

OSSERVAZIONI SU PRIT 2025

INTRODUZIONE

L'Agricoltura costituisce un settore produttivo primario e asset strategico per l'Emilia Romagna, l'agroalimentare è settore chiave per l'economia emiliano - romagnola. Entrambi sono settori intercomunicanti, (*sin ergenti ?*) e sinergici, producono occupazione, ricchezza economica, indotto economico, reddito, PIL, presidio e gestione territoriale.

La Regione Emilia Romagna si è posta come impegno e obiettivo quello di affiancare le aziende e imprese agricole nel procedere a uno sviluppo territoriale del comparto agricolo che risulti sostenibile a livello economico, produttivo, sociale e ambientale.

Ciò trova riscontro diretto anche a livello di politiche economiche agricole e di PSR regionale, dove "la strategia agro-ambientale per il periodo 2014-2020 promuove la permanenza e l'ulteriore diffusione delle attività agricole sostenibili per il presidio territoriale, **per conseguire una sostenibilità globale e duratura nel tempo**, perseguendo la tutela delle risorse ambientali in ragione delle pressioni esercitate dal sistema produttivo e dai cambiamenti climatici,"¹. Mentre **"altro aspetto chiave della strategia regionale, finalizzato a conferire una sostenibilità duratura, è la priorità da assegnare agli interventi che alla primaria, sostanziale e imprescindibile funzione di tutela ambientale, assoceranno anche un vantaggio economico per le imprese"**²

Detto questo, tale necessità di sostenibilità duratura si ritiene fondamentale anche come principio ispiratore delle linee strategiche e gestionali che regolano il PRIT 2025, il Piano Regionale integrato dei Trasporti.

L'inserimento, potenziamento e passaggio sul territorio rurale e agricolo di un sistema infrastrutturale viario piano incide infatti criticamente e negativamente sulla qualità della tenuta economica e produttiva delle imprese e aziende agricole che risulteranno interessate direttamente dal passaggio di tale infrastrutture sulle proprie terre fertili o che si ritroveranno limitrofe ad essa.

Per questo motivo è importante individuare il più corretto bilanciamento tra danno ambientale e conseguente azione di mitigazione e compensazione territoriale. Danno ambientale che, nel caso specifico del comparto produttivo agricolo e per le imprese agricole interessate direttamente dal passaggio di tale rete infrastrutturale, si traduce anche in ben definiti danni economici e produttivi che se non adeguatamente compensati mettono a rischio la tenuta economica e gestione sostenibile sia dei processi di trasformazione ambientale del territorio sia delle imprese agricole interessate.

Grande è quindi l'attenzione di Confagricoltura nel partecipare allo sviluppo delle linee guida del PRIT 2025. Ciò con l'obiettivo di perseguire congrue strategie compensative che, nel rispetto dell'obiettivo del potenziamento economico infrastrutturale, di compensazione ambientale, di

¹ Cfr. "Documento strategico verso il Programma rurale 2014-2020" 27 gennaio 2014, Programma di Sviluppo Regionale dell'Emilia Romagna 2014-2020, (D'ora in poi LS) pag. 25

² Cfr. LS pag. 26

riduzione dei consumi energetici e di riduzione di emissione di CO2, risultino anche per le imprese e aziende agricole garanzia di gestione ambientale economicamente sostenibile e performante. Senza ledere il giusto diritto a proseguire con proficuità economica e gestionale la propria attività imprenditoriale e attività di presidio sul territorio. Quanto infatti più si sarà in grado di coinvolgere questi soggetti, tanto più sarà valido e condiviso il risultato. Operazione quest'ultima che è in grado di supportare ancora di più e meglio sia le amministrazioni locali, sia gli enti e attori che si dovranno occupare della gestione e manutenzione delle aree limitrofe le infrastrutture viarie e le aree di rispetto, sia gli agricoltori medesimi i cui terreni in proprietà o conduzione si troveranno a essere geograficamente localizzati in area limitrofa.

PERCHÉ CONFAGRICOLTURA PRESENTA OSSERVAZIONI AL PRIT 2025

1) Nell'ambito degli strumenti economici regionali, Il PRIT 2025, Piano Regionale integrato dei Trasporti, "costituisce il principale strumento di pianificazione dei trasporti"³, e **"definisce e sviluppa gli obiettivi strategici"**, descrive il sistema di azioni previsto per il loro perseguimento, le risorse teoricamente necessarie e il sistema di monitoraggio e gestione del piano, al fine di verificarne lo stato di attuazione"⁴. E per questo motivo riveste grande importanza anche per il territorio rurale e il comparto produttivo agricolo emiliano romagnolo su di esso insediato e attivo.

2) Se il settore delle infrastrutture riveste un ruolo strategico e fondamentale per lo sviluppo economico nazionale **"è altresì uno dei settori che sicuramente esercita le più forti pressioni sulle risorse ambientali e naturali, capace di modificare totalmente interi ambiti territoriali con effetti sul consumo di suolo, sulla frammentazione del territorio e sull'intero contesto ambientale e paesaggistico"**, principali minacce per la biodiversità"⁵. E quando si parla di consumo di suolo si parla principalmente di suolo fertile agricolo.

3) **L'impermeabilizzazione** dei suoli "rappresenta la principale causa di degrado del suolo in Europa, in quanto comporta un rischio accresciuto di inondazioni, contribuisce ai cambiamenti climatici, minaccia la biodiversità, **provoca la perdita di terreni agricoli fertili** e aree naturali e seminaturali, **contribuisce alla progressiva e sistematica distruzione del paesaggio, soprattutto rurale** (Commissione Europea, 2012).⁶

4) La Commissione Europea nel maggio del 2001, "ha indicato nella perdita del suolo e nella diminuzione della sua fertilità la minaccia principale dello sviluppo sostenibile. **il sesto programma d'azione individuava la protezione del suolo indispensabile in quanto risorsa naturale non rinnovabile soggetta a processi di degrado potenzialmente rapido.** L'impermeabilizzazione del

³ Cfr. Pian Regionale Integrato dei trasporti 2025 – Relazione Tecnica (d'ora in poi RT), pag. 6.

⁴ Cfr. RT, pag. 6.

⁵ Cfr. RT pag. 193.

⁶ Cfr. RT pag. 193.



suolo è un fenomeno irreversibile ed in gran parte determinata da strategie di pianificazione. In particolare, la gamma dei potenziali effetti del trasporto del suolo è molto ampia e vengono così richiamati: occupazione del suolo, frammentazione di ecosistemi e habitat, compromissione del deflusso idrico, uso di erbicidi persistenti sui binari, emissione di NOx dei veicoli a motori, perturbazione dei flussi delle acque sotterranee causato dai lavori di costruzione e rischi di contaminazione associati al trasporto di merci pericolosi”⁷

5) Il PRIT 2025 afferma che **“il settore dei trasporti deve contribuire alla costruzione di un modello territoriale regionale sostenibile”**⁸, sotto diversi profili, tra i quali:

- “ il profilo ambientale e della qualità della vita, per ridurre gli impatti negativi della mobilità sull’ecosistema e sulla salute (emissione di gas-serra, inquinamento, **consumo** di energia e **di territorio**, degrado del paesaggio urbano, ...)”⁹,

- **“il profilo economico, per sostenere un’offerta di reti e servizi di mobilità in grado di incrementare la competitività economico produttiva del territorio, ridurre i costi unitari del settore, aumentarne l’efficienza e aprirlo al mercato dove opportuno”**¹⁰

- e “il profilo partecipativo, per **migliorare la governance e la regolamentazione delle competenze di settore sul territorio**, assicurando allo stesso tempo **processi di trasparenza e partecipazione di tutti gli attori sociali**”.

6) il PRIT 2025 ha tra i suoi obiettivi quello di promuovere “azioni di accompagnamento mirate a valorizzare le caratteristiche dei territori interessati”¹¹. E questo include anche il territorio rurale e agricolo che, pena la stessa tenuta economica, necessita, nel caso delle aziende e imprese agricole interessate dal passaggio delle opere infrastrutturali piane e viarie sui propri terreni, di garantire alle stesse il più possibile continuità, omogeneità e non frammentazione. O comunque soluzioni in grado di compensare adeguatamente la frammentazione territoriale e aziendale derivante dall’esproprio dei terreni fertili facenti parte dei propri corpi aziendali.

7)“oltre alla coerenza “interna” il PRIT 2025 deve assicurare un buon livello di “coerenza” esterna. Le strategie e azioni del PRIT, infatti, per essere il più efficaci possibile, devono essere coerenti con le politiche e gli obiettivi in materia di ambiente e sviluppo sostenibile”¹². Il che include, a conferma dell’importanza della pianificazione integrata, sia nell’ambito delle infrastrutture facenti capo la Grande Rete, sia la Rete di Base principale, il rispetto e la sinergia con le politiche strategiche in atto per lo sviluppo sostenibile del settore e comparto produttivo agricolo.

