

NEXT GENERATION UE IN EMILIA ROMAGNA

Disegnare nuovi paradigmi per le persone ed il clima

Premessa

Legambiente entra nel dibattito cruciale sull'uso delle risorse Next Generation EU. Un'opportunità che, coerentemente con l'impostazione europea (ed il nome stesso), deve puntare alla costruzione di nuovi paradigmi che garantiscano le future generazioni dai rischi sanitari, ambientali e della fragilità economico/sociale.

Al di là del balletto mediatico visto finora, il margine di scelta dei territori sembra limitato: da una parte i paletti chiari della UE (che in casi come questi dimostra il suo reale valore) stanno rendendo ridicole le proposte lette sulla stampa nei mesi scorsi per grandi opere dannose per l'ambiente.¹

Le risorse dovranno andare a progetti in linea con gli obiettivi UE: transizione verde, digitale, inclusione sociale.

Dall'altra assistiamo ad un'impostazione da parte del Governo che al momento sembra essenzialmente verticistica, con un confronto con le Regioni che finora è stato minimo. Ne risulta che i territori potrebbero avere margini molto limitati di scelta.

Tuttavia le regioni potranno svolgere un ruolo di stimolo verso l'azione di Governo e di successiva declinazione locale delle scelte nazionali, anche attraverso la programmazione dei fondi nei prossimi anni.

Va specificato infine che le risorse saranno rese disponibili dalla Commissione UE man mano che i progetti raggiungano i risultati dichiarati. Dovranno dunque essere iniziative molto concrete.

L'emergenza Coronavirus rappresenta un "segnale sentinella" dei rischi che a livello di globalizzazione impattano sul nostro modo di vivere e sul nostro futuro, con particolare riferimento ai cambiamenti climatici globali. La pandemia rappresenta l'attestazione di una fragilità rispetto ai temi ambientali (e di conseguenza economico/sociali) a cui occorre dare risposta con strategie di prevenzioni. A livello locale tale fragilità trova riscontro nel problema dell'inquinamento dell'aria del bacino padano, che incide pesantemente sulla salute di chi vi abita.

Di seguito una proposta incentrata su temi, settori economici ed aree geografiche.

I temi principali su cui investire le risorse in ER dovrebbero essere i seguenti:

- rigenerazione delle città, recuperare le molte aree dismesse, interventi sulle grandi aree da bonificare;
- una nuova mobilità ed una nuova logistica;
- il cantiere della messa in sicurezza del territorio: difesa delle persone e dell'economia
- energia e rifiuti

A queste azioni tematiche si associano azioni trasversali verso specifici settori:

- riconversione del settore off-shore di Ravenna
- riduzione degli impatti della logistica
- incentivazione dell'edilizia della riqualificazione urbana
- riduzione degli impatti del settore ceramico e sua valorizzazione
- evoluzione del settore automobilistico e dei bus verso l'alimentazione elettrica

¹ Nel Piano che l'Italia deve presentare alla CE nell'ambito di Next Generation EU, la spesa relativa alle azioni per il clima per favorire la "transizione verde" dovrebbe ammontare ad almeno il 37% e i progetti e le riforme dovrebbero essere disegnati in modo tale da non danneggiare l'ambiente

A livello territoriale si individuano due aree geografiche di valore ambientale primario su cui attuare nuovi paradigmi economici e sociali

- l'area del Delta del Po, principale area umida e naturalistica del paese e i territori dell'asta del fiume ricadenti nelle aree MAB Unesco
- l'Appennino

Infine una riflessione sul potenziamento del servizio sanitario.

RIGENERAZIONE DELLE CITTÀ, RECUPERARE LE MOLTE AREE DISMESSE , INTERVENTI SULLE GRANDI AREE DA BONIFICARE

L'assunto della priorità alla rigenerazione urbana e al riuso del patrimonio edilizio dismesso non ha ancora trovato una vera attuazione. Nuove attività produttive, commerciali e logistiche continuano a consumare territorio in una regione ad alto rischio idraulico e dove l'agroalimentare rappresenta una parte importante del PIL.

