea della cultura 2019) con il recupero dei Sassi - che preveda una certissima opera di conservazione, restauro e recupero del patrimonio edilizio, in grado di restituire nuova vita all'Isola coniugando le moderne esigenze dell'abitare con quelle del restauro e della conservazione.

121) DEPURAZIONE – La chimera del riutilizzo delle acque depurate a Taranto

Nel 1994 fu finanziata, e successivamente realizzata con lavori ultimati nel 1997, la condotta che doveva portare le acque affinate degli impianti reflui civili dei depuratori Gennarini e Bellavista allo stabilimento siderurgico di Taranto per essere utilizzate nei processi di raffreddamento degli impianti. In tal modo si sarebbe evitato il prelievo per usi industriali delle acque del fiume Sinni, liberando una portata d'acqua pari a 250 litri al secondo. A valle di questa condotta fu installato un impianto di super affinamento per rendere le acque idonee all'uso industriale.

Il primo e più importante lotto della condotta costò 17 miliardi di lire e fu progettato quando l'Italsider era ancora di proprietà pubblica e vi era l'accordo sull'uso delle acque reflue per il raffreddamento degli impianti. I Riva, diventati proprietari dello stabilimento di Taranto nel 1995, si rifiutarono di utilizzare quelle acque. L'opera fu mantenuta per alcuni anni per poi essere abbandonata.

Nell'Autorizzazione Integrata Ambientale (AIA) rilasciata all'Ilva nel 2011 fu inserita una prescrizione che sanciva l'obbligo per l'azienda siderurgica di utilizzare prioritariamente le acque affinate dei depuratori Gennarini e Bellavista.

Il Piano Ambientale del 2014 fissò in 24 mesi dalla stipula dei previsti accordi con la Regione Puglia (necessari per disciplinare ai sensi del DM 185/03 le modalità di gestione degli impianti e la relativa contribuzione annuale fissa al costo di gestione a carico dell'azienda) i tempi di esecuzione dell'intervento.

L'azienda si è sempre opposta a questa soluzione. Ha anche intentato un ricorso, perdendolo, presso il Tar di Lecce, avverso il quale Legambiente si costituì ad opponendum. L'ormai ex Ilva, oggi ArcelorMittal, per il raffreddamento dei suoi impianti e per necessità di processo, utilizza ingenti quantità di acque prelevate da varie fonti: Mar Piccolo, Tara, Sinni, Fiumicello, ma anche da 32 pozzi. Di contro le acque reflue trattate dei depuratori Gennarini e Bellavista vengono scaricate a mare. E nella regione, come sottolineato dall'Arpa Puglia, il fenomeno del depauperamento delle risorse idriche sotterranee assume proporzioni preoccupanti: occorre quindi mirare ad una generale riduzione del prelievo da ogni fonte. Le acque dei fiumi Tara, Sinni e Fiumicello, prelevate in ingenti quantità dall'Ilva, risultano sempre più strategiche per garantire l'approvvigionamento idrico per uso civile e agricolo in particolare durante l'estate.

Legambiente ritiene che vada superata ogni resistenza, imponendo l'esecuzione della prescrizione AIA in tempi rapidi, e superando i ritardi nella progettazione dell'adeguamento dell'impianto di depurazione a fini industriali. Si eviterebbero: le inaccettabili riduzioni della portata del fiume Tara e gli emungimenti praticati dai pozzi interni allo stabilimento, lo spreco di denaro pubblico connesso al mancato utilizzo delle opere già realizzate sinora, si libererebbe la città di Taranto dalle problematiche collegate al malfunzionamento della condotta sottomarina del depuratore Gennarini, ormai in uno stato di grave degrado.

122) MESSA IN SICUREZZA – Strada Torre a Mare (BA)

Il litorale pugliese non si sottrae all'erosione da moto ondoso. Per anni il tratto di strada sovrastante la Cala Settanni nel quartiere Torre a Mare a Bari ha subito cedimenti ed è interdetta alla circolazione. Nel 2011 un'associazione di genitori del quartiere chiese che venissero presi dei provvedimenti. Da allora l'unico intervento è stato quello di circoscrivere l'area con delle reti che non impediscono comunque l'accesso alle zone a rischio. Da allora più nulla è stato fatto e la costa continua a franare. In questi anni sono stati numerosi gli studi di fattibilità e i piani della costa annunciati e presentati ma mai realizzati.

123) MESSA IN SICUREZZA – “Somma urgenza” per la frana di Montaguto (FG) sulla S.S.90 delle Puglie

La Strada statale 90 garantisce il collegamento dalla Campania alla Puglia. Nel 2006 un'enorme frana nella zona di Montaguto (Fg) la invade creando disagi al traffico, l'interruzione delle condotte idriche e della linea elettrica. L'allora Governo Berlusconi dichiarò lo stato di emergenza. La strada è stata interrotta e riaperta a intermittenza fino a quando nel luglio 2009 si stacca un secondo pezzo di terra inghiottendo strada e un tratto di ferrovia. Nel luglio 2010 furono riaperte la ferrovia e la Statale. Superata l'emergenza, nel 2013 vengono trasferite le competenze dalla Protezione Civile nazionale alla Regione. I progetti di intervento sulla frana, pur approvati, non sono mai partiti. La manutenzione delle aree circostanti è stata scarsa e non si è provveduto a progettare la messa in sicurezza dell'intero fronte. Tutto è fermo meno che la frana che è tornata in movimento. Il Sindaco di Montaguto a metà aprile scorso, dopo gli allarmi dell'autunno scorso, ha disposto l'immediato intervento con la formula “somma urgenza” per canalizzare quantomeno gli accumuli idrici createsi a monte della vallata che rischiano di travolgere anche le opere di contenimento realizzate dopo il 2010.

124) TRASPORTI – La saga, poco epica, delle Ferrovie del Sud Est

Le Ferrovie del Sud Est (FSE) collegano le province meridionali della Puglia: Bari, Lecce, Taranto. I comuni serviti sono circa 130, anche con trasporto su gomma.

A oggi l'infrastruttura ferroviaria è a binario singolo, a eccezione del tratto di 3,5 km tra le stazioni di Bari Sud Est e Mungivacca, e quasi tutta da elettrificare. Dal 2001 al 2015 alcuni ex dirigenti di FSE sono stati indagati per bancarotta fraudolenta. Dal 2015 al 2017 FSE è stata commissariata fino all'acquisto di Ferrovie dello Stato. Dal 2012 sono in corso i lavori di elettrificazione della linea di 112 km, finanziati con 76 mln di euro. Altro intervento di elettrificazione approvato riguarda l'intera linea Martina Franca (TA)-Gagliano del Capo (LE) per circa 189 km e finanziata con 130 mln di euro a valere sul Patto per la Puglia. Al momento mancano ancora all'appello, in mancanza di un progetto, l'elettrificazione nel Salento della linea Novoli-Gagliano, Zollino-Gallipoli, Casarano-Gallipoli e Maglie-Otranto. Costi: 260 mln di euro, di cui 206 milioni disponibili.

125) TRASPORTI – La complicata gestazione del treno-tram Foggia-Manfredonia

L'importanza strategica del progetto "treno-tram" Foggia-Manfredonia, di circa 35 km di lunghezza, annunciato nel 2008, risiede nell'opportunità che questa nuova linea darebbe a migliaia di pendolari, studenti e turisti di spostarsi in tempi ridotti di almeno il 50% rispetto agli attuali autobus. La ferrovia Foggia-Manfredonia è fondamentale anche per il trasporto delle merci, visto il collegamento con il porto industriale. Le risorse di 50 mln di euro sono disponibili e provengono dal Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014/2020, ribadite nel Patto per la Puglia. A marzo scorso, però, l'assessore regionale ai trasporti, sembrerebbe in accordo con il Ministero dei Trasporti, annuncia il defianziamento dell'opera con la motivazione che la tecnologia "treno-tram" non ha la copertura normativa. Al di là della tecnologia, rimane l'esigenza di ammodernare la ferrovia Foggia-Manfredonia per spostare l'offerta di trasporto tra queste due città dalla gomma al ferro, migliorare il livello del servizio, togliere traffico dalla pericolosa Statale Garganica.

Dopo le numerose proteste che sono arrivate a seguito dell'annuncio, c'è da sperare che Regione e Governo decidano di realizzare il progetto. Senza un collegamento ferroviario moderno diventerebbe inutile, tra l'altro, la stazione già realizzata a Manfredonia Ovest.

126) INFRASTRUTTURE – Uno scheletro di scuola a Barletta

Nel 2011 la Provincia di Bari ha avviato i lavori di costruzione di una scuola a Barletta, nella zona Patalini. Quando è stata istituita la nuova Provincia di Barletta-Andria-Trani i lavori si sono interrotti dopo poco. Spiegano in una lettera alcuni consiglieri del Comune di Barletta: "a causa di una delibera provinciale avente ad oggetto il trasferimento del patrimonio da una provincia all'altra, con cui venne erroneamente trasferito anche il diritto di superficie del terreno sul quale sarebbe sorta la scuola, diritto sino ad allora in capo all'impresa e alla banca. Da qui, lo stop dei lavori e l'inerzia dell'attività amministrativa che non si è più occupata della questione". Con l'intento di sbloccare l'impasse, a novembre 2018 sono state svolte due riunioni tra la città metropolitana di Bari, sindaco di Barletta, rappresentanti della provincia Bat, alcuni consiglieri regionali. Non è dato sapere se e quali decisioni siano state prese. Alla base si tratta di capire chi deve pagare i 9 e mln di euro che sarebbero necessari per il completamento dell'opera.

127) INFRASTRUTTURE – Il Palasport di Monopoli (BA) diventato vecchio prima di nascere

La posa della prima pietra per costruire un Palasport in via Procaccia risale al 1985. Le alterne vicende di questa struttura mai finita e ormai inutilizzabile per gli scopi prefissi, è un concentrato di inefficienze, sprechi di tempo, appalti e ri-appalti, contenziosi, studi di fattibilità, annunci roboanti. Nel 2010 lo studio di fattibilità affidato a una società di ingegneria, sulle opzioni progettuali da adottare per ristrutturare l'immobile, presenta quattro alternative che prevedono uno sforzo economico tra i 2,8 e i 4,5 mln di euro. Nell'aprile 2018 la Giunta comunale approva una delibera in cui si decide di trasformare la struttura in un contenitore polifunzionale e di realizzare un impianto sportivo ex-novo, forse più conveniente. Nel frattempo l'opera rimane inutile e inutilizzata.

128) INFRASTRUTTURE – Senso unico di marcia sulla Statale 96 a Modugno (BA)

Nel mese di ottobre 2017 il cavalcavia in agro di Modugno (BA) sovrastante la Statale 96, importante arteria di collegamento tra Bari e il territorio provinciale, è stato gravemente danneggiato nelle sue strutture portanti dall'impatto con un mezzo pesante fuori sagoma. Ad oggi, sia il cavalcavia sia una carreggiata della SS 96 sono chiuse alla viabilità, con deviazione del traffico su un'unica corsia a doppio senso di marcia, con grande disagio per gli utenti. Solo a gennaio scorso è stato approvato il progetto definitivo che ha permesso di mettere a gara i lavori, aggiudicati a marzo scorso. Il costo dei lavori è di 150 mila euro, di cui 75 mila finanziati dalla Regione.