⁷ Cfr. RT pag. 193.

⁸ Cfr. RT, pag. 10 cap. 1.2 “Gli assi strategici del PRIT 2025.”

⁹ Cfr. RT pag. 10 cap. 1.2 “Gli assi strategici del PRIT 2025.”

¹⁰ Cfr RT, pag. 10 cap. 1.2 “Gli assi strategici del PRIT 2025.”

¹¹ Cfr. RT pag. 37

¹² Piano Regionale integrato del Trasporti 2025, “Sintesi non tecnica del rapporto ambientale per la valutazione ambientale strategica” pag, 13.



8) il PRIT 2025 “prevede di integrare la propria azione anche con una successiva redazione di Linee Guida utili a indirizzare e promuovere i diversi strumenti di pianificazione e le azioni locali”¹³, e suo obiettivo è anche quello di “garantire l’attrattività del territorio per gli investimenti esterni e migliorare di conseguenza il contesto competitivo nel quale operano le imprese”¹⁴. Quando si parla d’imprese si parla anche di quelle agricole, le quali da questo processo hanno anche loro diritto di ottenere benefici.

9) “La Regione svolge le funzioni di coordinamento e di indirizzo culturale e formativo, oltre che tecnico, previste dalla normativa regionale, nonché le funzioni discendenti dall’attuazione dei Programmi regionali e dei PNSS [Piano Nazionale Sicurezza Stradale] , di programmazione degli interventi, monitoraggio dell’attuazione degli stessi, confronto dei risultati della loro efficacia e individuazione di buone prassi da essi derivanti”¹⁵ e “nello svolgimento di queste funzioni, la Regione tende a essere, al tempo stesso, sintesi delle esperienze locali, occasione di confronto e volano delle esperienze più efficaci, favorendo le essenziali sinergie tra Enti locali, nell’ottica del miglioramento della capacità di governo della rete infrastrutturale viaria dell’Emilia Romagna”.

10) “se da un lato il sistema della mobilità presenta caratteri che richiedono l’azione coordinata di diversi soggetti, dalle istituzioni alle “utenze” e agli stakeholder, dall’altro le chiare connessioni con la struttura territoriale del sistema produttivo e insediativo confermano la necessità di strumenti “quadro” capaci di dare organicità alle azioni, verificandone l’efficacia anche sul periodo medio-lungo”¹⁶. E proprio per questo motivo è fondamentale dare voce anche al comparto produttivo agricolo, rimarcando il suo importante ruolo di protagonista sul e del territorio in quanto:

- parte integrante del territorio e del sistema economico sul quale si vuole impattare.
- primo e principale settore economico impattato negativamente tramite gli espropri e lo smembramento aziendale.
- settore in grado di dare utili indicazioni per la mitigazione dei danni ambientali e agricoli, che non devono essere considerati sul territorio danni secondari o indiretti, e che meritano grande attenzione e misure di mitigazione economica.

Tale azione va ricompresa nell’ottica di quella “riaffermazione del ruolo della pianificazione e della programmazione”¹⁷ promossa dalla Regione, fondamentale anche per il settore agricolo e che trova diretti riflessi nella redazione degli strumenti normativi e gestionali della pianificazione regionale, provinciale e comunale.

11) Gli espropri di terreni ai danni delle imprese e aziende agricole, nonché il loro futuro utilizzo come aree di rispetto, ai fini della compensazione patrimoniale e produttiva, devono tenere conto

¹³ Cfr. RT pag. 15

¹⁴ Cfr. RT pag. 21

¹⁵ Cfr. RT pag. 67

¹⁶ Cfr. RT pag. 24

¹⁷ Cfr. RT pag. 24.

anche dei pregressi o in corso impegni assunti dal proprietario o conduttore dei fondi a livello di PAC, PSR , contratti di filiera, impegni colturali (convenzionale, integrato, biologico).

L'esproprio di terreni si può infatti tradurre in sottrazione della necessaria e richiesta base fondiaria e produttiva necessaria per onorare gli impegni assunti, pena il decadimento stesso dei benefici insiti nel rispetto degli impegni agronomici o economici sottoscritti.

11) "Essendo i trasporti un settore complesso che interessa attori molto differenti, a partire dai soggetti gestori di servizi o infrastrutture, altri soggetti economici e infine i cittadini, qualunque strategia deve tenere conto di questa molteplicità e dei diversi punti di vista presenti, spesso parziali, per cui occorre ricomporre approcci frammentari al fine di consentire il raggiungimento di obiettivi con prospettive di termine medio-lungo"¹⁸

12) Nell'ambito dell'adattamento ai cambiamenti climatici uno degli obiettivi che si propone la Regione è quello dello "sviluppo delle migliori pratiche agricole, agronomiche e zootecniche anche al fine di accrescere la capacità di sequestro del carbonio di suoli e foreste"¹⁹,

13) Esistono già precisi impegni già richiesti e sostenuti dalle imprese agricole sia a livello di PAC (cfr. impegni greening: diversificazione delle colture, mantenimento dei prati e dei pascoli permanenti e la destinazione di una quota della superficie aziendale ad aree di interesse ecologico (EFA).) sia a livello di PSR (cfr. contributi a supporto, sostegno, sviluppo e innovazione nel campo del comparto produttivo agricolo convenzionale, integrato, biologico; cfr. contributi per aree difficili, soggette ad abbandono o rischio idrogeologico,) che sono già sinonimo sia di compensazione ambientale, sia di pratiche agricole virtuose ritenute benefiche per l'ambiente e la sottrazione di CO₂, sia di integrazione del reddito delle imprese agricole che sottoscrivono tali impegni. Impegni che potrebbero essere riprodotti dalle imprese agricole medesime nel momento in cui venisse loro affidata (in forma da convenire, ad es. contratti di affitto trentennali da parte della società esecutrice, rinnovabili, canone 1E/ha annuali, che impegnino il proprietario espropriato per sé, suoi eredi successori, futuri acquirenti, alla manutenzione) la gestione delle aree di rispetto attorno alla rete infrastrutturale piana. Azione quest'ultima in grado di migliorare la gestione e sviluppo sostenibile nel momento in cui si rende necessario integrare, come espresso nel PRIT 2025, un territorio rurale e agricolo con la costruzione di una rete infrastrutturale viaria piana che altera completamente l'equilibrio territoriale e ambientale preesistente.

14) Si condivide il pensiero sulle infrastrutture viabilistiche quando si dice che "L'impatto che determinano non è però necessariamente negativo: se ben pianificate e progettate, le infrastrutture possono essere una occasione di riqualificazione del paesaggio e del contesto territoriale nel suo complesso"²⁰.

¹⁸ Cfr. RT, pag. 218.

¹⁹ Cfr. RT pag. 217

²⁰ Cfr. RT, pag. 202.

E quando si parla di riqualificazione di paesaggio è da intendersi anche quello costituito dalle aree trasformate dalle attività agricole. Il paesaggio è infatti “un patrimonio prezioso e le sue qualità possono divenire il perno attorno al quale far ruotare le politiche territoriali e infrastrutturali, anche con elementi di innovazione”²¹, laddove “ **dobbiamo considerare paesaggio** (con quello che questa presa d’atto comporta) **anche le aree degradate, o quelle interamente sfruttate e trasformate da urbanizzazioni, attività agricole, cave, ecc**”²².

“La costituzione italiana tutela il paesaggio all’art. 9, insieme al patrimonio storico artistico; il Codice dei Beni culturali e del Paesaggio attribuisce alle Regioni la competenza sulla pianificazione paesaggistica e il compito di valorizzare il territorio attraverso lo strumento del Piano Territoriale Paesistico Regionale”²³.

In tale ambito, in merito al ruolo obiettivi della Regione è bene ricordare come “ La nuova legge regionale sul governo del territorio, LR 24/2017, attribuisce al PTR quale unico strumento di pianificazione relativo all’intero territorio regionale, la disciplina per la tutela e valorizzazione del paesaggio (PTRT) quale componente strategica. Tale ambito riguarderà quindi la definizione di obiettivi, indirizzi e politiche che la Regione intende perseguire in maniera integrata e coerente per garantire” **la tutela del valore paesaggistico, ambientale, culturale e sociale del suo territorio e per assicurare uno sviluppo economico e sociale sostenibile e inclusivo che accresca insieme la competitività e la resilienza del sistema territoriale regionale e salvaguardi la riproducibilità delle risorse**”²⁴

Per tutti questi motivi risulta quindi utile per Confagricoltura partecipare con osservazioni e proposte, utili anche per l’ideazione condivisa di politiche innovative di gestione del territorio, indirizzate sia alla sostenibilità ambientale, ma anche a quella economica e produttiva. Ciò sia nell’interesse della strategia economica regionale, sia della sostenibilità di processo sul territorio, sia dello sviluppo sostenibile delle stesse imprese e aziende agricole. Con l’obiettivo di facilitare l’opera di ricucitura del territorio e proporre modalità più confacenti di manutenzione e gestione del territorio circostante un’ infrastruttura viaria, specie se di nuova realizzazione. Senza sottrarre indispensabili risorse economiche e produttive alle imprese agricole e al tessuto territoriale rurale, senza minare la sostenibilità produttiva e reddituale agraria di un territorio a vocazione agricola, e supportando operativamente e costruttivamente gli enti deputati e le amministrazioni locali nel futuro impegno della gestione delle aree di rispetto.