Servono dunque strumenti e risorse per superare le barriere non tecnologiche e i costi che limitano la rigenerazione ed il riuso di spazi costruiti.

- Risulta prioritaria dunque una strategia tematica volta a censire e rendere disponibili aree dismesse e capannoni: occorre che la scelta del riutilizzo sia "pronta all'uso" per i soggetti economici interessati, nell'ambito di politiche e programmazioni pubbliche chiare e precise;
- Risulta prioritaria la bonifica delle aree industriali e militari dismesse, con la messa in sicurezza da eternit e rifiuti pericolosi (si pensi al caso delle ex officine reggiane di Reggio Emilia o delle tante aree di Bologna) ma anche dal punto di vista sociale. Risulta necessario prevedere un fondo specifico di garanzia a favore di interventi rapidi di bonifica delle principali aree di riqualificazione urbana.
- E' sempre più urgente dotare le città di infrastrutture diffuse dedicate alla riduzione dei rischi idraulici e climatici: Nature based solutions, aree verdi di infiltrazione, vasche sotterranee di accumulo dell'acqua, etc. sono
- Dare continuità e potenziare la disponibilità economica per i bandi per la rigenerazione urbana, avendo tra gli obiettivi, quelli di creare aree disponibili alla localizzazione di richieste di nuovi volumi edilizi (nuovi ospedali, residenziale, attività economiche), da utilizzare al posto di consumo di aree vergini .

Tale strategia andrà ad integrarsi agli strumenti del 110% (verosimilmente prorogato) per il patrimonio privato e alle risorse per il patrimonio pubblico e l'ERP.

UNA NUOVA MOBILITÀ ED UNA NUOVA LOGISTICA

Il sistema della mobilità attuale amplifica i problemi di grave inquinamento dell'aria, impatta sul clima e – con continui progetti stradali - aggrava il consumo di suolo e la frammentazione della biodiversità. Occorre dunque una strategia di radicale trasformazione che riduca le auto in circolazione e evolva verso il 100% elettrico.

Grandi cantieri: ci sono anche quelli, ma solo amici del clima

Tre in particolar modo sono le grandi "opere" della mobilità sostenibili, strategiche e su cui c'è una convinta richiesta dei territori:

- **adeguamento ferrovia Parma -La Spezia e prosecuzione verso il Brennero:** un possibile cantiere da 2 miliardi di euro, funzionale all'alleggerimento del traffico pendolare, turistico e delle merci. L'intervento avvicinerrebbe inoltre le aree interne dell'Appennino ai servizi della pianura
- **completare il nodo del trasporto pubblico di Bologna,** a cominciare dall'FSM, col veloce completamento della rete tranviaria
- **un sistema rapido di trasporto costiero** che riduca gli impatti della mobilità turistica e connetta tutta la costa in modo efficace tra Riccione e Ravenna

A questo si aggiunge **il cantiere diffuso di adeguamento dell'intera rete ferroviaria regionale FER** (350 km) per garantire maggior funzionalità del trasporto merci e fluidificare i traffici passeggeri: risezionamenti e ampliamenti banchine (funzionali alle taglie dei treni merci attuali), ripristino delle vecchie linee dismesse, elettrificazione e adeguamento linee alle maggiori velocità delle locomotrici.

Tra queste risultano particolarmente importanti le direttrici delle merci verso il Brennero (Parma Suzzara, e Ravenna Suzzara), e le infrastrutture al servizio del distretto ceramico (in particolare collegamento scali Dinazzano Marzaglia).

A queste vanno aggiunte le tratte (RFI) di uscita dal porto di Ravenna: tratta Ravenna Ferrara ancora a binario unico e dunque a forte sottoutilizzo e la Castel Bolognese Ravenna (a binario unico fino a Russi).

