

LUCA MARTINELLI

■ ■ L'ambiente torna tre volte nelle «Linee di indirizzo programmatico per la formazione del nuovo governo». Al punto 5, laddove si parla di un *Green New Deal*, si fa riferimento per ben due volte alla protezione dell'ambiente come nuovo principio fondamentale «del nostro sistema costituzionale».

Si spiega che «tutti piani di investimento pubblico dovranno avere al centro la protezione dell'ambiente, il ricorso alle fonti rinnovabili, la protezione della biodiversità e dei mari, il contrasto dei cambiamenti climatici». Al successivo punto 8, invece, che definisce l'esigenza di investimenti per l'ammodernamento delle attuali infrastrutture e la realizzazione di nuove, si spiega che questi dovranno tenere conto «degli impatti sociali e ambientali delle opere». Formalmente è già così: le opere pubbliche sono sottoposte da decenni a valutazione d'impatto ambientale (Via) o valutazione ambientale strategica (Vas).

LE LINEE DI INDIRIZZO, così, suonano dichiarazioni vuote: mancano, sui temi ambientali, elementi di profondità e di visione. In altri settori, invece, le priorità e i tempi dell'azione del nuovo esecutivo sono indicate in modo chiaro («È necessario inserire, nel primo calendario utile della Camera dei deputati, la riduzione del numero dei parlamentari», ad esempio), e allora un elenco lo si potrebbe fare. Andrebbero eliminati, intanto, tutti quei sussidi ambientalmente dannosi (Sad, triste), monitorati dal ministero dell'Ambiente e calcolati per il 2017 in ben 19,3 miliardi di euro. Fra questi, scrive nell'introduzione al rapporto Francesco La Camera, direttore generale per lo sviluppo sostenibile, il

AMBIENTE

La decarbonizzazione necessaria è assente



danno ambientale, i rapporti con l'Ue e gli organismi internazionali del ministero, «i sussidi alle fonti fossili sono stimati in 16,8» miliardi di euro.

TRA QUESTI INCENTIVI, ci sono l'accisa applicata per il gasolio per autotrazione che - spiega il Catalogo, la cui ultima edizione è stata diffuso nell'estate di quest'anno - «è notevolmente inferiore rispetto a quella della benzina», aggiungendo che «ciò non trova giustificazioni in termini ambientali». Il traffico dei veicoli commerciali sulle autostrade italiane (incentivato dai sussidi) è una delle cause della richiesta di nuove infrastrutture per il trasporto su gomma: sono le grandi

Nessun accenno anche al «consumo di suolo» sparito dall'azione di governo dal 2018

opere, spesso inutili, che nemmeno vengono citate nella Linee di indirizzo, pur essendo al centro dell'azione di ogni governo fin dal 2001, con la «Legge Obiettivo» di Berlusconi e Lunardi.

VALGONO 1,6 MILIARDI DI EURO, invece, i sussidi per il trasporto aereo, che tra il 2009 e il 2018 è cresciuto (misurando il numero dei passeggeri) del 42,3% in Italia, richiamando anche in questo caso l'esigenza di un allargamento di alcuni scali.

Un'indicazione arriva dalla Milano-Roma: la Linate-Fiumicino era la tratta più frequentata d'Italia, ma l'offerta di un'alternativa - l'alta velocità ferroviaria - ha ridotto il numero dei passeggeri del 36,6%. Un dato positivo, al netto dei gravi danni ambientali in Appennino legati alla costruzione della tratta Bologna-Firenze, che non giustifica però l'impossibilità di discutere la realizzazione del Tav in Val di Susa, o il collegamento tra Brescia e Padova (un'alta velocità formato intercity, con soste a Verona e Vicenza).

Si parla di fondi rinnovabili, ma non di uscita dal carbone (con la chiusura delle centrali più inquinanti), né - in generale - di decarbonizzazione della società. L'agricoltura esiste solo in relazione ai modelli distributivi, con buona pace di concetti come sovranità alimentare, e della promozione e ricerca della sostenibilità. Del resto, nessun riferimento nemmeno al tema del «consumo di suolo», che è scomparso dai radar e dall'azione di governo almeno dal luglio 2018.