ATTUALITÀ

Analisi di impatto nelle Grandi Opere

di **Fondazione AIDR** · 13 dicembre 2021, 23:15

Vito Coviello, Socio AIDR e Responsabile Osservatorio Tecnologie Digitali nel settore dei Trasporti e della Logistica

Le Grandi Opere hanno avuto un ruolo fondamentale nella rinascita del Paese: spesso sono stati gli eventi catastrofici quali guerre o calamità naturali e gli aiuti economici stanziati per la ricostruzione a fare da volano per la ripresa economica.

Nel dopoguerra è stato il Piano Marshall a permettere di ricostruire le devastate infrastrutture del nostro territorio.

Il cemento e il ferro sono stati gli elementi fondamentali per la ripartenza dopo la guerra: oltre 10.000 ponti da ricostruire, strade e linee ferroviarie da ripristinare e nuove da costruire.

Gli anni ’50 e ’60 nel cosiddetto periodo del secondo dopoguerra italiano che coincidono anche con i primi decenni della Repubblica, sono ricordati come gli anni del miracolo economico.

Le Grandi opere erano e sono dunque tuttora necessarie per fare da volano alla ripresa economica, ma rispetto al passato sono mutati i requisiti: ieri qualsiasi opera andava bene se funzionale alla ripresa economica, oggi deve anche essere sostenibile nel rispetto dell’ambiente.

Le grandi Opere oggi sono tali solo se necessarie per la riqualificazione del territorio, se salvaguardano l’ecosistema e favoriscono lo sviluppo economico.

Lo Sviluppo economico è il fine ultimo per realizzare occupazione e benessere nel Paese ma deve essere progettato salvaguardando l’ecosistema: nessuna crescita economica avrebbe molto senso se, poi, non garantiamo una vita sostenibile alle generazioni che verranno dopo di noi.

Riguardo agli impatti ambientali dei nuovi progetti, il legislatore è intervenuto nel 2006 con il Dlgs n. 152 del 3 aprile istituendo la VIA (valutazione di impatto ambientale) nell’iter di approvazione dei progetti.

Anche per le nuove Grandi Opere in fase di avvio, l'attenzione alle ragioni ambientali è rilevabile nel PNRR ma ad un livello ancora molto macro.. Nella Missione 3 del PNRR – interventi in ambito Infrastrutture – il Piano prevede finanziamenti soprattutto per le linee ferroviarie, ma non sono state ancora pubblicate le valutazioni di dettaglio degli impatti ambientali sulle singole nuove tratte da realizzare.

Soprattutto sulle nuove linee da realizzare, e la linea AV Salerno – Reggio Calabria è tra queste, la valutazione di impatto ambientale assume un significato importante se posta in relazione anche con l'analisi dei costi- benefici: la costruzione di una nuova linea genera di per sé un forte impatto ambientale in termini di aumento di emissioni di gas serra nella fase di realizzazione e, di conseguenza, può avere un beneficio in termini di abbattimento di emissioni future, solo se sarà in grado di assicurare un reale spostamento del traffico stradale, autostradale e aereo sulla nuova linea ferroviaria tale da giustificarne l'investimento.

È molto importante creare parallelamente e durante la costruzione di nuove linee ferroviarie piani per lo spostamento del trasporto merci dalla strada alla ferrovia per ridurre ulteriormente le emissioni di gas serra: ogni nuova linea ad Alta velocità libera nuove tracce orarie sulle vecchie linee che devono essere occupate a beneficio soprattutto del trasporto merci.

I dati recenti sui trasporti ci confermano che un quarto del volume delle emissioni di gas serra nella nostra atmosfera è provocato dai trasporti e sono quelli più inquinanti. Il treno è certamente il vettore più ecologico ed è per tale ragione che l'Unione Europea ha posto la ferrovia al centro della mobilità sostenibile.

Nella tredicesima edizione di *Mercintreno,* Forum nazionale per la promozione del trasporto ferroviario delle merci nato nel 2009, emerge che l'Italia però è ancora il fanalino di coda in Europa riguardo alla quantità di merce trasportata su ferrovia. Nonostante il trasporto ferroviario sia più sicuro e meno inquinante delle altre modalità di trasporto merci, **solo il 13%** dei prodotti vengono trasportati su ferrovia contro la **media europea del 20%.**

Certo Il PNRR prevede molti interventi sui Porti e Retroporti finalizzati a migliorare l'offerta di integrazione del sistema di trasporto delle merci, ma occorre probabilmente anche un maggiore impegno legislativo per imporre, una volta create le migliori premesse verso la totale integrazione multimodale, lo spostamento del traffico merci su ferrovia proprio per rispettare gli obiettivi Green Deal Europeo (agenda 2030 e 2050).

Sul tema dell'analisi di impatto dei progetti di nuove Grandi Opere sarebbe anche opportuno introdurre, possibilmente con un nuovo intervento del legislatore, anche l'obbligo della VID

(Valutazione di Impatto digitale).

Nessuno nuovo intervento può prescindere dal digitale e l'obbligatorietà dell'analisi di impatto in tal senso darebbe maggiore impulso nella progettazione di nuove soluzioni integrate ed ecosostenibili.

Articolo pubblicato su Istituzioni24: https://www.istituzioni24.it/2021/12/13/analisi-di-impatto-nelle-grandi-opere/

© 2026 Istituzioni24