

Il commento

FABIO BOGO

## SUL GREEN DEAL L'ITALIA È FERMA

Il conto alla rovescia per attingere al grande serbatoio europeo del Recovery fund è già iniziato ma l'Italia non ha ancora acceso la luce del suo semaforo di partenza. E così le risorse che il Green Deal mette a disposizione rischiano di slittare, o di essere bocciate per l'approssimazione con cui vengono organizzate e presentate.

Il commento

FABIO BOGO

## SUGLI INVESTIMENTI AMBIENTALI ITALIA AL PUNTO ZERO MANCANO LE IDEE E I PROGETTI

Il conto alla rovescia per attingere al grande serbatoio europeo del Recovery fund è già iniziato ma l'Italia non ha ancora acceso la luce del suo semaforo di partenza. E così le risorse che il Green Deal mette a disposizione dei Paesi membri rischiano di slittare, o di essere bocciate per l'approssimazione con cui vengono organizzate e presentate.

Il cronoprogramma europeo è dettagliato. Entro ottobre la Commissione valuterà i 27 Piani nazionali integrati per l'energia e il clima. Le valutazioni dovrebbero contenere anche le raccomandazioni di Bruxelles sulle modalità di integrazione dell'energia e del clima nei piani nazionali di ripresa. A questo giudizio è appesa la possibilità di utilizzare gran parte dei 209 miliardi del Recovery fund, da cui Roma pensa di ottenere ad esempio le risorse necessarie per il bonus **edilizia**, quel 110 per cento di rimborso che vuole prorogare anche per il 2021. Oltre che per far ripartire il Paese con infrastrutture e opere pubbliche. Poi bisognerà attrezzarsi per allinearsi a Bruxelles sulla Offshore energy strategy (fonti rinnovabili marine), sulla Smart mobility e sui carburanti sostenibili nei settori aerei e marini.

Su tutti questi fronti lo stato dell'arte dei progetti italiani è carente se non addirittura inesistente. La grande spinta green nazionale per il momento si è tradotta sul fronte della protezione ambientale in un acceso dibattito politico sul destino in Trentino degli orsi M57 (finalmente o sfortunatamente catturato) e M49 (finalmente o sfortunatamente ancora libero). E sul lato delle infrastrutture è stata monopolizzata dalla folgorazione tecnologica per un tunnel sottomarino che dovrebbe collegare finalmente la Calabria e l'Italia peninsulare alla Sicilia, dimentichi del fatto che l'ipotesi era stata bocciata più di 30 anni fa in favore di un ponte che ha prosciugato intelligenze, progetti e risorse e che alla fine non è mai nato. Non si prevede destino diverso per la nuova potenziale iniziativa. Resta invece la sensazione di smarrimento di fronte all'idea che si pensi di partire con progetti faraonici per far rinascere il Sud senza considerare che i 190 chilometri che separano Messina da Palermo si percorrono in treno in quasi quattro ore e che lo stato delle strade statali e provinciali nell'isola e in Calabria è disastroso.

Così sul tavolo di concreto per ora rimane un elenco di infrastrutture - presunte green - che dovrebbero

migliorare la mobilità sul territorio e dare lavoro e appalti. Ma le proposte sono sempre le stesse. Il progetto Italia Veloce annunciato dalla ministra De Micheli non contiene infatti elementi di novità rispetto al passato. Alta velocità tra Milano e Venezia e tra Napoli e Bari, alta velocità tra Palermo e Messina, alta Capacità tra Salerno e Reggio Calabria. Un disco che abbiamo già ascoltato e che potrebbe suonare una musica ancora più surreale se venissero prese in considerazione altre bizzarre proposte, come quella dell'alta velocità ferroviaria tra Roma e Pescara. In ogni caso sono tutti progetti con tempi di realizzazione quantomeno incerti e di sicuro molto, molto lunghi.

L'Europa invece chiede cose concrete prima di aprire il portafoglio, e opere meno faraoniche e rapidamente cantierabili. Non avrebbe bisogno di grande fantasia, ad esempio, la sburocratizzazione delle normative che regolano gli investimenti ambientali. In un dossier inviato al governo Legambiente ha individuato 12 semplificazioni di procedure che permetterebbero di accelerare gli investimenti per l'installazione di impianti da fonti rinnovabili, la riqualificazione del patrimonio edilizio esistente, l'installazione di reti

a banda larga e la dislocazione delle colonnine di ricarica delle auto elettriche, la promozione dell'efficienza energetica attraverso sistemi geotermici. Ma altre iniziative green sarebbero rapidamente attivabili, come lo sviluppo di parchi eolici marini, l'implementazione degli impianti di biometano ottenibili dagli scarti industriali, lo stoccaggio - sempre più urgente - dei rifiuti radioattivi di media intensità, gli interventi sulla mobilità urbana per alleggerire i disagi dei pendolari e incentivare il trasporto pubblico a scapito di quello privato. Non ci sono

invece segnali di questo tipo in nessuna iniziativa. Come pure mancano proposte per mettere in sicurezza il territorio: col risultato di dover ricorrere, a disgrazie avvenute, alla consueta dichiarazione dello stato di emergenza per la calamità inattesa. È importante quindi una concreta progettualità. Il Green Deal è un'occasione irripetibile. Sia per le risorse che sono messe a disposizione, sia perché dà agli Stati la possibilità di allargare il concetto ancora poco definito di "investimento verde": se possono entrarci l'istruzione e le

giovani generazioni, perché non sfruttare l'occasione per investire nell'edilizia scolastica? Prima del ponte o del tunnel, in sostanza, sarebbe il caso di occuparsi dell'ordinaria amministrazione, raggruppando gli interventi per settori organici. Ma siccome nessuno passa alla storia per aver realizzato una rete di trasporto provinciale o regionale che funziona, o aver costruito un edificio scolastico modello, è meglio - anche per ragioni elettorali e di immagine - puntare più in alto: anche se sono solo parole nel tunnel, si amplificano e qualcosa resterà.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