PRIT 2025 - RELAZIONE TECNICA - OSSERVAZIONI

²¹ Cfr. RT pag. 102

²² Cfr. RT pag. 202.

²³ Cfr. RT pag. 203.

²⁴ Cfr. RT pag. 203.

1) OSSERVAZIONE: Dalla lettura del PRIT 2025 emerge che le esigenze del comparto fondiario e agricolo vengono definite e considerate come contrastanti con le esigenze di competitività economica e di coesione sociale della Regione.

A pag. 15 del Prit2025 si legge: *“I benefici derivanti dal miglioramento di accessibilità territoriale non devono quindi essere vanificati dal peggioramento delle caratteristiche organizzative e insediative del territorio, sottoposto a pressioni da parte di fattori di rendita fondiaria contrastanti con le esigenze di competitività economica e di coesione sociale della regione”.*

A questo proposito si ritiene corretto ricordare come l'Emilia –Romagna sia una regione dove la produzione e produttività agricola è oggettivamente leva trainante dell'economia nazionale, regionale e locale. E la rendita fondiaria non è contrastante con le esigenze di competitività economica e di coesione sociale della regione. La rendita fondiaria è ciò che nello scorso secolo e ancora oggi ha creato e crea le condizioni per la competitività economica e la coesione sociale necessaria per garantire sviluppo sostenibile: sviluppo agricolo, sviluppo economico, sviluppo sociale, sviluppo ambientale. Sviluppo agricolo che ha dato e sta dando ricchezza anche al comparto industriale e terziario.

Per cui se si è concordi nel fatto che sia giusto valorizzare il comparto industriale e terziario attraverso il rafforzamento del sistema viario, per coerenza è giusto farlo, tramite adeguate misure di compensazione non solo ambientali, non a discapito del comparto produttivo primario agricolo. Per ottenere un valido e duraturo risultato serve anche una compensazione patrimoniale e produttiva tale da poter mantenere e garantire sostenibilità anche al sistema territoriale impattato dalla costruzione e passaggio di un'opera strutturale di tale importanza.

Confagricoltura si pone come difensore degli interessi di categoria. È disponibile al cambiamento, ma nel rispetto delle esigenze anche delle imprese e imprenditori agricoli che da decenni, con la loro azione, si occupano della valorizzazione e difesa del territorio.

Se è necessario per lo sviluppo territoriale il consumo di suolo agricolo, ciò potrà essere sostenibile solo a fronte di una adeguata e coerente ristrutturazione economica e territoriale. E ciò sarà possibile solo agendo e partecipando alla redazione di adeguati principi normativi che saranno alla base dei regolamenti attuativi riguardanti la progettazione e realizzazione delle opere infrastrutturali che impatteranno direttamente sul territorio e comparto agricolo regionale.

Compito di Confagricoltura, come associazione di categoria, come sindacato, è quello, nel rispetto di tutti e di tutte le istanze di sviluppo economico, che lo sviluppo infrastrutturale auspicato dalla Regione Emilia Romagna risulti economicamente sostenibile per tutti, e a vantaggio di tutti, comprese le imprese agricole. E che venga data la possibilità alle imprese agricole di poter continuare a fare impresa reinvestendo adeguate compensazioni economiche nel proseguo della propria attività imprenditoriale e di gestione del territorio. Il tutto all'interno di un progetto di valorizzazione, difesa e ristrutturazione economica di un territorio e comparto produttivo che, grazie alla leva della rendita fondiaria, da oltre un secolo ha generato proficuamente competitività economica e coesione sociale, creando e fornendo nel contempo risorse economiche per le amministrazioni locali e il sistema economico regionale.

PROPOSTA: si chiede di cancellare la frase *“ sottoposto a pressioni da parte di fattori di rendita fondiaria contrastanti con le esigenze di competitività economica e di coesione sociale della regione”*, in quanto non conferente e incongrua.



2) OSSERVAZIONE: Dalla lettura degli elaborati del PRIT 2025 si evince una grande attenzione ai temi e alle compensazioni ambientali. Tuttavia a ciò non corrisponde quella che può essere considerata un'adeguata ed efficace proposta anche nell'ambito della compensazione dei gravi danni economici provocati alle aziende e imprese agricole interessate direttamente dal passaggio delle infrastrutture viarie.

La realizzazione delle importanti infrastrutture viarie progettate comporteranno esproprio di terreni fertili e coltivati, consumo di terreni fertili, smembramento di aziende agricole con relativa interclusione di fondi, e creazione di gravi criticità e danni aziendali, produttivi e reddituali, sino alla perdita di posti di lavoro. E non viene sufficientemente evidenziato come le aree fertili espropriate, o tenute in ostaggio con cantieri per il periodo necessario – diversi anni - alla realizzazione delle opere programmate, produrranno perdita di valore agronomico dei terreni, perdita di funzionalità aziendale, depauperamento geologico, perdita di contributi PAC e PSR, perdita di competitività delle imprese agricole a causa del “congelamento” della vita produttiva e sviluppo aziendale.

Negli elaborati del PRIT 2025 vengono ben descritti i danni ambientali produttivi e economici provocati dal passaggio di una infrastruttura piana in un territorio caratterizzato dalla presenza e attività di attività produttiva agricola. Danni causati tutti direttamente, per stessa ammissione del PRIT 2025, dall'esproprio alle imprese e aziende agricole di terreni fertili e coltivati. Danni che interesseranno anche tutte le imprese e aziende agricole che si ritroveranno ai margini dei terreni espropriati, cantierati, o fatti oggetto di aree di rispetto²⁵.

Nell'ambito della sintesi degli effetti diretti e indiretti delle infrastrutture stradali a vasta scala e locale (tratto da manuale ISPRA 65/2010) due sono le categorie di danno individuate: impatti diretti e impatti indiretti. Impatti che tuttavia, in ambito rurale e agricolo sono da ascrivere tutti sotto la categoria degli impatti diretti.

A titolo esemplificativo, ma non esaustivo, tra gli **impatti su vasta scala vengono indicati come diretti: frammentazione** degli **habitat** naturali e **rurali, alterazioni dinamiche del paesaggio**, aumento del volume globale di traffico, **invasione di ampie fasce di territorio per l'impianto del cantiere**, alterazione degli habitat, **aumento dell'illuminazione notturna degli ambienti** naturali e **agricoli attraversati**.

Mentre come **impatti indiretti sono elencati:** perdita/alterazione di biodiversità, con riduzione specie autoctone sensibili alla frammentazione e **aumento alloctone ubiquiste (fauna) ed invasive (flora) anche alloctone; variazione del valore economico degli ecosistemi in riferimento alla perdita o modificazione di prestazioni indotte dall'infrastruttura; variazione del valore economico e/o perdita di produttività agricola; limitazione nell'attuazione dell'agricoltura biologica; aumento del consumo di suolo e di combustibili fossili legati all'urbanizzazione diffusa ; inquinamento atmosferico e idrico, aumento dei disturbi sugli ecosistemi dovuto ai nuovi insediamenti; progressiva destrutturazione e perdita d'identità del paesaggio; divisione di ambiti paesistici e progressiva trasformazione radicale di almeno una delle due parti separate;**

²⁵ Cfr. RT pag. 198- 199.

aumento delle emissioni in atmosfera, dell'inquinamento delle acque, rumore, disturbi agli ambiti agrari; aumento dello stress; possibile non accurato ripristino dei luoghi alla fine dei lavori; aumento del traffico, della rumorosità e delle polveri prodotte dai cantieri; creazione di viabilità di accesso al cantiere; incremento degli attacchi parassitari alla colture agricole.