In generale tutta la rete minore regionale – potenziata nelle infrastrutture e nei servizi - può fungere da servizio ferroviario metropolitano in grado di scaricare il traffico veicolare. Si pensi alle linee reggiane, e modenesi, e parmensi su cui esistono già studi di fattibilità. O il caso della rete esistente della pianura di Piacenza, per cui la Provincia stessa ha formalizzato una richiesta di valorizzazione in ambito PRIT.

Tram o bus rapid transit in tutte le città. Dotare tutte le zone urbane di efficienti sistemi di trasporto pubblico, integrato al trasporto ferroviario e quello dei servizi urbani ed extraurbani. Tra tutti si ricorda la necessità di completare il tratto di metropolitana di superficie Ferrara-Cona ed il collegamento con Codigoro e Comacchio.

Ciclovie suburbane e territoriali. Sostenere la realizzazione di ciclovie di connessione tra i centri abitati per estendere il raggio di mobilità in bici e ridurre l'afflusso di auto verso le città e costruire la rete regionale e nazionale di ciclovie turistiche.

Piano mobilità di prossimità e sicurezza. Le città emiliano-romagnole devono diventare esempi pilota in Italia in cui la mobilità di prossimità -basata su un grande piano per i marciapiedi, le piste ciclabili e la moderazione del traffico - diventa la chiave di volta per la riqualificazione dello spazio pubblico e il rilancio delle relazioni e dell'economia di vicinato. Un grande piano di piccole opere.

Costruire la nuova logistica ad emissioni zero

L'Emilia Romagna ha un ruolo geografico importante per il trasporto merci nazionale ed internazionale; a fianco della tradizionale logistica si sta sviluppando sempre più la parte connessa all'e-commerce.

Occorre una strategia per ridurre gli impatti dei trasporti (così come del consumo di suolo). Le parole chiave sono: ferro, (per le grandi distanze), mobilità elettrica, razionalizzazione degli spostamenti ultimo miglio, interventi di forte adeguamento alla sostenibilità dei centri logistici e del Porto di Ravenna (elettrificandoli e dotandoli di scali ferroviari adeguati e strutture per biometano liquefatto, necessario alla fase di transizione per i grandi motori), finanziamento alla sostituzione delle flotte, e ai centri di interscambio.

Potrà essere attuato un ruolo di sinergia con grandi aziende disponibili ad accordi pubblico-privati, come sono state le esperienze dei gruppi Barilla e Mapei rispetto allo spostamento delle merci su treno.

Non solo opere ma anche strumenti: integrazioni tariffarie completando il sistema MiMuovo della regione Emilia Romagna (biglietti intermodali con possibilità di utilizzo di più mezzi differenti e su tutto il territorio), integrazione del TPL con lo *sharing* elettrico, definizione di un'unica APP, tariffe agevolate per pendolari studenti lavoratori, turisti.

MESSA IN SICUREZZA DEL TERRITORIO IL CANTIERE DELLA DIFESA DELLE PERSONE E DELL'ECONOMIA

L'Emilia-Romagna è - per la propria conformazione morfologica e geologica - la regione a più alta superficie esposta a pericolosità idraulica rilevante (ISPRA 2018). Oltre 500 milioni di euro sono i danni stimati solo per le 4 alluvioni più rilevanti dal 2014.

L'estensione dei territori con quota inferiore al livello del mare della piana costiera regionale, attualmente ammonta a circa 1.200 km².

Queste vulnerabilità sono destinate ad amplificarsi dal cambiamento climatico

Dunque occorre un piano straordinario di interventi per la sicurezza idraulica su tutte le province. Il nodo idraulico di Modena appare quello più rischioso ed urgente.

Le risorse dovranno andare ad interventi integrati che garantiscano la sicurezza idraulica assieme ad un miglioramento dello stato ecologico dei corsi d'acqua ed un ampliamento complessivo degli spazi fluviali in piena coerenza con le "Linee guida per la riqualificazione integrata dei corsi d'acqua naturali dell'Emilia Romagna". La pulizia degli spazi fluviali da detriti rifiuti e plastiche e relativa bonifica di ex discariche o aree similari presenti nelle vicinanze del corso d'acqua.