129) INFRASTRUTTURE – L'intricata storia della Statale Maglie-Leuca (LE)

Sono passati circa 24 anni dalla prima ideazione dell'ammodernamento della SS 275 e 14 anni dall'approvazione del progetto preliminare. Negli anni si è assistito a contenziosi tra amministratori, "macroscopiche illiceità" negli appalti, cattiva progettazione, problemi di finanziamento. Oggi il percorso amministrativo per la realizzazione dell'opera è ritornato quasi al punto di partenza. I costi sono quasi triplicati arrivando a circa 300 mln di euro.

130) INFRASTRUTTURE – In attesa della superstrada Lecce-Taranto

L'ammodernamento della Statale 7 ter, la Bradanico-Salentina, dovrebbe collegare Lecce a Taranto in modo sicuro e veloce. È un progetto considerato strategico perché connetterebbe il Salento con la Terra Jonica e quindi con l'area logistica del Porto di Taranto, oltre che avvicinare la Basilicata. A distanza di 4 decenni è usufruibile solo per il tratto di una decina di chilometri da Manduria (TA) a San Pancrazio Salentino (BR). Negli anni il tracciato è stato rivisto più volte per essere ridimensionato.

Per il tratto tarantino mancherebbero solo pochi chilometri e l'ultimazione degli svincoli, permettendo ai cittadini dei comuni del versante jonico di raggiungere il capoluogo evitando i paesini della costa, innestandosi sulla superstrada Taranto-Brindisi.

Lo scorso 16 aprile l'Anas ha reso noto una nuova calendarizzazione dei lavori dell'infrastruttura. Per il completamento della variante San Pancrazio e del tratto Taranto-Grottaglie e Manduria i progetti esecutivi dovrebbero essere pronti entro il 2019 e l'appalto dei lavori entro metà 2020. Per la variante agli abitati di Guagnano-Salice Salentino il progetto esecutivo è previsto per marzo 2021 e l'appalto entro fine 2021. Che sia la volta buona?

BASILICATA

131) BONIFICHE – La partenza lenta della bonifica del SIN Val Basento

Amianto, metalli pesanti, IPA, solventi clorurati e composti aromatici, residui delle lavorazioni degli stabilimenti ANIC/Enichem e Materit, sono solo alcuni degli inquinanti che appestano l'area industriale della Val Basento, dichiarata per questo Sito di Interesse Nazionale: 3.400 ettari nei comuni di Ferrandina, Pisticci, Grottole, Miglionico, Pomarico e Salandra, in provincia di Matera.

La caratterizzazione dell'intero sito ha evidenziato l'inquinamento delle acque sotterranee nel comprensorio di Ferrandina e Pisticci. Dopo la stipula, a dicembre 2009, dell'Accordo di Programma fra il Ministero dello Sviluppo Economico, il Ministero dell'Ambiente, la Regione Basilicata e i Comuni dell'area, ad agosto 2012 è arrivata finalmente la delibera del Cipe con uno stanziamento di 23,4 mln di euro che la Regione Basilicata avrebbe dovuto impegnare entro dicembre 2013. In realtà il 2013 è trascorso con la stipula di un nuovo Accordo di Programma Quadro fra il Ministero dello Sviluppo Economico, il Ministero dell'Ambiente e la Regione Basilicata e la creazione di una Cabina di regia inter-istituzionale per le attività di bonifica senza che si riuscisse a presentare i progetti richiesti dal Ministero. Solo nel novembre 2018 è stata indetta dalla Regione Basilicata la gara per la progettazione definitiva ed esecutiva dell'intervento di bonifica delle sole acque di falda per un importo pari a 1,4 mln di euro. Ed è solo una parte degli oltre 10 mln di euro destinati all'attività di bonifica delle acque di falda inquinate.

132) BONIFICHE – Bonifica SIN Tito

Nell'altro Sito d'Interesse Nazionale lucano, a Tito (Pz), nell'area dell'ex Liquichimica estesa per oltre 300 ettari, le acque sotterranee sono contaminate. Si registrano superamenti delle Concentrazioni della Soglia di Contaminazione (CSC) per Arsenico, Ferro, Manganese, Cloroformio, Cloruro di vinile,

Tricloroetilene, 1,2-dicloroetilene, 1,1,2-tricloroetano, Bromodichlorometano e Idrocarburi totali, Alluminio, Piombo, PCB. Si aggiunge che parte dell'area è stata utilizzata come discarica per lo smaltimento dei fosfogessi, provenienti dai processi produttivi di Liquichimica e, dal 1987 al 1990, per ricevere i fanghi provenienti dall'impianto di depurazione di Potenza. Nel 2005, per completare l'opera, l'azienda Daramic, ubicata nei pressi del SIN, notificava una potenziale contaminazione da composti organo-clorurati in corrispondenza delle acque di falda. L'area viene dichiarata SIN nel 2002 e nel 2012 arriva lo stanziamento dei fondi dal Cipe. Solo nel 2018 è stata avviata la bonifica delle acque sotterranee ed è stato affidato il servizio di caratterizzazione radiologica propedeutico alla bonifica del bacino fosfogessi.

133) MESSA IN SICUREZZA – L'impianto nucleare Itrec di Rotondella

Ad aprile 2018 la Procura della Repubblica di Potenza, sulla base di indagini dei carabinieri del NOE, ha predisposto il sequestro di tre vasche di raccolta delle acque di falda e della condotta di scarico proveniente dall'impianto ITREC di Rotondella. Si tratta dell'impianto nucleare situato nel Centro di ricerca Enea-Trisaia di Rotondella (MT), utilizzato per la conservazione e la sperimentazione del ritrattamento del combustibile nucleare derivato da un ciclo torio-uranio, la cui attività è stata interrotta, come quella degli altri impianti nucleari italiani, in seguito al referendum del 1987.

L'inchiesta della Procura di Potenza riguarda le acque di falda contaminate da sostanze chimiche, in prevalenza tricloroetilene e cromo esavalente, che costituiscono l'eredità avvelenata dell'attività di un impianto (Magnox) posto in area Itrec, che fino al 1987 utilizzava tali sostanze nel riprocessamento delle barre di uranio-torio. Secondo gli inquirenti ci sarebbe stata negli anni una grave e illecita attività di scarico a mare dell'acqua contaminata senza alcun trattamento. In particolare, le acque contaminate, attraverso una condotta, partivano dal sito in questione e, dopo avere percorso alcuni chilometri, si immettevano direttamente nel mare Jonio.

I lavori di smantellamento (decommissioning) e gestione dei rifiuti radioattivi di Itrec, affidati alla Sogin (la Società di Stato incaricata del decommissioning degli impianti nucleari e della gestione dei rifiuti radioattivi) proseguono ancora con troppa lentezza per conflitti di competenza protratti per anni tra Sogin, Regione ed Enea.

134) TRASPORTI – Riuscirà ad arrivare il treno a Matera nel 2023?

Parlare di treno a Matera rievoca una delle gaffe più clamorose delle Ferrovie dello Stato che in uno spot degli anni novanta fecero comparire un tizio che andava a trovare l'anziano parente a Matera in treno. Peccato che a Matera i treni nazionali non ci arrivavano allora, negli anni Novanta, e non ci arrivano ancora adesso, anno domini 2019, in cui Matera è Capitale Europea della Cultura. L'infrastruttura ferroviaria mai completata è il collegamento tra Matera e Ferrandina. Ideata già alla fine degli anni Trenta, questo tratto di ferrovia fu chiuso tra il 1972 e 1974 per eccessivo degrado di impianti e rotabili. Rappresenta un monumento allo spreco con oltre 350 di miliardi di vecchie lire dissipate senza che l'opera, i cui lavori furono avviati nel 1986 per essere finiti nel 2003, sia stata portata a conclusione. Matera, la città dei sassi patrimonio Unesco dal 1993 e Capitale europea della Cultura 2019, è l'unico capoluogo di provincia che non è collegato alla rete ferroviaria nazionale a scartamento ordinario ed è raggiungibile da Bari tramite la linea a scartamento ridotto delle Ferrovie Appule Lucane.

Il tratto ferroviario di 29 km collegherebbe Matera alle direttrici Bari e Napoli. Il costo per il completamento dell'opera si valuta in oltre 300 mln di euro. In base al crono-programma di RFI, per la realizzazione della tratta a binario semplice elettrificato, è previsto il completamento della progettazione delle opere entro luglio 2019, la validazione e predisposizione documentazione per appalti entro settembre 2019, le attività negoziali per gli appalti integrati entro marzo 2020, la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori da marzo 2020 a dicembre 2023.

135) TRASPORTI – Ferrovia Potenza-Melfi-Foggia

La tratta ferroviaria Potenza-Melfi-Foggia gestita da RFI su una linea di 118 km non elettrificata, a trazione termica e a binario unico, è il principale collegamento ferroviario tra Puglia e Basilicata. Sono previsti lavori di elettrificazione e adeguamento per il traffico merci (importante per l'area industriale di Melfi), che dovrebbero concludersi entro il 2022. L'obiettivo è fornire un servizio con treni ogni ora, con aumento della velocità fino a 130 km/h, e con tempi di percorrenza che passerebbero da 140 a 115 minuti. Il costo è di 200 milioni già disponibili.

136) TRASPORTI – Velocizzazione della linea Battipaglia-Potenza-Metaponto

La linea Battipaglia-Potenza-Metaponto costituisce il principale asse ferroviario in Basilicata e connette l'Alta Velocità sul Tirreno con il mar Jonio e in particolare con Taranto e il suo porto, su cui tanto si è investito. Ai fini di un miglioramento delle prestazioni, anche in relazione al trasporto di merci, risulta necessario porre in essere interventi di adeguamento del tracciato, con riduzione delle pendenze e aumento dei raggi minimi. Questa condizione si riflette sulle velocità: sulle tratte Salerno-Potenza Inferiore e Potenza Inferiore-Metaponto sono rispettivamente di 55 km/h e 76 km/h. Questa condizione infrastrutturale non aiuta a migliorare il servizio, come dimostrato nel corso degli ultimi anni, specialmente in inverno, quando più volte si sono verificati rallentamenti a causa di convogli che slittavano. Le conseguenze sono: treni soppressi, ritardi e addirittura treni fermi per ore sui binari.

La velocizzazione/potenziamento della tratta Battipaglia-Potenza è un intervento interregionale, inserito nella programmazione RFI, il cui costo complessivo ammonta a 491 milioni. Il progetto è ancora a un livello preliminare. Per la tratta Potenza-Metaponto il costo è di 646 milioni e non esiste alcun finanziamento.

C'è da aggiungere che è una delle linee ferroviarie fra le più contestate dai pendolari che aspettano nuovi treni più affidabili dato che gli attuali convogli in questa regione superano i 20 anni di media.