Per quanto riguarda gli impatti su scala locale vengono elencati come diretti: **riduzione dei tempi di corrivazione; variazione delle caratteristiche chimico-fisiche dell'acqua di scolo; aumento del carico inquinante (metalli pesanti, idrocarburi, pesticidi sale ecc [utilizzati da chi si occuperà della manutenzione diretta dell'infrastruttura]; Inquinamento atmosferico da gas di scarico, rumore; artificializzazione delle sponde; invasione di ampie fasce di territorio per l'impianto del cantiere con impiego di notevoli superfici di suolo; alterazione degli habitat; variazione del valore dei terreni prossimi alla realizzazione dell'opera.**

Mentre, per quanto riguarda gli impatti indiretti, vengono elencati: **riduzione della velocità di transito dovuta ai numerosi accessi che si vengono a creare, progressiva riduzione di efficienza e frequente richiesta di duplicazione della strada; impoverimento ecosistemico, allontanamento di specie sensibili, aumento delle specie ubiquiste e delle invasive; diminuzione di diversità, estinzioni locali, aumento di vegetazione ruderale di scarpata con specie alloctone (effetto margine negativo), limitazione degli scambi genetici, riduzione della disponibilità delle risorse ambientali per le specie selvatiche; artificializzazione delle sponde e delle scarpate dei corsi d'acqua attraversati; effetti sulle falde, sui corpi idrici recettori, sulla vegetazione limitrofa, sulla biocenosi acquatica e, in particolare, sulla microfauna acquatica e ittiofauna, sull'agricoltura; perdita di integrità e del conseguente valore paesaggistico, interruzione della continuità morfologica dei siti attraversati, conflittualità e/o interferenza, conseguente creazione di aree marginalizzate (consumo di suolo) e/o abbandonate; inquinamento dei prodotti agricoli con riduzione della qualità delle colture agrarie; insorgenza di regolamentazioni restrittive con conseguenti maggiori costi per alcune pratiche agricole; possibile non accurato ripristino dei luoghi alla fine dei lavori; aumento del traffico, della rumorosità e delle polveri prodotte dai cantieri; disturbi della viabilità di accesso al cantiere; consumo di suolo.**

A questi impatti si ritiene tuttavia corretto aggiungere anche quello provocato, tramite l'esproprio dei terreni, dell'interruzione dei benefici economici derivanti dal rispetto di pregressi o in corso impegni assunti dal proprietario o conduttore dei fondi a livello di PAC, PSR , contratti di filiera, impegni culturali (convenzionale, integrato, biologico).

L'esproprio di terreni vincolati a tali impegni e obblighi comporta la sottrazione della necessaria e richiesta superficie e base produttiva necessaria per onorare gli impegni assunti, pena il decadimento stesso dei benefici insiti nel rispetto degli impegni agronomici o economici sottoscritti.

Detto questo, come linea strategica "il PRIT 2025 prevede che, nella redazione di **piani, programmi e progetti** relativi alle **infrastrutture** per il trasporto e la logistica e dei servizi accessori, **l'attivazione di un processo progettuale integrato** che si faccia carico dell'identità dei luoghi e della loro funzionalità eco sistemica e **che ne favorisca l'efficienza** ecologica, ambientale,



paesaggistica e **socioeconomica**²⁶. E “questo processo progettuale integrato, prevede l’applicazione di un sistema di criteri di utilizzo sostenibile delle risorse territoriali, valutati in funzione sia degli **impatti diretti** (sottrazione del suolo, impermeabilizzazione, perdita diretta di habitat, frammentazione, ecc), sia degli **impatti indiretti** (urbanizzazione derivante dalla nuova infrastruttura, perdita di funzionalità ecologica dell’unità omogenea territoriale, perdita delle specie di interesse conservazionistico a causa della banalizzazione del territorio, disturbo indotto sia dalle fasi della cantierizzazione sia dalla fine di utilizzo ecc) causati dall’infrastrutturazione del territorio”.²⁷

Tuttavia, a fronte dell’ accurata diagnosi ambientale dei danni in materia agraria e agricola, il PRIT 2025, al momento quale unica e sola risposta e soluzione operativa “assume il principio della necessità della compensazione ecologica degli impatti prodotti dal sistema delle infrastrutture trasportistiche sugli ecosistemi e sulla loro funzionalità²⁸” e dichiara che “in via prioritaria le misure di compensazione devono avere carattere ambientale e territoriale e non meramente patrimoniale²⁹”.

Così facendo si mette a rischio la tenuta economica e gestionale delle imprese agricole interessate da questo processo. Poiché senza adeguata compensazione patrimoniale e produttiva dei danni permanenti subiti non sarà possibile per le aziende agricole interessate ottenere adeguate risorse economiche necessarie per riorganizzarsi e continuare la propria azione di gestione e presidio del territorio rurale sino a questo momento svolta. La mera compensazione ambientale da sola non è infatti sufficiente a mantenere né la vitalità delle zone rurali, né una adeguata futura gestione sostenibile ed efficace del processo di trasformazione del territorio, né una futura e duratura manutenzione del territorio (dato questo riscontrabile dove la mancanza di adeguata manutenzione delle aree limitrofe alle infrastrutture viarie ha generato abbandono e degrado), né dare continuità agli impegni produttivi sottoscritti a livello di PAC, PSR, contratti di filiera.

Oltretutto, il completamento della Grande Rete Stradale e l’approccio della sola compensazione ecologica e ambientale entra direttamente in conflitto con le linee strategiche enunciate nel “Documento strategico verso il programma di sviluppo rurale 2014-2020” (27 gennaio 2014) redatto dalla stessa Regione Emilia Romagna che promuove una “crescita intelligente, sostenibile e inclusiva”³⁰ e promuove una politica di sviluppo rurale che si pone l’obiettivo “del perseguimento dei tre obiettivi strategici di lungo periodo della PAC: stimolare la competitività del settore agricolo, garantire la gestione sostenibile delle risorse naturali e le azioni per il clima, realizzare uno sviluppo equilibrato delle economie e comunità rurali, compresi la creazione e il mantenimento di posti di lavoro”³¹.

26 Cfr. RT pag. 196

27 Cfr. RT pag. 197.

28 Cfr. RT pag. 200.

29 Cfr. RT pag. 200.

30 Cfr. LS pag. 4

31 Cfr. LS pag. 4

Fondamentale risulta quindi l'elaborazione di una più completa ed efficace compensazione ambientale, in grado di intercettare e risolvere tutte le criticità sopra esposte, intesa anche come strumento essenziale per le imprese e aziende agricole per potersi riorganizzare, al fine di permettere loro di continuare a garantire gestione e sviluppo sostenibile sia della propria attività produttiva sia del territorio in proprietà o conduzione.

A tale proposito, nell'ambito del ruolo e obiettivo della Regione, si ricorda, a sostegno di tale proposta, che “ dal 1997 **la Regione** ha definito una serie di normative mirate a migliorare la conoscenza del suolo, valorizzarne la potenzialità e conservarne la qualità e **ha assunto come linea prioritaria la tutela e la riduzione di consumo di suolo, in particolare la preservazione dei suoli ad alta vocazione agricola e ha previsto misure a sostegno dei sistemi di produzione a basso impatto ambientale**”³².

PROPOSTA: In merito alla frase “Il PRIT 2025 assume il principio della necessità della compensazione ecologica degli impatti prodotti dal sistema delle infrastrutture trasportistiche sugli ecosistemi e sulla loro funzionalità in via prioritaria le misure di compensazione devono avere carattere ambientale e territoriale e non meramente patrimoniale³³” si propone la seguente formulazione:

“Il PRIT 2025 assume il principio della necessità della compensazione ecologica e **produttiva** degli impatti prodotti dal sistema delle infrastrutture trasportistiche sugli ecosistemi e **sistemi produttivi agricoli esistenti** e sulla loro funzionalità. Le misure di compensazione devono avere carattere ambientale e territoriale, **patrimoniale e produttivo, al fine di garantire una gestione sostenibile e duratura dei processi di ricucitura e adattamento del territorio interessato, una adeguata sostenibilità economica degli interventi proposti, una manutenzione economicamente sostenibile delle aree di rispetto. Il tutto anche attraverso lo studio di soluzioni riconducibili e finanziabili nel rispetto delle prescrizioni greening della PAC europea o in piani innovativi di gestione suscettibili di contributi a PSR regionale.** “

3) OSSERVAZIONE: il PRIT2025 introduce come strumento di compensazione ambientale la predisposizione di” fasce di rispetto” ancora più larghe di quelle richieste per legge: 20 metri in più di fascia di rispetto per parte ai lati della Grande Rete stradale e 10 metri più per parte ai lati della Rete di Base. Tutto ciò si traduce in un ulteriore danno, laddove interessate, per le aziende agricole, a cui verranno sottratti ulteriori terreni fertili.

Nell'ambito degli obiettivi e azioni per la grande Rete stradale “il PRIT 2025, partendo dal presupposto “chi inquina, paga”, come indicato nella direttiva 2011/76/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio ³⁴ “promuove la verifica di azioni di gestione complessiva della Grande Rete, anche con applicazione di diritti regolatori, generalmente intesi, al fine di migliorare la sostenibilità del sistema, e destinati a ridurre il contributo del settore dei trasporti ai cambiamenti

³² Cfr. RT pag. 195

³³ Cfr. RT pag. 200.