Appare evidente che l'ulteriore artificializzazione degli ecosistemi fluviali non possa essere considerata parte della transizione ecologica richiesta dalla UE e che i relativi fondi non possano essere computati ai fini dell'obbligo di dedicare almeno il 37%

Difendere la costa, se non ora mai più

Da fonti del Ministero dell'Ambiente pubblicate nel periodo 1960-2012 la regione ha perso circa 13 milioni di metri quadrati di spiaggia, il 37% del totale nazionale. Le aree costiere sotto il livello del mare sono ampie. Le attività turistico balneari (lidi ferraresi e ravennati) sono già colpite da mareggiate sempre più rovinose.

Esiste dunque un problema relevantissimo di messa in sicurezza di queste aree con enormi necessità di intervento: occorre dunque non perdere questa occasione di risorse straordinarie per mettere in sicurezza la costa, pena il rischio di non avere una seconda possibilità.

Gli interventi futuri dovranno prevedere **ricostruzione di un sistema dunale di protezione (esempio parco del mare di Rimini) o l'innalzamento delle quote dei manufatti** con particolare attenzione alle quote delle banchine dei porti canale che sono l'ingresso del mare all'interno delle città costiere. Si tratta di occasioni che possono tenere assieme la sicurezza idraulica con il ridisegno del fronte mare a fini turistici

Fabbisogno idrico

I cambiamenti climatici stanno rendendo sempre più evidente la necessità di politiche per garantire l'accesso all'acqua ai settori primari. Su questo è indispensabile accelerare il percorso di ottimizzazione degli impieghi, privilegiando ad esempio il recupero delle acque di depurazione, incentivando sistemi irrigui più efficienti.

Per questo riteniamo che sia fondamentale l'investimento in "Conoscenza e innovazione" - uno degli assi richiesti dalla UE - con interventi di formazione diffusa e l'inserimento di nuove generazioni di tecnici a sostegno degli agricoltori che permettano l'utilizzo di strumenti digitali e avanzati per ridurre il fabbisogno idrico e di chimica.

L'impostazione UE ci dice che non possiamo guardare a nuovi interventi infrastrutturali per la conservazione dell'acqua in grandi bacini e dighe (interventi costosissimi e ambientalmente impattanti).

ENERGIA

Massimo sostegno a tutti i possibili interventi di risparmio energetico su edifici pubblici e privati.

In questo momento esistono importanti strumenti che favoriscono gli interventi incentivare la diffusione di pratiche di ristrutturazione energetiche di qualità (sfruttando ecobonus, comunità energetiche ecc.) occorre la creazione di una rete di competenze locali e l'investimento in massicce campagne di comunicazione. Dunque, investimenti in strutture tecniche di accompagnamento nella transizione energetica (agenzie e sportelli regionali ad alta specializzazione) e finanziamento di studi di fattibilità e supporto tecnico (ad es. per le comunità energetiche) e diagnosi energetiche. Interventi di risparmio energetico sul patrimonio pubblico (vedi rigenerazione).

Sostegno alle rinnovabili senza combustione e basso impatto sul territorio: priorità ad eolico off-shore e fotovoltaico su aree degradate o urbanizzate (discariche, parcheggi, capannoni, aeroporto dismesso di Piacenza ecc.)

RIFIUTI

Occorrono prima di tutto accelerare il supporto alle filiere produttive e della distribuzione per ridurre l'utilizzo di prodotti monouso e materiali non recuperabili.

La raccolta differenziata dei rifiuti urbani sta crescendo rapidamente grazie alle modalità domiciliari. Serve completare il percorso sull'intera regione e massimizzare il recupero effettivo riducendo il ricorso agli impianti di smaltimento.