137) MESSA IN SICUREZZA – Nell'attesa il rischio idrogeologico aumenta

Risale al 14 dicembre 2010 l'Accordo di Programma tra il Ministero dell'Ambiente e la Regione Basilicata finalizzato alla programmazione e al finanziamento di interventi urgenti e prioritari per la mitigazione del rischio idrogeologico da effettuare nel territorio della Regione Basilicata, a cui hanno fatto seguito vari aggiornamenti. A novembre 2017 la Regione Basilicata presenta il Piano regionale degli interventi urgenti e prioritari per la mitigazione del rischio idrogeologico (che interessa 121 comuni su 131), in cui si prevede la realizzazione di 385 progetti (93 dei quali da realizzare subito) con un fabbisogno complessivo di 568 mln di euro, di cui 450 milioni stanziati, ma di fatto non disponibili. Il risultato è che sono pochissimi gli interventi appaltati, mentre i cambiamenti climatici stanno procurando ulteriori danni al territorio, ai cittadini, alle imprese.

CALABRIA

138) TRASPORTI – Il porto di Gioia Tauro rimane senza binari

Il Porto di Gioia Tauro è il più grande terminal per il transhipment del Mediterraneo. Creare un'infrastruttura moderna di collegamento è ritenuto da anni, almeno a parole, fondamentale per rilanciare la competitività della Calabria. Invece vive una lunga agonia dovuta a un calo del traffico dei container e dal mancato avvio di misure che potrebbero rilanciarne l'operatività. Nel 2018 ha movimentato 2,3 milioni di teu (container da 20 piedi) con un calo di circa il 5% rispetto ai 2,4 milioni del 2017 e nel 2,5 nel 2018. L'11 maggio 2018 il Consiglio dei Ministri ha approvato il decreto di istituzione della ZES, Zona Economica Speciale, (secondo quanto previsto nel Decreto Mezzogiorno, convertito con L. 123/2017). Tuttavia, ad oggi, non è stata attivata realmente alcuna misura di rilancio, né di semplificazione amministrativa, in parte per problemi di governance, in parte per mancanza di investimenti.

L'autorità portuale è commissariata da anni, mentre l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Meridionale e dello Stretto (formalmente istituita nel 2016 con la riforma del Ministro Delrio), che avrebbe dovuto comprendere Gioia Tauro, il porto di Reggio Calabria e quello di Messina, non è mai stata formata. Il Governo Conte 1 ha invece deciso di smembrarla, creando una nuova Authority dello Stretto, ancora in fieri, che comprende Messina e Reggio Calabria.

Intanto la bretella ferroviaria per connettere il porto con la rete ferroviaria, annunciata nel 2012, continua a rimanere sulla carta. Il progetto prevede investimenti complessivi per 40 mln di euro: 20 milioni a carico dell'Autorità portuale e altri 20 a carico di chi si aggiudicherà l'appalto, con una concessione di trent'anni. Il progetto continua ad essere bloccato per contrasti tra le autorità locali e RFI.

In teoria, l'istituzione della Zona Economica Speciale, con una Delibera del Consiglio Regionale del 2015 che indicava le "Misure straordinarie per lo sviluppo dell'area di Gioia Tauro", avrebbe dato slancio anche alle attività del Porto. Nel Piano di Sviluppo strategico, del 2018, inviato poi al Governo, si individuava una "ricetta" di ampio respiro: realizzare un sistema ZES che, a partire dall'inserimento del porto nella rete transeuropea CORE e dal suo retroporto, collegasse i porti nazionali, gli aeroporti e le aree produttive retroportuali, a Gioia Tauro. I finanziamenti statali però sono fermi, come quelli europei previsti dal PON 2014-2020 per l'Area Logistica Integrata (ALI). Si tratta di un piano di investimenti decisivo per circa 150 milioni relativi a impianti ferroviari, potenziamento assi stradali, potenziamento banchine, etc., risorse da anni ferme al MIT e discusse nell'ambito dell'accordo del Luglio 2016. Al momento rimane tutta lettera morta, mentre il porto vive anche una grande crisi occupazionale: 377 lavoratori sono stati licenziati.

139) TRASPORTI – Belle ma fatiscenti le linee Taurensi e Silana

La linea che collegava Gioia Tauro a Palmi e Cinquefrondi, ossia la Piana al territorio del Parco nazionale dell'Aspromonte, è stata smantellata nel 2011 tra le proteste di tutti i cittadini della Piana. Nel 2013 erano stati stanziati dei fondi per riaprire le linee verso Palmi, ma il progetto non è stato realizzato. A oggi in alcune zone rimangono binari morti, in altre vengono smantellati, mentre si susseguono proposte di recupero alternate a quelle di smantellamento totale. L'unica cosa certa però è l'assenza del diritto alla mobilità sostenibile nelle aree interne. Ci si accontenta, in coincidenza con i soli orari scolastici, del trasporto su gomma.

La ferrovia Silana che collega Cosenza a San Giovanni in Fiore (CS) è una linea ferroviaria a scartamento ridotto della Calabria che collega la città di Cosenza al suo entroterra silano raggiungendo le rinomate località montane tra cui Camigliatello Silano. E' stata l'unica infrastruttura che ha garantito la mobilità dei residenti delle aree interne dei comuni silani che d'inverno in particolare rischiano l'isolamento, oltre a essere una infrastruttura utile alla promozione turistica

dell'altopiano silano. Dal 1997 è stato chiuso il servizio viaggiatori su tutta la tratta, mentre dal 2011 è stato sospeso anche l'esercizio ferroviario viaggiatori regolare sul tratto che arrivava a Pedace. Attualmente la tratta è utilizzata solo con un treno turistico a vapore in alcuni periodi dell'anno nel tratto da Camigliatello Silano a Silvana Mansio nel cuore del Parco nazionale della Sila. Nel 2013 la Giunta Regionale, con delibera n. 380 del 23 ottobre, ha previsto la chiusura immediata e la sdemanializzazione della tratta ferroviaria. Nel 2014 si è formato un Comitato di associazioni che ha promosso una petizione per la riattivazione dell'intera tratta ferroviaria (Cosenza – San Giovanni in Fiore) e la messa in esercizio di un sistema di trasporto ferroviario locale sostenibile.

140) TRASPORTI – La Variante di Cannitello, una grande incompiuta

Ribattezzata eco-mostro, la Variante Cannitello fu progettata e realizzata come prima opera propedeutica alla costruzione del fatidico Ponte sullo Stretto di Messina, con un costo esorbitante per km di tratta. L'opera ha modificato il tracciato ferroviario in prossimità di Villa San Giovanni. Il suo impatto avrebbe dovuto essere bilanciato con opere di compensazione e di riqualificazione ambientale con il mascheramento della variante e il rifacimento del lungomare. A Marzo 2019, dopo ben 16 anni, è stato completato finalmente il molo di sottoflutto che diverrà il porto turistico di Villa San Giovanni. È un segnale positivo per il processo di ammodernamento e di infrastrutturazione della città, resta però in piedi un'opera che ha sfregiato il territorio e che non è servita a nulla. A meno che, non si torni irresponsabilmente a parlare di Ponte sullo Stretto.

141) TRASPORTI – Dare una speranza ai pendolari della ferrovia Jonica

È la tratta ferroviaria a binario unico lunga 472 Km che collega Taranto a Reggio Calabria attraverso la costa jonica di Puglia, Basilicata e Calabria. L'obiettivo è l'elettrificazione (oggi presente solo tra Taranto e Sibari) e il potenziamento del servizio con nuovi collegamenti e treni moderni. La delibera Cipe del 1 dicembre 2016 ha stanziato ingenti risorse, 307 mln di euro, per l'ammodernamento di una linea ferroviaria che potrebbe cambiare il volto della Calabria, soprattutto se si considera la necessità di ridurre il traffico veicolare sulla pericolosissima strada statale 106, che ha visto 106 morti in 5 anni. Ben 307 mln di euro che la Regione Calabria ha speso per interventi di messa in sicurezza della linea: lavori sulla galleria di Cutro, elettrificazione della linea e abolizione dei passaggi a livello per ridurre anche i tempi di percorrenza. Ad agosto 2018 è stata annunciata la prima posa dei pali per l'elettrificazione. Nonostante i soldi spesi e gli annunci, continuano gli stessi disagi per i pendolari. La ferrovia rimane un'incompiuta, i treni sono pochissimi (dopo i tagli al servizio nel 2010) e vecchi (risalgono anche agli anni Settanta). La tratta di 148 Km da Catanzaro Lido a Melito Porto Salvo non risulta essere nemmeno finanziata.

142) TRASPORTI – Collegamento Ferroviario Lamezia Terme - Aeroporto Sant'Eufemia

L'aeroporto di Lamezia Terme è il principale scalo della Calabria con voli nazionali e internazionali. Grazie alla sua posizione geografica centrale serve tutta la regione. Però, mentre aumentano le presenze turistiche, rimangono inesistenti i collegamenti ferroviari tra l'aeroporto di Lamezia Terme e il resto della Calabria.

143) DEPURAZIONE – La Calabria maglia nera della depurazione

La cattiva gestione delle acque reflue in Calabria continua a essere motivo di infrazione per l'Italia che è stata deferita, a marzo scorso, dalla Commissione Europea alla Corte di Giustizia dell'Unione Europea.

Sugli 800 Comuni in infrazione ben 129 sono calabresi, maglia nera della mancata e cattiva depurazione. La regione Calabria ha una potenzialità nominale complessiva di depurazione pari a 2.786.725 abitanti equivalenti su un totale (dati Istat) di 3,7 milioni, cioè il 75 % del totale. Un dato

che si abbassa ancora notevolmente se si analizza la reale capacità di trattamento adeguato degli scarichi secondo gli standard delle normative europee. Stando ai numeri dell'Istat, a essere trattati in maniera adeguata è il 51,5% del totale del carico generato. Mentre continuano i sequestri di impianti di depurazione e si aprono inquietanti scenari di indagini, la politica continua a annunciare investimenti. Qualche sforzo è stato fatto ma di sicuro si è ben lontani dalla soluzione. La Calabria deve uscire urgentemente dalla morsa della mala depurazione con l'efficientamento di molti degli impianti esistenti e la realizzazione di nuovi depuratori.

In Calabria c'è anche un'emergenza rifiuti per la mancata realizzazione degli impianti a supporto della raccolta differenziata: da settimane le strade di Reggio Calabria sono invase dalla spazzatura.

144) BONIFICHE – Circa sei metri quadri di coperture in amianto per ogni calabrese

Secondo il sesto rapporto redatto dall'Inail nel 2018 "Registro nazionale dei Mesoteliomi", l'amianto continua a mietere vittime, anche in Calabria, dove però i dati sono di difficile reperimento. I dati della presenza di amianto prodotti dall'ultimo telerilevamento, portato avanti dalla Regione e consegnato ai Comuni nel 2016, sono preoccupanti: in Calabria ci sono oltre 10,7 milioni di metri quadrati di coperture in eternit, in media 5,46 metri quadri di amianto per ogni calabrese.

A Santa Caterina Albanese, nel Cosentino, è stata calcolata una media di 12,4 mq di materiale a rischio per ogni abitante. Ancora peggio a Torre di Ruggiero, nel Catanzarese, dove la concentrazione di amianto è di oltre 30 mq per residente. Altri casi anomali sono stati registrati ad Acquaro, nel Vibonese, con 21,6 mq per abitante, a Laureana di Borrello, nel Reggino, con 15,7 mq e a Cirò Marina, nel Crotonese, con 13,1 mq. Sebbene la Regione, nell'agosto del 2018, abbia annunciato di avere ottenuto dal Ministero dell'Ambiente 42 mln di euro per la bonifica degli edifici pubblici a oggi non è stata avviata né mappatura né interventi di bonifica.