³⁴ Cfr. RT pag. 44





climatici e i suoi impatti negativi, in particolare l'inquinamento atmosferico e acustico, che provoca problemi per la salute e l'ambiente sull'intero territorio regionale ed in particolare in prossimità dei maggiori centri abitati".³⁵

In virtù di ciò, **"per tutti i tronchi stradali di nuova realizzazione della "grande rete" all'esterno dei centri abitati, le Province e i Comuni interessati adegueranno i propri strumenti di pianificazione e di programmazione territoriale e urbanistica al fine di prevedere, ove possibile in relazione ai vincoli fisici o agli insediamenti preesistenti alla costruzione, fasce di rispetto più ampie di quelle previste dal D. Lgs. 285/92 e relativo regolamento di attuazione, onde consentire il futuro potenziamento delle sedi stradali e/o la realizzazione di piste ciclabili e fasce di ambientazione con funzione di mitigazione dell'impatto delle infrastrutture. Tale ampliamento dovrà essere indicativamente di 20 metri, da valutare in funzione delle necessità, in aggiunta alle distanze minime fissate dalla normativa sopracitata"**³⁶

Stesso ragionamento vale poi anche per gli obiettivi e azioni per la Rete di Base principale: "il Prit 2025, per salvaguardare e migliorare l'importante ruolo di accessibilità del territorio regionale sopra delineato, prevede che gli interventi di riqualificazione e potenziamento su tale rete rispettino i seguenti obiettivi:

- Assicurare il corretto livello di funzionalità dell'infrastruttura esistente , attraverso l'adozione di corrette forme di gestione e di adeguati standard di manutenzione ordinaria e straordinaria"³⁷

Inoltre, anche in questo caso il PRIT 2025 " prevede la redazione di "Linee guida per la riqualificazione della rete di base" per la definizione di specifici criteri di analisi e progettazione.

Tali linee guida dovranno in generale essere prese a riferimento anche per la rete di base locale"³⁸. E **"per tutti i tronchi stradali di nuova realizzazione della rete di base all'esterno dei centri abitati, le Province e i Comuni interessati adegueranno i propri strumenti di pianificazione e di programmazione territoriale e urbanistica al fine di prevedere, ove possibile in relazione ai vincoli fisici o agli insediamenti preesistenti alla costruzione o al potenziamento della strada, FASCE DI RISPETTO Più AMPIE DI QUELLE PREVISTE dal D. Lgs. 285/92 e relativo regolamento di attuazione, onde consentire il futuro potenziamento delle sedi stradali e/o la realizzazione di piste ciclabili e fasce di ambientazione con funzione di mitigazione dell'impatto delle infrastrutture. Tale ampliamento dovrà essere indicativamente di 10 METRI, da valutare in funzione delle necessità, in aggiunta alle distanze minime fissate dalla normativa sopracitata"**³⁹

Tuttavia non è chiarito a carico di chi sarà la manutenzione, a carico di chi, nel caso di interessamento diretto dei terreni di imprese e azienda agricole, sarà il riallaccio della rete di scolo e irrigazione, chi farà cosa all'interno di queste aree, chi il responsabile e dove verranno prese le risorse economiche per gestire tali aree.

³⁵ cfr. RT pag. 44

³⁶ RT pag. 45.

³⁷ RT pag.55.

³⁸ RT pag.56

³⁹ RT pag. 56.



Servono, dunque come dice la stessa Regione, “garanzia di risorse continuative per la manutenzione ordinaria e straordinaria”⁴⁰. La cosa deve essere decodificata e chiarita bene. Perché se rimangono lacune rimarranno vaste aree confinanti con imprese agricole non manutentate (cfr. proliferazione infestanti, non controllo del reticolo idrico e delle acque di scolo, danni da fauna selvatica = rischi per le aziende e gli operatori che vi operano).

PROPOSTA:

1) Gli ampliamenti proposti, al fine di garantire adeguata gestione sostenibile, dovranno sempre essere:

- **corredati da preciso piano economico con opportuna copertura finanziaria garantita in cui viene delineato a priori** a carico di chi sarà la manutenzione, a carico di chi, nel caso di interessamento diretto dei terreni di imprese e azienda agricole, sarà il riallaccio della rete di scolo e irrigazione, chi farà cosa all’interno di queste aree, chi il responsabile e dove verranno prese le risorse economiche per gestire tali aree.

- **risultare compatibili e non penalizzanti, tramite la loro interruzione**, i benefici economici derivanti dal rispetto di pregressi o in corso impegni assunti dal proprietario o conduttore dei terreni destinati a area di rispetto a livello di PAC, PSR , contratti di filiera, impegni colturali (convenzionale, integrato, biologico).

2) Si propone che tali aree possano rimanere - o possano essere consegnare tramite adeguate formule - anche in gestione all’agricoltore come aree EFA.

Le aree EFA nascono nella PAC come compendio ambientale. E il contributo riconosciuto premia l’agricoltore per il suo importante ruolo di presidio territoriale e gestione sostenibile e positiva del territorio, sottrazione di CO2, mitigazione dei cambiamenti climatici, attraverso pratiche agronomiche e ambientali e coltivazioni virtuose ai fini anche della valorizzazione del paesaggio, della conservazione del valore agronomico.

Nelle aree EFA la manutenzione è sempre garantita dall’agricoltore. Le amministrazioni locali sarebbero sollevate dall’occuparsene. E, grazie alla nuova programmazione PSR2021, la Regione potrebbe mettere in campo misure specifiche per aiutare gli agricoltori a gestire queste aree. Così facendo la Regione e le Amministrazioni locali non dovrebbero utilizzare risorse economiche proprie, solo destinare diversamente, tramite progetti innovativi, le risorse europee. Il tutto attraverso piani di innovazione il cui obiettivo è quello di mantenere degli insediamenti abitativi e produttivi in aree suscettibili di abbandono e dissesto idrogeologico, nonché sostenere con strumenti operativi e gestionali il mantenimento e se possibile consolidamento, della gestione delle aree coltivate e di rispetto attorno alle infrastrutture viarie programmate.

(Cfr. norme e aiuti che si possono mettere a PSR 2021-2025; Cfr. Programma di sviluppo rurale 2014-2020, misura 6.4.02 “ Diversificazione attività agricole con impianti per la produzione di energia da fonti alternative ;Cfr. piano di sviluppo rurale dell’Emilia Romagna 2014-2020, piano di innovazione per il Parmigiano Reggiano nelle aree difficili)

⁴⁰ Cfr. RT pag. 51





PRIT 2025 – RAPPORTO AMBIENTALE per la valutazione ambientale strategica- OSSERVAZIONI

Come ben specificato in premessa a questo importante documento:

- 1) “il Rapporto Ambientale descrive la sequenza di fasi analitiche e valutative sviluppate, durante la redazione del PRIT 2025, per integrare nelle scelte di Piano criteri orientati alla sostenibilità, per valutare gli effetti ambientali che potranno derivare dalla attuazione del Piano e per favorire, attraverso la trasparenza delle valutazioni e dei loro risultati, processi decisionali più consapevoli e più partecipati dalle collettività interessate”⁴¹
- 2) “il PRIT 2025 prevede, nella redazione di piani, programmi e progetti relativi alle infrastrutture, l’attivazione di un processo progettuale integrato. In particolare sarà determinante affrontare sin dal principio la lettura dei contesti attraversati, non relegando la gestione degli impatti alla sola mitigazione degli stessi. Nel caso di progettazione di nuove strade, lo studio del paesaggio e del contesto dovrà essere una delle discriminanti per la determinazione del tracciato tra le diverse alternative”⁴²
- 3) “Il percorso fin qui svolto, di esplorazione delle criticità ambientali e delle condizioni di contesto nel quale le previsioni del PRIT 2025 dovranno trovare attuazione, mostra con chiarezza la complessità dell’esercizio di programmazione e di attuazione da sviluppare con il PRIT 2025. Non si tratta solo di assumere in termini di obiettivi, per quanto possibile quantificati, il contributo del settore dei trasporti al miglioramento ambientale delle diverse componenti considerate. Si tratta invece di prendere piena consapevolezza delle necessità di coordinamento e di integrazione tra settori diversi, in primo luogo le politiche per l’assetto del territorio, la sicurezza, la salute, e di attrezzarsi per far fronte a prospettive con elevati gradi di incertezza, da cui occorre derivare atteggiamenti di prudenza, di valorizzazione dell’esistente, di capacità di adattamento anche a mutamenti futuri”⁴³
- 4) nell’ambito della coerenza ambientale esterna “Esistono molte strategie per lo sviluppo sostenibile che devono essere considerate riferimenti fondamentali nella VAS del PRIT 2025. Queste strategie, definite ai diversi livelli territoriali, anche attraverso la partecipazione dei cittadini e dei loro rappresentanti, comprendono condizioni fondamentali per la mobilità, non solo dal punto di vista ambientale, ma anche sociale e economico. Con lo sviluppo sostenibile tutti i livelli di governo del territorio interagiscono sempre nell’ambito di processi partecipati e si attuano attraverso vari strumenti (progetti, programmi, piani, ecc.). I livelli di governo e i loro strumenti hanno ciascuno una propria autonomia procedurale, ma sono tra di loro correlati. Solo la gestione coerente del complesso di questi strumenti può migliorare le condizioni di sostenibilità complessiva delle scelte. Oltre alle politiche generali di sviluppo anche i singoli strumenti di

⁴¹ “Piano Regionale integrato dei Trasporti 2025. Rapporto ambientale per la valutazione ambientale strategica” (d’ora in poi RAVAS), pag. 5

⁴² cfr. RAVAS pag. 95.