In particolare serve:

- implementare le filiere del recupero esistenti per massimizzare la materia reinserita in cicli produttivi,
- creare nuove filiere per rifiuti particolarmente problematici, come ad es. pannolini, RAEE e plastiche
- ridurre i rifiuti speciali a smaltimento e promuovere tecnologie idonee per la loro valorizzazione o riutilizzo in filiere di economia circolare;
- sostenere percorsi dei gestori nella sostituzione di impianti di smaltimento con filiere alternative;
- Riconvertire il settore della plastica monouso verso l'opzione del riutilizzabile o verso filiere di recupero completo dei materiali

RICONVERSIONE DI SETTORI SPECIFICI

Attuare la riconversione del **distretto industriale dell'Oil and gas di Ravenna** verso un vero futuro sostenibile, che deve essere diverso dalla soluzione del CCS di ENI (che equivale a proseguire con i modelli energetici attuali).

Tra le ipotesi concrete da sviluppare: 1 una strategia forte per un'ampia produzione di eolico off-shore a distanza dalla costa (pianificazione, infrastrutturazione della rete elettrica); 2 un piano di decommissioning delle piattaforme dismesse, che – stante il numero di piattaforme al largo delle coste italiane - garantirebbe anni di attività.

Ridurre l'impatto del settore ceramico aumentandone la competitività

Il settore ceramico è un comparto che ha generato ricchezza e lavoro ma è certamente tra quelli che più ha impattato sul territorio: ha lasciato ferite aperte con cave ed aree da bonificare e ancora crea pressione ambientale. Diverse sono le vertenzialità collegate alle emissioni di industrie ceramiche nella regione. A questo si aggiunge il consumo di territorio previsto dalla Bretella Campogalliano Sassuolo giustificata per le esigenze del distretto ceramiche.

Non si può negare l'evoluzione complessiva del settore dagli anni '70 in poi: è stato ridotto l'uso risorse, ottimizzato l'utilizzo di energia, implementati i sistemi di depurazione. Ora si tratta di andare oltre con un ulteriore sforzo di innovazione e riduzione degli impatti: lavorando tanto sulla logistica (e abbandonando il progetto autostradale) quanto sui sistemi produttivi, con un potenziamento dei sistemi di depurazione e abbattimento degli inquinanti e degli odori.

Le riduzioni di impatti devono tradursi in adeguate politiche di premialità che valorizzino i prodotti a minor impatto ambientale con specifiche politiche sui CAM (i criteri ambientali minimi negli acquisti delle Pubblica amministrazioni).

Nel quadro della mobilità occorre infine spingere verso l'elettrico **il settore regionale dell'auto e di produzione di autobus**. Il "brand" Moto Valley è stato finora associato ai motori a scoppio, ed è necessario che evolva rapidamente verso la tecnologie future alimentabili con energie rinnovabili, per non rimanere indietro rispetto alle dinamiche globali. Analogamente occorre lavorare per le altre imprese industriali legate al comparto del trasporto pubblico, bus e treni. Il percorso necessita di investimenti importanti in innovazione e conoscenza.

AREE INTERNE APPENNINO

Primo obiettivo è fermare lo spopolamento attraverso la garanzia dei servizi e colmare la deficienza infrastrutturale.

Garantire i servizi. Bisogna puntare sulla polifunzionalità dei negozi, con strutture che si occupino di vari servizi (farmaci da banco, alimentari, ritiro di corrispondenza, ...). Mantenere attive le strade e le reti tecnologiche, attraverso la manutenzione del territorio (si veda il capitolo specifico); fornire un trasporto pubblico smart ed efficiente; garantire i servizi scolastici primari flessibili e all'avanguardia assieme alla vicinanza del servizio sanitario.

Superare il frazionamento della proprietà agraria per il processo ereditario che non consente un adeguato sviluppo di progettualità.

Biodistretti e turismo: l'Appennino non può competere con l'agricoltura della pianura sul tema del semplice nutrimento, ma può fare agricoltura di qualità per la salute: varietà di grani più digeribili, biologico, filiere latte fieno. Attività diffuse per la trasformazione alimentare, con impianti sparsi sul territorio, possono aumentare il valore prodotto dalle aree montane.

In generale serve un più equilibrato rapporto dei prezzi fra la produzione agricola di pianura e quella di montagna dando centralità alla produzione all'interno della filiera distributiva.