145) BONIFICHE – Il Sito d'Interesse Nazionale di Crotone e i Siti Regionali

La società Pertusola Sud SpA, con sede a Crotone, ha prodotto semilavorati e leghe di zinco fino alla sua dismissione, avvenuta nel 1999. Con il decreto legislativo del Ministero dell'Ambiente n.468 del 2001 l'area dei Comuni di Crotone, Cassano e Cerchiara Calabria viene dichiarata Sito di Interesse Nazionale con l'impegno di avviare con urgenza la bonifica. Si tratta di territori interessati da attività industriali dismessi, di una fascia costiera contaminata da smaltimento abusivo di rifiuti industriali e di discariche abusive per complessivi 1469 ettari di area marina (inclusa l'area portuale, circa 132 ettari) e 530 ettari a terra. Nell'area, oltre la ex Pertusola, insistono anche l'ex Fosfotec e l'ex Agricoltura e le due discariche a mare – Armeria e Farina di Trappeto. Solo nel 2008 è stato presentato il progetto di bonifica dei suoli e della falda, oltre a diverse proposte progettuali per le discariche fronte mare. Nel corso degli anni la Syndial-Eni, gestore dell'area, ha attuato gli interventi previsti dai progetti decretati e al 31 dicembre 2018 ha sostenuto costi per bonifica e demolizioni - quest'ultime già completate - per circa 145 mln di euro. Per completare le opere si stima un costo di 190 milioni. A Dicembre 2018 si è finalmente giunti alla Conferenza dei servizi in cui è stato dato il via libera al "provvedimento di autorizzazione unico regionale". A conclusione della Conferenza dei Servizi, fine marzo 2019, è stato stabilito un cronoprogramma che prevede l'avvio dei lavori a giugno scorso e 29 mesi per la loro conclusione. A settembre scorso il Ministro Costa annuncia la nomina del Generale Vadalà a Commissario straordinario ma non è stata ancora formalizzata. Nel frattempo sono passati vent'anni dalla dismissione dell'azienda Pertusola. Si spera che il cronoprogramma venga rispettato per la bonifica totale dell'area inquinata e che si riesca a smaltire in situ i rifiuti pericolosi rimossi, per non dover assistere al turismo dei rifiuti.

In Calabria, però, non c'è solo il SIN di Crotone-Cerchiara-Cassano che aspetta la bonifica. Sono 18 i Siti Regionali ad alto rischio definiti dalla Regione Calabria, di cui 7 (Cariati, Cassano allo Ionio - incluso anche nel SIN- Firmo, Laino Borgo, Lungro, Scalea e Tortora) ricadono nella provincia di

Cosenza, 2 (Davoli e Lamezia Terme) nella provincia di Catanzaro, 8 (Bovalino, Cosoleto, Palmi, Scilla, due a Reggio Calabria Polistena e Melicucco) nella provincia di Reggio Calabria e solo un sito nella provincia di Vibo Valentia (Zambrone).

146) INFRASTRUTTURE – Canalizzazione diga sul Metramo

Un buco, un'eterna incompiuta che ha inghiottito un mare di denaro pubblico. Si trova nel Comune di Galatro nella Piana di Gioia Tauro provincia di Reggio Calabria. È la diga più alta d' Europa (104 metri) e ha una superficie di lago di oltre 1 Km², con una capacità di portata di 26,5 milioni di metri cubi d'acqua. Un vaso faraonico, ma in realtà è una diga fantasma, simbolo di cattiva programmazione, illegalità e spreco di denaro pubblico. Quella del Metramo è una storia infinita, il suo costo è lievitato attraverso sette perizie di varianti e 112 stati di avanzamento lavori. Il costo iniziale previsto era di 15 miliardi di lire, all'approvazione del progetto nel lontano 1978 (esecutivo approvato nel 1981) erano già diventati 39 miliardi di lire. Alla fine il costo è salito a 420 miliardi di vecchie lire a cui andranno ad aggiungersi altri 71 miliardi per la canalizzazione solo in parte disponibili. I lavori avviati nel 1981 e, in parte, completati nel 1994. L'opera è stata collaudata una prima volta il 4 aprile 2013 dal Servizio Nazionale Dighe, mentre il collaudo definitivo è del 2016. Non sono mai state realizzate le opere finalizzate al sistema di canalizzazione e distribuzione a valle, fondamentali per il trasporto dell'acqua e per consentire "l'uso agricolo, potabile, industriale" a cui, genericamente, l'acqua è destinata. Per questi completamenti servirebbero altri soldi che, pur previsti nel Patto per lo sviluppo della Regione Calabria, non ci sono. La Regione Calabria, secondo il Piano Invasi del MIT, è destinataria di 26,5 milioni di euro.

SICILIA

147) TRASPORTI – A quando il potenziamento della linea Siracusa-Ragusa-Gela-Canicattì?

Nel 2005 il progetto per l'elettrificazione e riqualificazione della linea prevedeva 6 anni di lavori e 183 mln di euro di investimenti iniziali. Secondo il progetto, a regime il tempo di percorrenza complessiva dei treni viaggiatori diventerebbe di 30 minuti contro le attuali tre ore. A oggi se ne sono stati spesi solo 38 milioni per la tratta Licata-Comiso. Intanto, nonostante la tratta ferroviaria colleghi ben quattro province, la velocità media è di 55 km orari.

Aumentano solo le proteste dei pendolari.

148) TRASPORTI – La tratta ferroviaria Catania-Caltagirone-Gela è messa male

La ferrovia Catania-Caltagirone-Gela è una linea ferroviaria a binario unico che, trasversalmente, collega il versante jonico e il versante mediterraneo della Sicilia attraversando alcuni grossi centri urbani.

La tratta Catania-Caltagirone è stata rimessa in esercizio a febbraio 2019, dopo due anni di chiusura per lavori di manutenzione straordinaria, ma il tracciato è ancora in larga parte quello originario del 1892 e i tempi di percorrenza elevati. Si rende necessario il suo adeguamento sia in termini di tracciato che di elettrificazione, essendo ancora utilizzato da automotrici diesel.

Nella tratta Caltagirone-Gela dall'8 maggio 2011 al km 326+600 la linea è interrotta per il crollo di un viadotto, demolito nel 2014. Dai controlli fatti è stato appurato che altri viadotti sono a rischio e necessitano di manutenzione straordinaria se non proprio la ricostruzione. Anch'essa non è stata elettrificata.

Ad agosto 2018 è stato presentato pubblicamente un progetto preliminare che potrebbe contare su 90 mln di euro. Altro non è dato sapere.

Il bacino d'utenza della tratta a lavori ultimati sarebbe di circa 250.000 abitanti e, una volta aperta la stazione ferroviaria nei pressi dell'aeroporto di Catania, potrebbe essere un ottimo strumento alternativo all'auto e al pullman per quanti usufruiscono dell'aeroporto.

Inoltre, il collegamento ferroviario Catania-Gela con il potenziamento della tratta Gela-Ragusa metterebbe in rete i due aeroporti di Catania e di Comiso garantendo quel servizio che chiedono i turisti, per potersi muovere nella val di Noto con mezzi moderni all'altezza degli standard europei.

149) TRASPORTI – Venti anni in attesa del cantiere di raddoppio dei binari tra Fiumefreddo (CT) e Giampileri (ME)

L'opera è inserita nel potenziamento della direttrice Messina-Catania-Palermo. Si tratta di 42 km di ferrovia a doppio binario, in variante rispetto alla linea attuale, di cui 38 Km in galleria, già inclusa nel contratto di programma con RFI dal 2000 e il cui tracciato preliminare risale al 2003. Il 2005 era l'anno di fine lavori.

Il raddoppio della linea fra Giampileri e Fiumefreddo, dal costo complessivo di circa 2,3 miliardi di euro, permetterà di aumentare la capacità della linea e di garantire maggiore regolarità per i treni in viaggio fra Messina e Catania, collegamento che è parte integrante del Corridoio ferroviario europeo TEN-T Scandinavia-Mediterraneo. RFI intende partire dalla tratta Fiumefreddo-Letojanni, con un appalto da 900 mln di euro, con l'impegno a far partire il cantiere nel 2020.

Attualmente è in corso l'iter autorizzativo sul progetto definitivo.

150) MOBILITÀ URBANA – Catania: tratte metropolitana Stesicoro-Aeroporto Fontanarossa e Monte Po-Misterbianco Centro. Connessione della metropolitana con la Stazione FS dell’Aeroporto.

Le tratte si inseriscono nel più ampio progetto di sviluppo della rete metropolitana della Circumetnea.

Il progetto della tratta Stesicoro-Aeroporto è stato approvato dal Cipe già nel 2006, con un primo stanziamento di 90 milioni. La tratta, lunga 6,9 km e 8 nuove stazioni, permetterà di collegare l’aeroporto internazionale di Catania al centro della città. A oggi sono in corso i lavori relativi alla costruzione del tunnel dalla stazione Stesicoro alla futura stazione Palestro. I lavori, partiti bene, sono stati rallentati dalla crisi di liquidità dell’impresa aggiudicataria e i finanziamenti coprono solo alcune opere civili e non il completamento delle stazioni, delle rifiniture, degli impianti e dell’armamento. A marzo scorso è stato approvato dalla Commissione Europea l’accesso al finanziamento di circa 400 milioni inserito nel DEF 2018. Dovrà seguire un bando di gara e l’assegnazione dell’appalto per poter completare l’intera tratta Stesicoro-Aeroporto, stazioni comprese. Il tutto entro il 2024.

Il progetto della tratta Monte Po-Misterbianco Centro, di 2,1 km, interamente finanziato con 100 milioni, prevede la realizzazione di due nuove stazioni: Misterbianco Zona Industriale e Misterbianco Centro. A ottobre 2018 arriva lo sblocco con l’aggiudicazione provvisoria dell’appalto. Ci vorranno mesi per quella definitiva, salvo altri intoppi.

Non ha, invece, nessun finanziamento la connessione della Stazione FS dell’Aeroporto, i cui lavori finalmente sono avviati, con la metropolitana di Catania, tramite la stazione Ferroviaria Circumetnea Santa Maria Goretti e con il parcheggio scambiatore omonimo.

151) RIFIUTI – Impianto di compostaggio senza corrente

A Vittoria (Ragusa) un impianto di compostaggio è stato completato nel 2011 (2,1 mln di euro per 5.500 tonn/anno) ma, non è ancora entrato in funzione perché mancante della cabina elettrica. Nel frattempo la parte umida dei rifiuti raccolta in modo differenziato continua a finire in discarica con una maggiorazione dei costi per i cittadini. A febbraio 2019 finalmente è stato pubblicato un bando di gara per il completamento dell’impianto (la cui capienza è stata portata a 24 mila tonn/anno) e l’affidamento della gestione. Il gestore recupererà le somme investite attraverso la tariffa nell’arco di sette anni. Le disfunzioni pesano sulle bollette dei cittadini oltre che sul territorio.