⁴³ Cfr. RAVAS pag. 108.



pianificazione territoriale devono risultare tra loro coerenti, realizzando così sistemi più funzionali, integrati e robusti”⁴⁴

5) Nel Settimo Programma europeo di azione ambientale fino al 2020, approvato nel 2013 (decisione del Parlamento europeo e del consiglio UE n. 1386/2013/Ue), **si ribadisce che il degrado, la frammentazione e l’uso non sostenibile del suolo dell’Unione stanno compromettendola fornitura di diversi servizi ecosistemici importanti (approvvigionamento alimentare e di materie prime, regolazione del clima, dello stoccaggio del carbonio, equilibrio idrogeologico, riserva genetica, conservazione della biodiversità, servizi culturali, ecc), minacciando la biodiversità e aumentando la vulnerabilità dei territori europei**”⁴⁵

6) A scala regionale il PRIT 2025 “ è strumento che concorre in modo significativo allo sviluppo degli assetti ambientali, territoriali e socio economici. Un riferimento rilevante per la coerenza territoriale del PRIT 2025 è innanzitutto il Piano territoriale regionale (Ptr), cioè lo strumento di programmazione con il quale la Regione inquadra le sue strategie di sviluppo, garantendone la riproducibilità, la qualificazione e la valorizzazione delle risorse sociali e ambientali”⁴⁶

7) “Sarà necessario prevedere risorse adeguate per mitigare gli impatti ambientali negativi e compensare quelli residui. La valutazione degli effetti ambientali attesi dalla realizzazione del PRIT-2025 dovrà essere necessariamente approfondita nei successivi livelli di progettazione e attuazione delle singole opere o dei singoli interventi. In particolare gli obiettivi (internazionali, nazionali e locali) di arrestare il “consumo di suolo netto” devono considerare la sequenza “evitare, mitigare, compensare i consumi di suolo”. L’ultima fase di compensazione deve essere ricondotta ad una strategia complessiva, per cui bisogna prioritariamente cercare di evitare i nuovi consumi e poi bisogna individuare aree già consumate da rinaturalizzare; **il suolo ri-naturato di compensazione dovrebbe essere in grado di svolgere almeno gli stessi servizi eco sistemici del nuovo suolo consumato.** La localizzazione delle zone di compensazione richiede l’uso degli strumenti di pianificazione, di negoziazione e di accordi di scambio. È quindi necessaria la definizione di criteri di compensazione, come descritto nei capitoli successivi. Il tema della compensazione apre una evidente sinergia con le politiche regionali di tutela della biodiversità e dei servizi eco sistemici nonché dei valori paesaggistici: le compensazioni potranno fornire risorse per le politiche di realizzazione della ‘green infrastructure’ regionale”⁴⁷

8) “ Le compensazioni ambientali possono diventare un’opportunità di rigenerazione urbana e di contrasto al consumo di suolo, migliorando i luoghi della discontinuità e del degrado paesaggistico-territoriale, ricostruendo significati paesaggistici-territoriali, migliorando anche la coesione sociale, innovando gli stili di vita e sostenendo la qualità della vita degli abitanti. In particolare sono i territori dello sprawl urbano padano dove la compensazione ambientale può migliorare in modo significativo il paesaggio e ricomporre i frammenti territoriali: residui di territorio semi-naturale da ricucire con azioni di ripristino delle funzioni ecosistemiche, di deframmentazione, di ri-permeabilizzazione, di forestazione e di riconnessione delle reti

⁴⁴ Cfr. RAVAS, pag. 108.

⁴⁵ Cfr. RAVAS, pag. 124.

⁴⁶ Cfr. RAVAS pag. 124.

⁴⁷ Cfr. RAVAS, pag. 125.



ecologiche”⁴⁸.

9) Nell’ambito degli interventi di compensazione “Si potrà individuare inoltre a livello provinciale e locale ad esempio lo strumento degli “accordi ambientali territoriali” per definire le maggiori criticità territoriali e le misure compensative più adatte sia in termini tipologici sia in termini di superficie dell’intervento”⁴⁹

10) nell’ambito del monitoraggio e controllo ambientale del Piano “La Regione è tenuta a sostenere il monitoraggio ed a prevedere eventuali misure correttive del piano, per garantire il raggiungimento degli obiettivi ambientali e per mitigare eventuali effetti negativi derivati dalla realizzazione degli interventi finanziati”⁵⁰.

11) L’attuazione del PRIT coinvolge molti soggetti amministrativi, imprenditoriali e sociali a livello regionale e molti altri soggetti a livello sub regionale (urbano e di area vasta) titolari di Politiche settoriali o di Piani per la mobilità di diversa scala o ancora titolari di responsabilità operative per la realizzazione e gestione di infrastrutture e servizi. Il PRIT costituisce il necessario quadro di riferimento per l’insieme di tali soggetti e di tali politiche. Il raggiungimento dei suoi obiettivi funzionali ambientali è il frutto dell’azione dell’insieme di tali soggetti e delle loro politiche, fino ad oggi per lo più confinate nell’ambito dell’interesse di ciascun soggetto.

Le trasformazioni proposte dal PRIT 2025, che tendono a superare tali confinamenti, riguardano molte componenti del sistema dei trasporti, di cui alcune come si è visto, potenzialmente conflittuali. La sostenibilità delle trasformazioni proposte dal PRIT 2025 è legata alla capacità di risolvere i conflitti attraverso una nuova stagione di pianificazione finalizzata all’integrazione tra politiche settoriali diverse e diversi livelli di governo: in primo luogo tra politiche infrastrutturali e politiche di governo della domanda, tra politiche di livello territoriale e politiche urbane.

La sostenibilità del PRIT dipende dunque in larga misura dalla coerenza degli obiettivi e delle azioni, dalla sinergia e dalle modalità di integrazione, dalla disponibilità di risorse e dalla collaborazione dei diversi soggetti nell’orientare le loro azioni in vista del raggiungimento degli obiettivi del Piano. Come si è detto il monitoraggio e l’Osservatorio che ne fa parte è strumento fondamentale per l’attuazione. Ma non appare sufficiente a garantire adeguati livelli di governance del sistema. La complessità delle condizioni al contorno e l’eterogeneità dei soggetti coinvolti postulano che l’attuazione del PRIT 2025 si doti di strumenti di gestione, di integrazione e di monitoraggio dei risultati assai più incisivi dei tradizionali strumenti di coordinamento fin qui sperimentati nel settore dei trasporti. Occorre in altre parole assicurare una forte e trasparente regia della attuazione del Piano, capace di assicurare che le azioni di Piano siano sviluppate curando le priorità, i rapporti temporali e le complementarietà tra politiche di domanda e politiche di offerta, le collaborazioni e le sinergie possibili: una “Cabina di regia” nella quale svolgere, con la

⁴⁸ Cfr. RAVAS pag. 145

⁴⁹ Cfr. RAVAS pag. 153

⁵⁰ Cfr. RAVAS, pag. 154



collaborazione dei soggetti interessati, le attività di promozione delle misure necessarie, di approfondimento tecnico e valutativo dei singoli interventi in relazione alle logiche complessive e al raggiungimento degli obiettivi di Piano”⁵¹.

Per questi motivi Confagricoltura ritiene utile e costruttivo presentare osservazioni e proposte, al fine di:

- completare il quadro complessivo in cui inserire ogni valutazione presente e futura;
- individuare le più efficaci e sostenibili strategie gestionali del processo di trasformazione e compensazione territoriale;
- dare conto e fornire utili dati in merito alla “ valutazione circa la sostenibilità degli effetti che possono ragionevolmente attendersi dall’attuazione delle misure dirette e indirette previste dal PRIT 2025”⁵²;
- fornire “ indicazioni circa le modalità di gestione delle eventuali criticità che dovessero permanere a valle dei criteri di sostenibilità adottati”⁵³;
- fornire “indicazioni di metodo e di contenuto per il monitoraggio del PRIT”⁵⁴ tenuto conto che suo compito è garantire anche la “ qualità socio-economica-ambientale”⁵⁵.

