

retroporto dell'arco ligure, il Centro Interportuale Merci di Novara, Torino con il suo interporto. E il sottoutilizzato scalo merci Domo 2 nel Verbanico, che ha compromesso oltre 2 milioni di mq di territorio per una ad oggi fallita intermodalità ferroviaria. A fronte di ciò continua la proliferazione della logistica dei comuni: piattaforme capannoni, svincoli. Ancora opere stradali in progetto: la Pedemontana dell'Alto Piemonte, che collegherà Biella con l'Autostrada Voltri-Sempione A26 in una zona ad alta sensibilità ambientale, e a ridosso di Torino, la Tangenziale Est che comprometterebbe la preziosa collina astigiana. E l'Asti-Cuneo, la cosiddetta "Salerno-Reggio Calabria del Nord", 93 Km di cui 20 di viadotti, ponti e gallerie, più 11 svincoli, un tracciato a zeta rovesciata con doppio attraversamento dello Stura: sbagliato il progetto, sfregiato il Monferrato. Anche le Olimpiadi Invernali 2006 hanno dato il loro contributo: nuove bretelle stradali e autostradali ad oggi non tutte completate e costosissimi impianti da demolire - i trampolini del Salto e la pista di Bob - insostenibili per costi di gestione e impatto ambientale. Ma non basta: anche nel campo energetico il Piemonte investe... territorio e risorse. È in costruzione il mega termovalorizzatore del Gerbido e vasti impianti di fotovoltaico a terra in zone agricole e impianti di eolico in montagna in zone di pregio ambientale danno il colpo di grazia al nostro paesaggio" (*vedi Bollettino n. 467*).

Con **Lorenzo Schiaffino**, della Sezione di Massa Montignoso, e il caso del litorale di Marina di Massa si introduce il tema dei porti e dell'erosione delle coste, che verrà poi trattato anche da Antonio Dalle Mura, Roberto Cuneo, Giovanni Gabriele e Teresa Liguori. "Per millenni", afferma Schiaffino, "il fiume Magra ha portato i suoi sedimenti sulla costa mantenendo così un equilibrio naturale perfetto. Nel 1928 però è stato costruito un porto che ha completamente interrotto il flusso della sabbia portando alla drammatica erosione alla quale assistia-

mo oggi. È stata distrutta così un'area dall'alto pregio ambientale nella più totale indifferenza di tutti". In questa situazione ora addirittura si progetta un allargamento del porto e di tombare il torrente Carrione. "È evidente che gli unici che avranno vantaggi da tutta questa operazione saranno i tecnici incaricati del nuovo progetto che presenteranno notule e parcelle".

Del "passante con stazione ad Alta Velocità di Firenze" tratta la relazione tecnica della Consiglieria nazionale **Mariarita Signorini** (fatta con il dott. Ing. Massimo Perini), progetto criticabile sia dal punto di vista economico che tecnico. Per gli scavi dei tunnel verranno infatti usate delle macchine la cui tecnologia operativa della fresa comporta la trasformazione del terreno in un materiale gelatinoso con una serie di additivi classificato dalla normativa vigente (Testo Unico dell'Ambiente) come "rifiuto speciale". Già solo per questo l'opera non dovrebbe essere fattibile. Ecco in sintesi alcune delle altre criticità: "ha costi spaventosi, cantieri che dureranno anni, verranno prodotte polveri sottili, si stimano 1 milione e 500 mila tonnellate di detriti portati via da camion, con quindi ulteriore inquinamento, e poi gli scavi dei 2 tunnel avverranno non in contemporanea ma uno alla volta comportando un rischio geologico molto maggiore e un costo 5 volte superiore". Si sarebbe potuto invece fare "l'adeguamento delle stazioni in superficie, evitando così questo sottoattraversamento di 8 Km a 10 m di profondità, che passa sotto Firenze, sotto la Fortezza da Basso e sotto i viali e le abitazioni fino all'arco lorenese di Piazza della Libertà con costi stratosferici". Nel dibattito finale del giorno dopo invece Signorini accennerà alla grave distruzione del paesaggio causata da una politica sbagliata per eolico e fotovoltaico a terra.

La mattinata si conclude con l'annosa vicenda del Ponte sullo Stretto. La Presidente della Sezione di Messina **Antonietta Signorino** leg-

ge la relazione preparata da Guido Signorino, incaricato di Economia applicata all'Università di Messina, che ribadisce le motivazioni di contrarietà al progetto (come il Professore ci ha ben spiegato nel n. 467 del Bollettino). "È un gigantesco spreco di risorse pubbliche, reso ancor più indigesto dallo stato di degrado e rischio idrogeologico del territorio sul quale, con un insopportabile impatto ambientale, naturalistico, paesaggistico, tale infrastruttura verrebbe a collocarsi". Dalla relazione emergono tre motivazioni essenziali: il progetto non ha ritorni di utilità sociale sufficienti a ripagare il suo costo; l'ambiente circostante non è in grado di sopportarne la realizzazione, i costi ambientali ed economici che addoserebbe alle future generazioni sono troppo alti. Su questo giudizio, si sottolinea, sono concordi con Italia Nostra, il WWF e la Legambiente.

L'ATTACCO AL PAESAGGIO

"Non c'è tutela senza pianificazione", così si apre la sessione pomeridiana con **Maria Pia Guermandi**, Consigliere nazionale. "L'attacco al paesaggio registrato in maniera diffusa dalle nostre sezioni riguarda non solo le nuove urbanizzazioni, ma infrastrutture così come impianti per la produzione di energia rinnovabile (eolico e fotovoltaico) che determinano fenomeni sempre più cospicui di consumo di suolo.

EOLICO

Immagine simbolica di una politica sbagliata per le fonti rinnovabili fornita da M. Signorini