152) RIFIUTI – Impianto di compostaggio senza attrezzature

Il Comune di Misterbianco (Catania) è dotato di un impianto di compostaggio a biocontainer mobili, ma non è comprensivo delle attrezzature necessarie per la trasformazione della frazione umida dei rifiuti solidi urbani e gli scarti di produzione agricola e industriale biodegradabili in terriccio e concime. Fu realizzato grazie ai finanziamenti europei (Programmazione dei Fondi Strutturali 2000-2006). Progettato nel 2007, realizzato e collaudato, nel 2011 riprogettato un ampliamento (da 1.500 tonn/anno a 3.000 tonn/anno). Sono seguite convenzioni per la gestione e la promessa di aprire nel 2012. Dopo sette anni l’attrezzatura continua a mancare, l’impianto è chiuso e il Comune non ha ancora affidato la gestione.

153) DEPURAZIONE – Catania, a quando le fognature?

La rete fognaria di Catania attualmente serve solo 70 mila abitanti. Sono disponibili 462 mln di euro per il completamento del depuratore di Pantano d’Arce e l’allaccio di 475 mila abitanti alla rete fognaria dell’agglomerato di Catania, tra cui Aci Castello, Aci Catena, Acireale, San Gregorio, San Giovanni La Punta, Sant’Agata li Battiati, Tremestieri Etneo e Gravina. Dopo decenni di attesa, e profumate multe che paghiamo all’Europa, finalmente a maggio 2018 il Commissario unico per la

depurazione approva il progetto di appalto per le attività di progettazione e direzione lavori. Si è in attesa dell'assegnazione della gara.

154) DEPURAZIONE – Il Lago di Pergusa (Enna) soffre

Il sistema fognario dell'abitato di Pergusa, frazione di Enna, è ancora con acque miste, raccoglie cioè sia le acque nere delle fogne che quelle grigie di dilavamento delle strade. Le stesse vengono pompate fuori dal bacino del Lago mediante due stazioni di sollevamento. Purtroppo però le stesse stazioni hanno dei limiti di portata e, quindi, il sistema ha alcuni sfioratori che gettano le acque nelle aste torrentizie che alimentano il lago. Il lago di Pergusa è una Riserva Naturale Speciale della Regione siciliana per la sua importanza geologica e faunistica. La sua condizione di endoreicità (non ha emissari) fa sì che gli inquinanti organici in ingresso vengano smaltiti solo attraverso la capacità autodepurativa dell'ecosistema e, se inorganici, attraverso il loro lento deposito nei limi. Questa situazione sta mettendo a dura prova l'ecosistema lacustre che è in uno stato eutrofico e che ha già avuto morie di massa della fauna ittica. Capita anche che le fogne tracimino lungo le strade dell'abitato. Per porre fine a tutto ciò, è stato stimato un investimento di 2 mln di euro, una cifra sicuramente inferiore a quello che costerebbe una multa per infrazione europea.

Il Comune di Enna, finora, non ha affidato nessun incarico per provvedere.

da 155) a 159) MESSA IN SICUREZZA – Le strade della provincia di Enna in dissesto in ogni direzione

Sono diverse le tratte stradali (statali e provinciali) che nella provincia di Enna sono da rimettere in sesto e/o ultimare; troppe le ripercussioni economiche e ambientali sull'intero territorio.

- **La statale 117**, chiamata anche "Nord Sud", avrebbe dovuto unire l'Autostrada A19 a Santo Stefano di Camastra e, più a Sud, concorrere con la SS 117 bis a creare una direttrice tra costa tirrenica e costa meridionale. I lavori nel tratto Nicosia-Mistretta sono stati aperti ma la strada è rimasta un'eterna incompiuta: cantieri che sono ad alto rischio di abbandono, da anni gallerie e viadotti giacciono alle intemperie. Le cause: problemi geologici in galleria, vicissitudini giudiziarie, l'arrivo di nuove norme tecniche per le gallerie e viadotti che ha reso non più collaudabili le opere già ultimate. Più a nord i cantieri sono ufficialmente aperti ma procedono con estrema lentezza per diversi smottamenti e frane che hanno interessato sia il vecchio tracciato che le nuove opere. Nonostante l'opposizione di Legambiente e di altre associazioni al progetto, l'abbandono dell'opera sarebbe funesto per la gigantesca ferita che i cantieri hanno inferto alla continuità del sistema ambientale montano dell'appennino siculo.

- **La statale 290**, fondamentale per l'area nord ovest della provincia di Enna e per le alte Madonie, è chiusa per una gigantesca frana avvenuta nel 2012 poco dopo Calascibetta, e versa in pessimo stato lungo tutto il suo corso sino ad Alimena (PA). Tant'è che sino ai primi anni 2000 gli studenti di Alimena e Bompietro preferivano frequentare le scuole di Enna, da allora non più perché non transita nessun mezzo pubblico.

- **La statale 117 bis** nei tratti che interessano i bivi Benesiti, Ramata, Furma rimane chiusa per alcuni movimenti franosi, facilmente sistemabili, o semplicemente per mancata manutenzione.

- **La SP 28 "panoramica"** Enna è un'opera monumentale con un doppio viadotto su arcate posto sotto l'acropoli dell'antica Henna ed è stata danneggiata da un doppio crollo, il primo risalente al 2009. A oggi, nonostante almeno due gare d'appalto, l'opera rimane incompleta. Essa è una delle vie di fuga della città di Enna. Sembrerebbe che da marzo scorso si stia procedendo con la progettazione definitiva.

- **La SP 22** che unisce i centri di Troina, Agira, Cerami e Gagliano (a nord est di Enna) alla autostrada A19, a oggi risulta essere poco più che una mulattiera anche a causa dei lavori di costruzione di un viadotto ad arcata sospesa, mai finito e in condizioni di grave pericolo di crollo. I lavori appaltati una prima volta nel 2007 hanno visto cambiare ditta aggiudicataria e lievitazioni di costo. Avrebbe ottenuto un ulteriore finanziamento per l'ultimazione ma ancora i lavori non sono ripresi.

A luglio scorso è stato annunciato lo sblocco, ci speriamo.

SARDEGNA

160) ENERGIA – Serve un cavo Sardegna-Sicilia-Continente

Nelle previsioni della Strategia Energetica Nazionale e ultimamente della proposta di Piano Clima-Energia viene indicata la prospettiva della chiusura delle centrali a carbone entro il 2025, insieme alla necessità di accelerare la crescita delle energie rinnovabili. La Sardegna dovrà chiudere la centrale Sulcis “Grazia Deledda” nel Comune di Portoscuso (CI) e la centrale di Fiume Santo a Porto Torres (SS).

È necessario quindi, per mettere in sicurezza il sistema energetico ed economico dell’isola, accelerare il progetto, già inserito nel piano di sviluppo 2018 di Terna, di una nuova interconnessione elettrica Sardegna-Sicilia-Continente. Il progetto interessa un elettrodotto di oltre 800 km che richiederà un investimento di 1-2 miliardi di euro. L’opera, partendo dal sud della Sardegna, rafforzerà sia la sicurezza della rete di trasmissione nazionale che il collegamento dell’isola che comprende a nord già il SAPEI (costituito da 2 cavi da 500 MW) e il SACOI (per il quale è previsto il rifacimento e il potenziamento). È indubbio che la realizzazione dell’elettrodotto favorirà lo sviluppo della produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili.

Un primo step di verifica può essere posto alla fine del 2020, data in cui occorrerà aver concluso i procedimenti di autorizzazione almeno delle opere principali.

161) BONIFICHE – Ventisette mila ettari inquinati aspettano i finanziamenti

Il Piano regionale delle Bonifiche, approvato definitivamente a febbraio 2019 dopo la Valutazione Ambientale positiva (VAS), individua 27 mila ettari di superficie regionale inquinata da qualche decennio. Sono siti interessati da attività industriali, attività minerarie dismesse, discariche dismesse di rifiuti urbani, siti contaminati dall’utilizzo militare. Sono comprese le aree del Comune di Portoscuso, Porto Torres (vedi sotto) e tutte quelle interessate in passato da attività mineraria. Per 17 mila ettari sono state avviate, quantomeno, le procedure per la bonifica. Il piano, inserito nel Patto per la Sardegna e finanziato con il PON Bonifiche, per essere attuato attende il finanziamento da parte del Ministero dell’Ambiente, stimato in circa 95 MEuro.

162) BONIFICHE – Suoli e falde di Portoscuso: ancora rinvii dopo 12 anni di conferenze di servizi “decisorie”

Siamo al gioco dell’oca con la bonifica del Sito d’Interesse Nazionale (SIN) Sulcis-Inglesiente-Guspinese. A gennaio 2018 era stato compiuto un significativo passo avanti con l’approvazione da parte del Ministero dell’Ambiente del programma di bonifica dei suoli e della falda superficiale, che ha previsto l’intero costo degli interventi a carico delle aziende, nel rispetto del principio “chi inquina paga”. Essendo un SIN, queste azioni sono state deliberate con una serie di decreti del Ministero dell’Ambiente dopo un’istruttoria di oltre 10 anni. È probabile che si aggiungeranno almeno altri dieci anni per i lavori di bonifica, con un corrispondente incremento dei costi. L’intervento più rilevante riguarda l’imponente progetto di barrieramento idraulico consortile (61 pozzi di emungimento per una lunghezza complessiva di 4150 m e 51 pozzi di reimmissione, per una lunghezza complessiva di 5260 m), che va a sommarsi ai progetti degli impianti per la Messa in Sicurezza d’Emergenza (MISE) negli stabilimenti e lungo il perimetro del bacino fanghi rossi. Il Ministero dell’Ambiente, con il decreto di fine gennaio 2018, ha approvato anche i criteri per il riparto dei costi di realizzazione e gestione della barriera interaziendale sulla base del principio “chi inquina paga”, nonché la lista dei contaminanti indice per azienda.

Il 5 febbraio 2019 in sede di conferenza dei servizi le imprese interessate (Eurallumina e Portovesme S.R.L.) hanno rimesso in discussione il progetto proponendo il dimezzamento dei pozzetti di

emungimento. Gli enti pubblici hanno respinto tale proposta, per cui il risultato è che le aziende hanno ottenuto di far passare altro tempo per presentare il progetto esecutivo. Il tutto è rimandato alla prossima conferenza dei servizi “decisoria”.

163) BONIFICHE – L’area del petrolchimico di Porto Torres (SS) attende un decreto

Il sito delle aree industriali di Porto Torres fu inserito nel 2002 tra i Siti di Interesse Nazionale. L’area da bonificare si estende per 1.874 ettari, di cui circa 1.200 ettari di proprietà di Syndial (gruppo Eni). Da oltre 10 anni si discute della bonifica dell’area dell’ex petrolchimico di Porto Torres, la più estesa e la più critica da un punto di vista ambientale. Nel 2016 la Syndial presenta il progetto *Nuraghe* per il risanamento ambientale nell’area industriale di Porto Torres (importo del progetto circa 200 MEuro), la cui realizzazione viene affidata alla società Astaldi S.p.A., capofila della rete di imprese assegnataria della gara internazionale per l’esecuzione dei lavori. A ottobre 2018 la crisi della società Astaldi, che aveva ottenuto tutte le autorizzazioni, porta la Syndial alla rescissione del contratto. Syndial ha confermato che i lavori procedono secondo il programma stabilito, previsto dal decreto del Ministero dell’Ambiente Fase 1 e dal decreto Acque. Il cantiere è aperto e avviato. Ora la Syndial e il territorio sono in attesa del decreto ministeriale per la fase 2.