La frammentazione e artificializzazione del suolo generata dalla costruzione e passaggio di una rete infrastrutturale viaria sul territorio crea infatti danni ambientali anche sul territorio rurale, compromettendo “la regolazione del clima, lo stoccaggio e il sequestro di carbonio, la depurazione dell’acqua e dell’aria, la regolazione del regime idrologico e molte altre funzioni ancora”⁵⁶ .

Anche per questo motivo si è concordi con l’affermazione secondo cui “la conoscenza e la valutazione di tali fenomeni deve divenire base fondamentale per la pianificazione generale e settoriale e per tutte le attività di trasformazione del territorio, comprese le politiche dei trasporti. Obiettivi come la riduzione del livello di frammentazione o quantomeno il non aggravamento del fenomeno pur nell’ambito di interventi sulle reti infrastrutturali possono trovare, anche attraverso l’emanazione delle previste Linee Guida per l’attuazione del PRIT 2025, regole e strumenti operativi”⁵⁷

Si concorda inoltre sul fatto che il PRIT 2025 preveda “ nella redazione dei piani, programmi e progetti relativi alle infrastrutture per il trasporto. La logistica e servizi accessori, l’attivazione di un processo progettuale integrato, che si faccia carico della loro funzionalità eco-sistemica e che ne

⁵¹ cfr. RAVAS, pag. 207.

⁵² Cfr. RAVAS pag. 6.

⁵³ Cfr. RAVAS, pag. 6.

⁵⁴ Cfr. RAVAS, pag. 6.

⁵⁵ Cfr. RAVAS, pag. 68.

⁵⁶ Cfr. RAVAS pag. 55

⁵⁷ Cfr. RAVAS pag. 55.



favorisca l'efficienza ecologica, ambientale, paesaggistica e socio-economica. Dovrà quindi applicarsi un sistema di criteri di utilizzo sostenibile delle risorse territoriali e di minimizzazione e compensazione degli effetti negativi causati dall'infrastrutturazione del territorio. Tali criteri dovranno contribuire anche a minimizzare la compromissione del sistema agro-forestale regionale, tenendo conto delle produzioni agricole di qualità (DOP, IGP, DOCG)⁵⁸. Tuttavia è importante tenere presente tutti gli effetti negativi anche sul resto del sistema agricolo emiliano romagnolo nelle sue diverse declinazioni colturali (convenzionale, integrato, biologico) in quanto sempre importante strumento di presidio e gestione territoriale in grado di generare sempre valore aggiunto in merito all'importante azione di sequestro di Co2 mediante la coltivazione anche estensiva di commodities (cfr. un ettaro di terreno coltivato a mais in un anno sottrae il doppio di Co2 di un bosco, cfr.....)

1) OSSERVAZIONE: In merito agli obiettivi del PRIT 2025 in materia di sistemi ambientali, energia e cambiamenti climatici si dichiara che "In via prioritaria le misure di compensazione devono avere carattere ambientale e non patrimoniale e devono essere realizzati contestualmente alla realizzazione delle infrastrutture e non solo al termine dei lavori"⁵⁹.

A questo proposito si osserva come nel rispetto totale della compensazione ambientale dovuta e auspicata, non viene tenuta in alcuna considerazione la portata e incidenza dei danni provocati alla tenuta economica del territorio rurale. Tale orientamento non sembra tenere conto né dei gravi danni aziendali e produttivi generati dagli espropri di terreni fertili agricoli necessari per la costruzione della rete infrastrutturale viaria piana, né delle conseguenze sui progressi o in corso impegni assunti dal proprietario o conduttore dei fondi a livello di PAC, PSR , contratti di filiera, impegni colturali (convenzionale, integrato, biologico).

L'esproprio di terreni si può infatti tradurre in sottrazione della necessaria e richiesta base fondiaria e produttiva necessaria per onorare gli impegni assunti, pena il decadimento stesso dei benefici insiti nel rispetto degli impegni agronomici o economici sottoscritti.

Per questo motivo si ritiene non congruo né economicamente sostenibile dare via prioritaria alla compensazione ambientale rispetto a quella patrimoniale e produttiva. La compensazione deve essere sia ambientale, sia patrimoniale, sia produttiva. Ciò con l'obiettivo di rendere compiutamente e integralmente sostenibile qualsiasi intervento di compensazione territoriale.

PROPOSTA: Si propone quindi di riformulare la frase "In via prioritaria le misure di compensazione devono avere carattere ambientale e non patrimoniale e devono essere realizzati contestualmente alla realizzazione delle infrastrutture e non solo al termine dei lavori" in tale modo: "le misure di compensazione devono avere adeguato carattere ambientale, patrimoniale e produttivo, e possono essere realizzate, in presenza di adeguata copertura finanziaria atta a regolare ogni aspetto espropriativo, di impianto e di duratura manutenzione ordinaria e straordinaria delle eventuali aree di rispetto create, contestualmente alla realizzazione delle infrastrutture e non solo al termine dei lavori".

⁵⁸ Cfr. RAVAS pag. 94.

⁵⁹ Cfr. RAVAS pag. 94





2) OSSERVAZIONE: Nel capitolo 5.3.2 nell'ambito dei criteri delle compensazioni ambientali viene indicato come criterio 2: **“ Le compensazioni devono essere ambientali”** e si enuncia che **“È necessario compensare gli impatti negativi determinati dai nuovi corridoi stradali in modo strettamente ambientale, creando cioè neo-ecosistemi con servizi ecosistemici migliorati (ad es. fasce boscate, prati e zone umide, allargando corridoi fluviali, ecc.) e non rotonde o svincoli o risarcimenti economici”**. E che **“È quindi conveniente considerare ripristini ambientali presso i nodi della rete ecologica regionale, i siti Natura 2000 o i parchi naturali (soprattutto presso le aree di pianura maggiormente frammentate ed urbanizzate)”**.

Pur rispettando tale indicazione, si osserva che spesso gli espropri di terreni per la realizzazione dei nuovi corridoi stradali comportano opera di danno ambientale, depauperamento aziendale e produttivo ai danni delle imprese e aziende agricole interessate direttamente dalla creazione di tali corridoi stradali. E che al danno ambientale si aggiunge anche quello, tramite l'esproprio dei terreni, dell'interruzione dei benefici economici derivanti dal rispetto di pregressi o in corso impegni assunti dal proprietario o conduttore dei fondi a livello di PAC, PSR , contratti di filiera, impegni colturali (convenzionale, integrato, biologico). L'esproprio di terreni vincolati a tali impegni e obblighi comporta infatti la sottrazione della necessaria e richiesta superficie fondiaria e produttiva utile per onorare gli impegni assunti, pena il decadimento stesso dei benefici insiti nel rispetto degli impegni agronomici o economici sottoscritti. Per questo motivo, e in questi casi, il risarcimento economico per questo tipo di impatto negativo per le imprese agricole è da ritenersi necessario.

PROPOSTA: si propone di riformulare la frase in questo modo: **“È necessario compensare gli impatti negativi determinati dai nuovi corridoi stradali in modo ambientale e tenendo conto della salvaguardia del mondo rurale produttivo, in regime di sostenibilità economica degli interventi proposti e di manutenzione duratura degli stessi , mediante la creazione di neo-ecosistemi con servizi ecosistemici migliorati (ad es. fasce boscate, aree EFA, prati e zone umide, allargando corridoi fluviali, ecc.) e non rotonde o svincoli”**.

3) OSSERVAZIONE: Al capitolo 5.3.3, in merito al criterio 3 di compensazione ambientale (Le compensazioni ambientali devono essere contestuali alla realizzazione delle opere impattanti) si enuncia che: **“È necessario compensare gli impatti negativi determinati dai nuovi corridoi stradali in modo contestuale alla realizzazione delle nuove opere, non a strada conclusa ed inaugurata. Il processo di compensazione ecologica degli impatti determinati dalle nuove infrastrutture trasportistiche deve essere articolato nelle seguenti fasi:**

a) analisi del contesto territoriale, attraverso i criteri suggeriti di seguito, o con altri equivalenti riconosciuti dalla bibliografia tecnico-scientifica;

b) individuazione dei criteri di valutazione degli impatti sugli ecosistemi determinati nelle zone occupate dalle nuove infrastrutture, attraverso criteri riconosciuti dalla comunità tecnico-scientifica (uso di indicatori-indici quantitativi e l'analisi multicriteriale); come indicazione di massima all'interno della Rete Natura 2000 si calcola il consumo della strada considerando





almeno una sua larghezza di 60 m; all'esterno della Rete Natura 2000 si considera invece almeno una sua larghezza di 20 m;

c) individuazione delle tipologie di interventi che soddisfino l'esigenza di compensare gli impatti sugli ecosistemi determinati nelle zone occupate dalle nuove infrastrutture (ad es. gli interventi suggeriti nell'abaco allegato);

d) specifica del rapporto tra la superficie interferita e la superficie a compensazione: il valore dei servizi ecosistemici rigenerati, determinato in base alle caratteristiche della compensazione, deve essere almeno equivalente a quello perso nei suoli consumati interferiti dalla nuova infrastruttura viaria; è indispensabile che le opere di compensazione abbiano carattere ambientale e non economico: i servizi ecosistemici persi presso una nuova infrastruttura, comprese le opere accessorie e le zone adiacenti perturbate, devono essere recuperati rinaturalizzando luoghi non necessariamente limitrofi (ad es. presso i nodi della rete ecologica regionale o presso altre strade esistenti ambientalmente critiche); come indicazione di massima i singoli lotti delle zone di compensazione, per avere una significativa funzionalità ecologica, non devono essere inferiori ai 40 ettari e preferibilmente devono essere interconnessi alle reti ecologiche dei territori di pianura dell'Emilia-Romagna;

e) realizzazione delle opere di compensazione, contestualmente alla realizzazione della nuova infrastruttura stradale.”⁶⁰