Strategia per il turismo di comunità (formazione, semplificazione normativa, risorse economiche), per far rivivere i paesi con progetti dal basso e riutilizzo di immobili inutilizzati.

Area del DELTA del Po

L'area del delta del Po rappresenta la principale area umida della penisola ed una delle più importanti a livello europeo. E' sede di due parchi, inspiegabilmente divisi dal confine regionale (originariamente previsti come unico parco nazionale). Al contempo è un area dalle forti condizioni di svantaggio socio-economico: distanze dai servizi, dispersione giovanile per le scarse opportunità economiche, aree di degrado. Le sue peculiarità di biodiversità, attrattività turistica, area fragile a livello idraulico e socio economico, la rendono certamente un territorio vocato alla realizzazione di politiche innovative di conservazione naturalistica e turismo sostenibile. In quest'area si possono dunque immaginare politiche di forte impulso che coniughino lavoro e difesa del patrimonio naturale: valorizzazione delle strutture edilizie presenti per servizi connessi al turismo e formazione (Area S. Agostino, ex zuccherificio), delle aree vallive (molte di proprietà demaniale), connessione alla rete di trasporto ferroviario, agricoltura biologica.

I comuni del Po

In generale tutti i territori lungo il Po presentano caratteristiche di naturalità simili e prospettive di uno sviluppo turistico e agricolo legato strettamente alla biodiversità e all'identità territoriale: non a caso sono aree (sul tratto emiliano come sul delta) che hanno ricevuto il riconoscimento di Riserve MaB Unesco. Il lavoro di quei Comuni all'interno delle comunità MAB, può portare allo sviluppo di una Comunità fluviale fondata sui principi delle Green Community, trovando riscontro nella normativa (art. 72 legge 221/2015 c.d. "Collegato ambientale 2016" - "Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali" per le aree rurali) con particolare attenzione alle giovani generazioni chiamate a conservare e incrementare il patrimonio naturale. La peculiarità dei territori del Po che vanno oltre i confini amministrativi richiamano all'importanza di guardare a queste aree con progetti di respiro sovraregionale.

SERVIZIO SANITARIO E AMBIENTE

Occorre un rafforzamento della sanità pubblica e della medicina territoriale. Rafforzare il sistema degli ospedali di provincia non deve essere ritenuto in contraddizione con l'esistenza di forti specializzazioni ed eccellenze a livello di ospedali di capoluogo. L'integrazione della rete ospedaliera con le case della salute e una riorganizzazione dei MF e PF, potrebbe rappresentare una seria presenza sul territorio per l'attività di prevenzione e di risposta sanitaria anche in casi di emergenza pandemica.

Anche alla luce della triste esperienza della pandemia COVID-19, la separazione tra i medici e pediatri di famiglia (MF e PF) e sistemi di prevenzione e di cura a livello ospedaliero è stata assolutamente nefasta. E' parere diffuso che questa sia una delle ragioni per cui il bilancio del contagio sia così pesante.

Nel contesto di un necessario potenziamento del servizio sanitari alcune valutazioni possono essere utili alla tutela della salute anche rispetto agli inquinanti.

Si ritiene che i MF e PF, se adeguatamente sensibilizzati, formati e organizzati, possono rappresentare, un "anello di congiunzione" tra analisi scientifiche ed azioni locali (si veda l'esperienza del CTS a supporto del Tavolo di Garanzia attivato a Borgo Val di Taro). In altre parole un maggiore coinvolgimento dei MF e PF consentirebbe non solo di raccogliere informazioni in



modo tempestivo e preciso sullo stato di salute della popolazione e dell'ambiente, ma anche e soprattutto nel trasmettere al cittadino un immediato senso di collegamento col Servizio Sanitario. La costituzione di una rete di Medici Sentinella per l'Ambiente che potrebbe garantire un monitoraggio sistematico e costante su fattori di rischio ambientali e sanitari globali (ad es Cambiamenti climatici) e locali (insediamenti industriali, mobilità, energia..).