164) BONIFICHE – Dopo dieci anni a La Maddalena (forse) si parte

La bonifica dei fondali e la riqualificazione dell’ex arsenale militare avrebbero dovuto far parte dei lavori del G8 del 2009, poi spostato in fretta e furia a L’Aquila. L’indagine della magistratura ha confermato nel 2013 la presenza nei fondali di depositi inquinati. Il 4 febbraio 2019, finalmente, la Regione Sardegna è stata individuata quale soggetto attuatore, dopo un percorso lungo e complesso per definire i passaggi formali. Sono disponibili 50,4 milioni (dai quali sembrano mancare 15 milioni) derivanti in larga parte dal Patto per la Sardegna. La Regione deve presentare il programma e dare finalmente avvio ai lavori. Dopo 10 anni, le condizioni per far partire i lavori ci sono, si spera siano sufficienti.

165) TRASPORTI – Prendersi cura della ormai vecchia rete ferroviaria sarda

L’attuale rete ferroviaria della Sardegna si estende per circa 1.035 km di lunghezza, in parte a scartamento ordinario e in parte a scartamento ridotto. L’intera rete non è elettrificata e il sistema di trazione è a diesel. Lo schema della rete, risalente alla fine del 1800, è elementare e costituito da una dorsale longitudinale di circa 300 km che collega Cagliari con il Golfo Aranci (nel nord-est) dalla quale si diramano, all’altezza di Chilivani (centro-nord) una tratta di 66 km verso nord-ovest per Sassari-Porto Torres e all’altezza di Decimo (sud) una tratta di 38 km verso ovest per la città di Iglesias, con una ulteriore diramazione di 22 km all’altezza di Villamassargia per la città di Carbonia. La rete, ormai vetusta, soffre di carenze strutturali e di servizio.

Le principali criticità sono dovute alla tortuosità della linea, con tempi di percorrenza elevati che penalizzano la scelta del treno come mezzo di trasporto. Il binario unico pone problemi di sicurezza oltre che ulteriori disservizi. Anche i pochi treni nuovi vanno alla velocità di quelli vecchi.

Il Cipe, con Delibera n.95 del 29.09.2002, ha impegnato RFI a sviluppare lo Studio di Fattibilità dell’intervento ferroviario S. Gavino-Sassari-Olbia. Nel 2004 il Cipe ha approvato, nell’ambito delle alternative rappresentate nello Studio di Fattibilità, gli interventi ritenuti più adeguati. Nel 2006 Italferr, su richiesta di RFI, ha sviluppato la progettazione preliminare di otto varianti per la velocizzazione della rete ferroviaria sarda, inviata al MIT a maggio del 2007. Sono state valutate prioritarie due varianti per i recuperi di percorrenza che garantiranno: Bauladu (circa 7 km) e Bonorva-Torralba (5,5 km).

Dal 2002 solo ora parte la progettazione esecutiva, tra l'altro, per soli due tratti, la cui fine dei lavori è prevista nel 2025. A gennaio 2019 è stato depositato al Ministero dell'Ambiente lo studio di Impatto ambientale delle due opere.

Il costo dell'investimento, che comprende la messa in sicurezza, è di 402 MEuro di cui 20 milioni sono finanziati dalla Regione, 100 milioni dal contratto tra Governo e Rfi e 226 milioni dal Patto per il Sud. La prima tranche di lavori, quella più massiccia da 226 milioni, sarà dedicata alla realizzazione delle due importanti varianti di Bauladu e Bonorva. Due colli di bottiglia che saranno superati con due gallerie da circa tre chilometri e tre viadotti da 300 metri. Inserito in questa fase anche il progetto di interconnessione della rete con l'aeroporto di Olbia, che sarà realizzato successivamente con un costo complessivo di 45 MEuro.

Le due varianti, i cui lavori non possono ancora aspettare, rappresentano solo il 16,5 % del programma complessivo. Va accelerato tutto l'iter delle progettazioni esecutive per attuare il programma complessivo di ammodernamento (già previsto dal 2006) con nuovi finanziamenti. Si tratta di un bacino d'utenza di circa 900.000 tra abitanti e turisti.

166) TRASPORTI – Riqualificare la rete ferroviaria a scartamento ridotto Arst

La linea ferroviaria a scartamento ridotto in Sardegna, gestita da Arst, è estesa per 600 km e svolge sia il servizio di Trasporto Pubblico Locale che turistico con il marchio Trenino Verde della Sardegna. Attualmente alcune linee non sono attive a causa del degrado di tratti di linea che hanno ancora l'armamento di fine 1800. Fino al 1956 la linea era estesa per 1.000 km ma lungo 400 km sono stati smantellati i binari con la prospettiva del loro recupero per realizzare delle piste ciclabili. Al momento sono in corso gli interventi di messa in sicurezza di alcuni ponti metallici chiusi all'esercizio ma è necessario un esteso intervento di riqualificazione sia della linea ferroviaria che del materiale rotabile e delle apparecchiature di segnalamento adeguate agli standard di sicurezza richiesti dalle normative. È un'infrastruttura ferroviaria strategica per assicurare continuità territoriale tra le zone interne e le grandi aree urbane costiere ed essere occasione di sviluppo.

A dicembre 2018 è stato firmato un protocollo d'intesa tra la Regione Sardegna, l'ARST e il Comitato per la Salvaguardia del Trenino Verde (Legambiente è tra i fondatori nel 1996) composto da associazioni, sindaci, sindacati e operatori economici. Il protocollo ha previsto lo stanziamento di 7,5 milioni per tre anni per opere di manutenzione e 10.5 MEuro per le opere di ristrutturazione. Inoltre, il protocollo prevede che la Regione predisponga un programma di valorizzazione decennale e si impegni a reperire gli adeguati finanziamenti, stimati in 200 MEuro. Per passare ai fatti è necessario che la Regione Sardegna stanzi prima possibile i 200 MEuro per avviare la programmazione decennale.

167) MOBILITÀ URBANA – Una rete metropolitana leggera per l'area vasta di Cagliari

L'intervento consiste nell'estensione della metropolitana leggera di Cagliari. Alla prima tratta Repubblica-Gottardo in funzione dal 2008 si sono aggiunte, già realizzate e in funzione, le linee Gottardo-Policlinico e Gottardo-Settimo.

La gara per la tratta Repubblica-Matteotti, da 22,5 MEuro, è stata aggiudicata agli inizi 2019 e consentirà di collegare la stazione FS di Cagliari con la metrotranvia. I lavori dovrebbero concludersi entro un paio di anni.

Sono invece ancora allo studio gli interventi per l'estensione della rete in direzione Selargius, Quartucciu, Quartu S. Elena (con una previsione dei costi di 104 MEuro, già disponibili), con snodo tra le attuali fermate Vesalio e Caracalla. Intervengono nella programmazione la Regione, la Città metropolitana e i Comuni di Cagliari, Quartu S. Elena.

Rimane da finanziare lo sviluppo del progetto nell'area vasta che formerebbe un grande anello collegando Poetto, Quartu S. Elena, Quartucciu, Selargius, Monserrato, Sestu, Elmas Aeroporto.

Considerati i ritardi di attuazione dell'intero progetto pensato 15 anni fa a questo punto è d'obbligo tenere conto dello sviluppo tecnologico di tutto il sistema del trasporto pubblico. Il successo evidente del filobus a trazione elettrica 5ZEUS capace di una autonomia di 12 km completamente a batteria e quindi senza fili ed altissima flessibilità e silenziosità impone un ripensamento delle tratte con l'armamento dei binari in ambito urbano.

Il progetto è inserito nel PON Metro e dovrebbe avviarsi a fine 2021, ma al momento mancano i nuovi finanziamenti.

168) MOBILITÀ URBANA – Non vanificare il buon esempio della tranvia di Sassari

La metrotranvia di Sassari rappresenta un esempio positivo da raccontare, tra i pochi in Italia per la tipologia di servizio. Si tratta di una linea, a binario unico, che nel tratto urbano collega la stazione ferroviaria con il centro cittadino effettuando un servizio tranviario, mentre per il tragitto extraurbano i convogli si innestano sulla ferrovia per Sorso fino al capolinea di Santa Maria di Pisa. I tempi di frequenza raggiungono nelle ore di punta il passaggio di un treno ogni 15 minuti su un percorso di 4,5 km e 7 fermate, con una media di oltre 3.000 passeggeri al giorno.

E la città di Sassari punta ancor di più sulla metropolitana leggera con un piano da 67 MEuro. Il primo passo è stato già compiuto: ossia un accordo tra la Regione, l'Arst e l'Amministrazione Comunale. L'accordo impegna i tre enti ad attivarsi per il prolungamento della linea della metropolitana di superficie. Gli interventi che dovranno essere compiuti prevedono la realizzazione di un tracciato lungo circa 2 km, quello che è stato definito il secondo lotto del tracciato "Santa Maria di Pisa-Sant'Orsola" e la costruzione del terzo lotto del tracciato "Sant'Orsola-Li Punti".

Allo stato attuale si è però riaperto il dibattito sulle ipotesi di tracciato. Si è formato un comitato locale che propone una variante per ridurre l'impatto dell'opera e ampliare la rete, per cui il finanziamento è disponibile ma l'iter autorizzativo è sospeso in attesa delle decisioni del Comune di Sassari sulla proposta di modifica del tracciato.

169) INFRASTRUTTURE – Un cantiere lungo anni sulla Diga Maccheronis

Da decenni è stata programmata e progettata la sopraelevazione della diga Maccheronis per l'ampliamento del lago sul Rio Posada, un'opera che garantirebbe così un più puntuale approvvigionamento idrico dell'area della Baronia, in provincia di Nuoro. Le opere, finanziate con fondi regionali per 9 MEuro, sono state appaltate nel 2008 alla impresa Maltauro. Nel 2013, prima l'impresa Maltauro comunicava al consorzio di bonifica l'abbandono dei lavori per un contenzioso e successivamente l'alluvione di novembre 2013 ha provocato seri danni al cantiere, con il conseguente blocco dei lavori.

Il progetto iniziale è stato rivisto e aggiornato con nuovi calcoli idraulici: la sopraelevazione di circa quattro metri sarà ridotta.

Allo stato attuale, il progetto originario di sopralzo è stato suddiviso in due fasi. Il contenzioso con la Maltauro sembra essersi risolto e sono ripresi i lavori del completamento dello scarico di Superficie mentre l'Ente Acque Sardegna (ENAS) ha predisposto la progettazione preliminare per il sopralzo (che sarà poco meno di 2 metri), a cui seguirà il progetto esecutivo e lo stanziamento di ulteriori risorse per la realizzazione delle opere (altri 6/8 MEuro).

170) INFRASTRUTTURE – Contenziosi e non solo per la Diga Cumbidanovu

I lavori per la realizzazione della diga nel Comune di Orgosolo (NU) sono iniziati da oltre 15 anni e interrotti a causa dell'alluvione del 18 novembre 2013. Lo scorso 28 gennaio 2019 tra gli enti competenti si sarebbe trovato l'accordo per superare la situazione di stallo e completare la diga di Cumbidanovu (il volume di invaso previsto è di 10,4 milioni di metri cubi).

È accaduto che dopo la risoluzione di un lungo contenzioso con la ditta appaltatrice (ItineraSpA), la stessa ha comunicato che dal 2014 non ha i requisiti per proseguire i lavori, perché non più iscritta per gli appalti sopra i 20 MEuro.

Il Consorzio di bonifica ha comunicato di aver attivato la procedura di risoluzione contrattuale in danno nei confronti dell'ATI appaltatrice e si è impegnato a aggiornare in tempi brevi il progetto finalizzato al completamento delle opere, per poi procedere al riappalto delle stesse a una nuova impresa. Passeranno altri anni anche per il fatto che il nuovo progetto dovrà essere sottoposto a VIA.

3. Le 11 priorità nazionali di intervento

1. La ricostruzione post terremoto

Il terremoto nel 2009 a l'Aquila, e in altri 56 comuni, continua a essere una ferita aperta. I cantieri della ricostruzione privata sono presenti a macchia di leopardo mentre quella pubblica è al palo. Nessuna delle scuole a L'Aquila è tornata agibile né sono stati programmati spazi sociali per facilitare la rinascita della comunità, mentre la vita dei suoi abitanti scorre nell'attesa.

La temuta rassegnazione sta prendendo piedi nei territori del centro Italia colpiti dagli eventi sismici del 2016-2017. A distanza di oltre tre anni dal sisma si continua a prorogare lo stato di emergenza, la macchina della ricostruzione cammina troppo lentamente, procede a singhiozzi e, soprattutto, c'è ancora troppa confusione nonostante si siano succeduti quattro governi di colori diversi e prodotto numerosi e spesso contraddittori interventi normativi.

Non c'è ancora una base chiara e solida, fatta di volontà politica, di norme chiare, di certezza di finanziamenti, di collaborazione istituzionale, di visione sullo sviluppo futuro di quelle aree appenniniche. Nel frattempo quei territori continuano a spopolarsi.

Quanto al terremoto che ha colpito l'isola di Ischia nel 2017, il famigerato e combattuto articolo 25 "Definizione delle procedure di condono" decreto-legge 109 del 22 settembre 2018, convertito con modificazioni dalla Legge 130 del 16 novembre 2018 ha previsto che entro sei mesi (ossia entro il 16 maggio 2019) fossero definite le istanze di condono ancora pendenti. I sei mesi sono passati abbondantemente ma non è dato sapere se, quali e quante pratiche di condono siano state definite.

2. Il risanamento dei siti industriali inquinati

L'industrializzazione del Novecento, unita alla mancanza di controlli e al "laissez-faire" italico, ci ha lasciato in eredità centinaia di migliaia di ettari di territorio contaminati, compromettendo suolo, sottosuolo, acque sotterranee e salute umana. La bonifica di tali siti entra nella legislazione italiana prima con il D.Lgs. 22/97 (decreto Ronchi), a seguire la legge 426 del 1998 che ha sancito i primi SIN in Italia e il D.Lgs. 152 del 2006, in cui si assume il principio "chi inquina paga".

A oggi i Siti di Interesse Nazionale (SIN), per cui le procedure di bonifica sono a carico del Ministero dell'Ambiente, sono 41 e interessano sia aree a terra che aree marine. Nessuno di questi siti è stato ancora totalmente bonificato. Secondo i dati del Ministero si tratta di 171.269 ettari a terra e di 77.733 ettari a mare.

Ai SIN si aggiungono i SIR (Siti di Interesse Regionale) la cui responsabilità è a carico delle Regioni. L'Ispra ha censito 29.700 siti regionali che sono entrati in procedura di bonifica, di cui più della metà (16.435 siti) attendono di essere messi in sicurezza e bonificati. E sono anche dati parziali perché non tutte le Regioni hanno dati disponibili oltre che seguire metodi diversi per il conteggio delle superfici.

SIN e SIR sono territori che se bonificati eliminerebbero molti fattori di rischio per la salute umana oltre che rendere disponibili i suoli per altre attività antropiche, senza doverne consumare altro. Sarebbe conveniente anche da un punto di vista economico.

Nonostante ciò, a distanza di vent'anni, si naviga a vista e si interviene a spizzichi e bocconi. E non è solo la mancanza di risorse economiche la causa. La responsabilità delle bonifiche è in capo al Ministero dell'Ambiente che è sott'organico e ciò provoca una dilatazione biblica dei tempi nelle procedure. Ma, soprattutto, continua a mancare una strategia politica e industriale che individui priorità, metta a sistema conoscenze, competenze e controlli, definisca con certezza i tempi di realizzazione delle opere.

3. La bonifica delle discariche abusive

Il belpaese è anche disseminato di discariche più o meno abusive, accumulate nei decenni, come raccontiamo ogni anno col nostro rapporto Ecomafia, che continuano a provocare rilevanti danni ambientali ed economici. Tra quelli economici si segnalano le multe che paghiamo per le procedure d'infrazione dell'Unione Europea: 204 milioni di euro per le discariche abusive (con una penalità regressiva) e 151 milioni per l'emergenza rifiuti in Campania.

Risale al 1988 la prima pubblicazione, a cura del Carabinieri Forestale, del 1° Censimento delle cave abbandonate e delle discariche abusive, aggiornato più volte. A tali censimenti hanno fatto seguito immobilità e passività amministrative. Nel 2003 inizia il procedimento di infrazione e nel 2014 arrivano la condanna e la sanzione dalla Corte di Giustizia Europea per la presenza sul territorio italiano di 200 siti di discariche abusive. A dicembre 2014 la sanzione semestrale era pari a euro 42.800.000. A marzo 2017 viene nominato il Commissario straordinario (Generale dei Carabinieri Giuseppe Vadalà) a cui viene affidata la bonifica dei restanti 80 siti da bonificare o mettere in sicurezza. E' positiva l'esperienza del Gen. Vadalà perché ha prodotto risultati usando il motto "fare veloce ma correttamente" grazie al faticoso ma efficace lavoro di coordinamento tra Comuni, Regioni, Anac, Sistema Nazionale di Protezione Ambientale, Magistratura. A dimostrazione che si può fare bene nella legalità, senza scorciatoie. A oggi sono 36 i siti bonificati per cui è diminuita la penalità che l'Italia paga, risparmiando ben 20.400.000 euro l'anno. Nel frattempo si scoprono altre discariche abusive.

4. Il deposito per le scorie radioattive a media e bassa attività

La stagione del nucleare italiano sembra finita, ma non è così, alla luce della pesante eredità delle scorie nucleari che ricade in depositi temporanei situati nei Comuni di Saluggia (VC), Trino (VC), Bosco Marengo (AL), Ispra (VA), Caorso (PC), Roma, Latina, Sessa Aurunca (CS), Rotondella (MT), senza considerare quelli che produciamo ancora oggi.

I rifiuti a bassa e media attività, derivanti da attività industriali, di ricerca e medico-sanitarie e dalla pregressa gestione di impianti nucleari, sono stimati in circa 78.000 metri cubi. I rifiuti ad alta attività, provenienti dallo smantellamento degli impianti nucleari, sono stimati in circa 17.000 metri cubi.

Va realizzato il deposito nazionale, collocandolo in un'area scelta attraverso criteri oggettivi, seguendo un percorso trasparente e partecipato, in cui dovranno essere trasferiti al più presto tutti i materiali radioattivi di bassa e media attività, ma non quelle ad alta. Quest'ultime non possono essere gestite in Italia, nemmeno temporaneamente, ma come prevede la direttiva europea possono essere, invece, accolte in un deposito internazionale a livello europeo. Attualmente vengono riprocessate all'estero, attraverso accordi internazionali, e sono in parte rientrate o rientreranno nei prossimi anni. Visti i quantitativi marginali che l'Italia ha di questo tipo di scorie, a nostro avviso è opportuno continuare con questa tipologia di accordi affidando la gestione, in attesa di un sito unico europeo, ai Paesi che hanno già le strutture adeguate.

La realizzazione del Deposito nazionale è prevista, a oggi, entro il 2025, ma le procedure per l'individuazione del sito e persino il Programma Nazionale per il nucleare pregresso sono fermi al punto di partenza. Così facendo si continuano a mantenere irresponsabilmente i materiali radioattivi nei siti meno idonei, facendo correre al Paese un rischio assurdo e ingiustificato. Al momento sono 24 vecchi impianti che sopperiscono al Deposito unico nazionale, la cui mancanza ci espone a rischio di procedura d'infrazione europea.

Il Deposito nazionale per i rifiuti radioattivi è una grande opera per la sicurezza dei cittadini e dei territori il cui costo è stimato in circa 1,5 miliardi di euro.

5. Le discariche per i rifiuti contenenti amianto

A distanza di 26 anni dalla Legge 257/1992, che ha messo al bando l'amianto nel nostro Paese, registriamo 21.463 casi di mesotelioma maligno diagnosticati tra il 1993 e il 2012, di cui il 93% dei casi a carico della pleura e il 6,5% (1.392 casi) peritoneali, e oltre 6mila morti all'anno.

Con questi dati è improrogabile agire attraverso una concreta azione di risanamento e bonifica del territorio, che passa attraverso la rimozione dell'amianto dai numerosi siti industriali, edifici pubblici e privati che ci circondano quotidianamente e che ci rendono ancora oggi inconsapevolmente esposti alla fibra killer.

Il quadro purtroppo è allarmante: c'è disomogeneità di conoscenze e informazioni tra i vari territori, ritardi nell'adempimento degli obblighi di legge, mancanza di bonifiche e di campagne di informazione e sensibilizzazione ai cittadini. Mancano però anche le discariche dove mandare i materiali contenenti amianto e gli impianti di inertizzazione della fibra killer.

Una della difficoltà che si registra nello smaltimento corretto dei materiali che contengono tale fibra è proprio l'alto costo legato anche alla mancanza di discariche regionali. Sono, infatti, solo 8 le Regioni provviste di discariche specifiche. Secondo i dati Ispra nel 2015 ben 145 mila tonnellate di rifiuti contenenti amianto sono stati esportati nelle miniere dismesse della Germania.

Sono troppe le Regioni che per evitare di assumersi la responsabilità di individuare i siti lasciano che la situazione degeneri. Se anche riuscissimo a velocizzare la rimozione dell'amianto, come ci auguriamo, non abbiamo gli impianti per poterlo inertizzare e smaltire. Serve realizzare almeno una discarica per regione per smaltire i rifiuti contenenti amianto, anche alla luce della ripartenza dell'extra bonus per sostituire le onduline in cemento amianto con i pannelli fotovoltaici grazie al decreto incentivi di recente approvazione.

Nel frattempo si sostenga la ricerca per trovare soluzioni tecnologiche alternative alla discarica.

6. Gli impianti di depurazione

L'acqua è un bene comune, una risorsa fondamentale per ogni forma di vita e per gli ecosistemi. Viene però sprecata, inquinata e non tutelata. Le cause di spreco e inquinamento sono varie tra cui la mancanza di reti fognarie e di impianti di depurazione dei reflui. L'Italia non riesce a uscire dall'annosa emergenza. La Commissione Europea ritiene "che 620 agglomerati in 16 regioni (Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Friuli-Venezia Giulia, Lazio, Liguria, Lombardia, Marche, Puglia, Sardegna, Sicilia, Toscana, Umbria, Valle d'Aosta e Veneto) violino le norme UE sugli obblighi di raccolta o trattamento delle acque reflue urbane. L'Italia non rispetta le norme dell'UE in queste regioni da oltre 13 anni, con notevoli rischi per l'ambiente e la salute umana in un gran numero di agglomerati". Questa negligenza ha portato il nostro Paese ad avere quattro procedure di infrazione di cui le prime due già sfociate in condanna da parte della Corte di giustizia dell'Unione europea, per cui paghiamo multe salate, la terza in fase di deferimento alla Commissione europea e l'ultima in fase di messa in mora.

A fine 2016 è stato nominato Commissario straordinario il prof. Enrico Rolle per assicurare un'accelerazione nella realizzazione degli interventi per uscire dalle due procedure di infrazione oggetto di condanna. Si tratta in totale di 104 agglomerati, in 12 regioni d'Italia, di cui ben il 60% si trova in Sicilia e a seguire in Calabria e Campania. Anche le altre due procedure d'infrazione, per cui andrebbe scongiurata la condanna, riguardano per lo più agglomerati in Sicilia e in Calabria. Parliamo soprattutto di importanti città del Sud carenti di fognature e impianti di depurazione: Palermo, Catania, Reggio Calabria, Cosenza, Napoli.

In questi due anni qualcosa si è mosso. Però anche in presenza del Commissario straordinario pesano le ordinarie difficoltà: mancanza di Gestori strutturati di servizi integrati, mancanza di competenze negli enti locali, ricorsi delle imprese non vincitrici dell'appalto, evasione delle tariffe, criticità finanziarie.

Il Commissario Rolle, recentemente in una audizione parlamentare, ha affermato “le previsioni che noi facciamo è entro il 2019 tutte le gare di progettazione bandite, entro il 2020 tutte le gare di lavori banditi e probabilmente tutti avviati i lavori”. C’è da sperare che le previsioni dell’avvio dei lavori siano rispettate e che i lavori abbiano anche una fine.

Nel frattempo, per evitare che le altre due procedure di infrazione avanzino verso la condanna, si provveda ad ampliare i poteri del Commissario straordinario anche a queste altre due. Se riuscissimo a pianificare e finanziare gli interventi che ancora non sono oggetto di infrazione si potrebbe uscire dall’emergenza.

7. Portare l’innovazione nei piccoli comuni

Il nostro Paese ha una grande risorsa: i territori dei piccoli comuni, situati per lo più nei territori montani, che nei secoli hanno saputo costruire l’immaginario del Belpaese. Parliamo del 54% del territorio nazionale, il 70,2% dei 7.954 comuni italiani, di fatto la spina dorsale dell’Italia. Sono aree marginalizzate, soggette all’invecchiamento e allo spopolamento, nonostante rappresentino importanti serbatoi di biodiversità, patrimonio culturale, coesione sociale, qualità della vita.

La recente approvazione della legge 158 nel 2017 che definisce le misure per il sostegno e la valorizzazione dei piccoli comuni, giunta dopo 16 anni di dibattiti e impegno da parte della nostra associazione, ha fatto sperare in una nuova stagione di opportunità per questi nostri territori. Invece è rimasta al palo, per la mancanza dei decreti attuativi che blocca l’uso degli strumenti finanziari. La norma prevede un fondo di 100 milioni di euro, in cinque anni, a cui si aggiungono altri 60 milioni previsti dalla legge di bilancio 2018. Sicuramente non sono sufficienti, sarebbe opportuno prevedere almeno 100 milioni di euro all’anno, ma se intanto si spendessero quelli già disponibili daremmo un segnale incoraggiante di voler avviare il superamento delle disuguaglianze nell’accesso ai servizi essenziali e del divario digitale tra aree ricche urbane e aree fragili marginali.

Per contrastare lo spopolamento e rendere queste aree “abitabili” dai giovani c’è bisogno di innovazione, a partire dalla banda ultra larga. I lavori della rete sono stati appaltati a Open Fiber (società costituita da Enel con Cassa Depositi e Prestiti). Serve un impegno per semplificare le procedure per garantire tempi certi sia da chi autorizza (Province, Sovrintendenze, ecc.) sia da chi firma le convenzioni (Comuni).

L’infrastruttura ha anche bisogno di essere accompagnata da un’Agenda digitale nazionale per la montagna e per le aree interne che definisca i servizi che dovranno essere veicolati dalla stessa: trasporti, sanità, scuola, catasto dei pascoli boschi e terreni agricoli, servizi per il lavoro e lo sviluppo di attività economiche. Servirebbe una spinta politica all’innovazione.

8. L’evasione delle vecchie pratiche di condono e l’abbattimento degli ecomostri abusivi

L’intricato processo di ricostruzione, a seguito degli eventi sismici che hanno colpito il centro Italia nel 2016 e 2017 e l’Isola di Ischia nel 2017, ha fatto venire al pettine, e ci ha ricordato, la presenza diffusa di piccoli e grandi abusi edilizi accumulati nei decenni, “all’insaputa” della Pubblica Amministrazione. Tant’è che, per tentare di velocizzare la ricostruzione, sono state introdotte procedure *ad hoc* di sanatoria edilizia.

Inoltre, si è “scoperto” che aspettano di essere evase oltre 5 milioni di richieste di condono edilizio presentate persino con le leggi di condono del 1985, del 1994, del 2003. Probabilmente molte di queste possono essere sanate molte altre invece, per la sicurezza di tutti, andrebbero abbattute. In diversi casi non si può procedere alla realizzazione di interventi di riqualificazione territoriale per la presenza di situazioni abusive mai definite.

La chiusura delle procedure di sanatoria edilizia ancora aperte, da realizzare al massimo entro un paio di anni, sarebbe una grande opera pubblica che raggiungerebbe molteplici obiettivi ambientali, di messa in sicurezza, di buona ed efficiente amministrazione oltre che dare lavoro a numerosi

giovani professionisti. Si può partire con un fondo di soli 100 milioni. Si ripagherebbe abbondantemente da un punto di vista economico grazie alle oblazioni che incasserebbero lo Stato e i Comuni.

9. Lo smantellamento delle piattaforme offshore non produttive

Nei mari italiani attualmente ci sono 138 piattaforme con 718 pozzi per l'estrazione di gas e petrolio. Piattaforme che sono una minaccia per l'ambiente, per la navigazione e per le attività turistiche e della pesca a fronte di risorse certe di idrocarburi che basterebbero a mala pena a soddisfare i consumi di gas e petrolio del nostro Paese per non più di due. Il 57% dei pozzi è non produttivo o non erogante, 54 impianti (tra piattaforme e pozzi sottomarini offshore) non hanno mai avuto una Valutazione di Impatto Ambientale e presentano un'età media di 40 anni (la prima piattaforma in mare risale al lontano 1964).

Da diversi anni chiediamo al Ministero dell'Ambiente e al MISE di emancipare il nostro Paese e i nostri mari dai combustibili fossili attraverso un serio programma per il decommissioning basato su criteri e procedure utili all'identificazione di quelle piattaforme offshore non più produttive o con pozzi prevalentemente non eroganti da anni. Al momento si potrebbero smantellare oltre 30 piattaforme ormai inutili per il sostentamento energetico del nostro Paese che comporterebbero non solo un risanamento ambientale attraverso la bonifica delle aree liberate, ma sarebbero un segnale concreto e tangibile del percorso di uscita dalle fonti fossili che l'Italia non può più rimandare. Lo smantellamento garantirebbe un bel po' di posti di lavoro.

10. Gli interventi di adattamento e riduzione del rischio idrogeologico

Negli ultimi cinque anni sono stati stanziati 7,6 miliardi per il risarcimento dei danni provocati dal maltempo e sono 563 i fenomeni meteorologici (riportati dalla mappa CittàClima.it) che dal 2010 a oggi hanno provocato danni nel territorio italiano (350 i comuni dove si sono registrati eventi con impatti rilevanti che hanno provocato oltre 189 vittime e l'evacuazione di oltre 4,5mila persone a causa di eventi quali frane e alluvioni. Secondo dati Ispra, l'Italia dal 1998 al 2018 ha speso circa 5,6 miliardi di euro (300 milioni all'anno) in progettazione e realizzazione di opere di prevenzione del rischio idrogeologico, a fronte di circa 20 miliardi di euro spesi per "riparare" i danni del dissesto secondo i dati del CNR e della Protezione civile (un miliardo all'anno in media, considerando che dal 1944 ad oggi sono stati spesi 75 miliardi di euro). Il rapporto tra prevenzione e riparazione è insomma di uno a quattro. Sono 7,5 milioni i cittadini italiani che vivono o lavorano in aree a rischio. La messa in sicurezza dal rischio idrogeologico è una grande opera pubblica nazionale, bisogna ripartire con un nuovo approccio culturale e progettuale che garantisca al tempo stesso la riduzione del rischio idraulico e l'adattamento al cambiamento climatico.

Quindi servono: un netto miglioramento della qualità dei progetti di difesa alla luce del nuovo contesto climatico e delle direttive alluvioni, acqua, habitat e strumenti adeguati per la loro valutazione e monitoraggio nell'esecuzione e nell'efficacia. Occorre dare avvio immediato a una politica di delocalizzazione degli edifici più a rischio, interventi che, nonostante segnali incoraggianti legati anche a specifici atti normativi passati, stentano ancora ad essere messi in pratica. Lo stop al consumo di suolo è indispensabile per mitigare gli effetti del rischio e occorre rafforzare e rendere maggiormente cogenti i vincoli di inedificabilità, soprattutto nelle aree a rischio. È strategico lavorare per la tutela, la rinaturalizzazione e il ripristino delle aree di esondazione e dei corsi d'acqua con interventi di riqualificazione urbana tenendo conto degli effetti meteorologici estremi.

11. I digestori anaerobici per la produzione di biometano e compost di qualità

Per raggiungere i nuovi target di riciclo dettati dalla normativa europea appena approvata servono gli impianti, a partire da quelli di digestione anaerobica e compostaggio per il trattamento della frazione organica, che rappresenta il 40% del quantitativo raccolto con la raccolta differenziata (6,6 milioni di tonnellate su 16,4 totali, con un incremento del 10% circa negli ultimi 10 anni).

L'ultimo rapporto del Consorzio Italiano Compostatori fa presente che a oggi gli impianti di digestione anaerobica per il trattamento dell'organico ne intercettano appena 3 milioni di tonnellate, meno della metà. Considerando che nei prossimi anni la raccolta differenziata dell'umido aumenterà, soprattutto al centro sud, è evidente la carenza impiantistica a cui siamo di fronte, con una forte disparità tra nord, dove è concentrata la quasi totalità degli impianti, e il centro sud dove sono praticamente assenti. Si tratta di una rete impiantistica che consentirebbe la produzione di biometano, da reimmettere in rete o destinare come carburante e compost di qualità. Attualmente i rifiuti organici differenziati dei Comuni ricicloni del centro Sud vanno in impianti di riciclo del Nord Italia su gomma, aumentando i costi, l'inquinamento atmosferico, il consumo di gasolio e l'insicurezza delle autostrade. Nel Centro Sud Italia è quindi fondamentale realizzare almeno un impianto di compostaggio e di digestione anaerobica con produzione di biometano per ogni provincia.