A questo proposito si osserva che tra i servizi ecosistemici riconosciuti come tali vi è anche quello dell' approvvigionamento alimentare e di materie prime⁶¹, che fa direttamente riferimento alla produttività del comparto agricolo, del territorio rurale delle aree agricole direttamente impattate dalla costruzione e passaggio dei nuovi corridoi stradali.

Il che significa che, nel caso di queste particolari aree, l'impatto negativo è anche di carattere economico e produttivo per le imprese e aziende agricole interessate. E che devono essere tenute nella giusta considerazione anche le conseguenze economiche sui pregressi o in corso impegni

⁶⁰ cfr. RAVAS, pag. 162.

⁶¹ Cfr. RAVAS, pag. 124: “Nel Settimo Programma europeo di azione ambientale fino al 2020, approvato nel 2013 (decisione del Parlamento europeo e del consiglio UE n. 1386/2013/Ue), si ribadisce che il degrado, la frammentazione e l'uso non sostenibile del suolo dell'Unione stanno compromettendo la fornitura di diversi servizi ecosistemici importanti (approvvigionamento alimentare e di materie prime, regolazione del clima, dello stoccaggio del carbonio, equilibrio idrogeologico, riserva genetica, conservazione della biodiversità, servizi culturali, ecc), minacciando la biodiversità e aumentando la vulnerabilità dei territori europei”.





assunti dal proprietario o conduttore dei fondi a livello di PAC, PSR , contratti di filiera, impegni colturali (convenzionale, integrato, biologico).

L'esproprio di terreni si può infatti tradurre in sottrazione della necessaria e richiesta base fondiaria e produttiva necessaria per onorare gli impegni assunti, pena il decadimento stesso dei benefici insiti nel rispetto degli impegni agronomici o economici sottoscritti.

Detto questo la frase "è indispensabile che le opere di compensazione abbiano carattere ambientale e non economico" non rispecchia, per il caso sopra descritto, una sufficiente garanzia di sostenibilità territoriale nell'ambito del consumo di suolo fertile perso e deputato alla produzione e approvvigionamento di alimenti.

PROPOSTA: si propone di modificare la frase "è indispensabile che le opere di compensazione abbiano carattere ambientale e non economico" in tal modo:

"è indispensabile che le opere di compensazione abbiano carattere ambientale e, nel caso di danno economico e produttivo provocato al servizio ecosistemico relativo all'approvvigionamento di alimenti e materie prime (Agricoltura), adeguato carattere economico".

4) OSSERVAZIONE: Tra i criteri di compensazione / mitigazione ambientale si fa riferimento alle seguenti tipologie:

1) Realizzazione di passaggi faunistici, con inserimento di siepi, fasce di vegetazione e realizzazione di aree di invito o di recinzione per massimizzare utilizzo del passaggio faunistico, SVANTAGGI: è necessaria una manutenzione a tempo indeterminata per assicurarne la funzionalità, pulizia dal terriccio e da immondizia. Chi si occupa della manutenzione e pulizia? Rischiamo di avere delle isole di immondizia.

2) Realizzazione di interventi in ambito fluviale attraverso il rivestimento delle sponde con ramaglia viva e capacità di propagazione, SVANTAGGI: necessaria una manutenzione costante, molto lavoro manuale e da considerare che molti canali sono utilizzati come sgrondo delle acque non solo delle campagne ma anche dei paesi / città.

3) Realizzazione di interventi sulla vegetazione da realizzare negli ambiti agricoli con l'obiettivo del ripristino di macchie e filari di vegetazione lungo le strade, oppure mantenere la vegetazione spondale ed acquatica nei corsi d'acqua dei canali di bonifica, con la creazione di canali sinuosi; realizzazione di fasce tampone lungo i corsi con vegetazione erbacea, arborea ed arbustiva in grado di agire come filtri e una corretta gestione delle specie vegetali invasive. SVANTAGGI: si tratta di interventi non sempre produttivamente e economicamente sostenibili da parte di chi li dovrebbe mettere in opera.

4) Realizzazione di interventi su agroecosistemi attraverso la realizzazione e manutenzione di siepi e siepi alberate estese linearmente di larghezza variabile formate da densa vegetazione di cespugli bassi ed alti; gestione delle colture con la spaziatura dei campi per rompere la monotonia ambientale dei campi coltivati ed inserimento di metodi conservativi del terreno





introducendo la non lavorazione o minima lavorazione. SVANTAGGI: si tratta di interventi non sempre produttivamente e economicamente sostenibili da parte degli agricoltori e imprese agricole che li dovrebbero mettere in opera.

Di seguito alcune osservazioni e proposte puntuali in merito:

Osservazione puntuale 1

Al punto 5.4⁶² viene approfondito il tema della mitigazione e compensazione attraverso la realizzazione di passaggi faunistici.

Non viene tuttavia chiarito:

- a carico di chi saranno questi interventi, per garantire la funzionalità dell'intervento e la gestione sostenibile dell'intervento, a chi competerà la manutenzione a tempo indeterminato dei sottopassi ("ad esempio nel caso di sottopassi, devono essere tenuti liberi dal terriccio, detriti e immondizia"⁶³), delle aree di invito, della vegetazione autoctona che guarnisce le aree di invito.

-quale il tipo di risarcimento economico da riconoscere alle imprese e aziende agricole eventualmente impattate negativamente dai danni provocati dalla assenza o mancanza di tale manutenzione duratura.

PROPOSTA: Si chiede pertanto, ai fini di rendere più completo ed esaustivo di inserire apposito paragrafo in merito. Prevedendo eventualmente affidamento delle attività di manutenzione alle imprese e aziende limitrofe remunerandole adeguatamente.

Osservazione puntuale 2

Al punto 5.4.2 viene approfondito il tema dei sottopassi per fauna di dimensione piccole/medie e il tema della manutenzione e si enuncia che "è necessaria una manutenzione annuale per la ripulitura e la sistemazione interna con eventuale sfoltimento della vegetazione agli ingressi"⁶⁴.

A questo proposito si osserva che una sola manutenzione annuale non è sufficiente per garantire una adeguata sostenibilità ambientale dell'intervento.

PROPOSTA: si propone di modificare la frase "è necessaria una manutenzione annuale per la ripulitura e la sistemazione interna con eventuale sfoltimento della vegetazione agli ingressi"⁶⁵ nel seguente modo:

⁶² Cfr. RAVAS, pag, 164.

⁶³ RAVAS, pag. 164.

⁶⁴ Cfr. RAVAS, pag. 168.

⁶⁵ Cfr. RAVAS, pag. 168.



“è necessaria almeno una manutenzione semestrale per la ripulitura e la sistemazione interna con eventuale sfoltimento della vegetazione agli ingressi”⁶⁶.

E tale disposizione è da inserirsi anche nei capitoli 5.4.1(sottopassi per fauna di dimensioni piccole” e 5.4.3, “ Sottopassi per fauna di dimensioni medie/grandi”.

Osservazione puntuale 3

Al punto 5.4.5 viene approfondito il tema degli “Eco-culvert” intervento che consiste nell’adattamento, a scopo faunistico, di strutture a sezione rettangolare in calcestruzzo normalmente realizzare a scopo idraulico.

Si osserva che manca totalmente qualsiasi tipo di indicazione relativa alla manutenzione duratura e fondamentale di tali presidi di gestione idraulica del territorio.

PROPOSTA: si propone di indicare la necessità di una manutenzione trimestrale, in virtù dei rischi legati a una non corretta manutenzione idraulica di tali manufatti, il cui intasamento e perdita di efficienza e efficacia idraulica è in grado di compromettere fortemente l’equilibrio idraulico del territorio sul quale è stato realizzato.

Osservazione puntuale 4

Al punto 5.5 viene approfondito il tema della mitigazione e compensazione attraverso la realizzazione di interventi in ambito fluviale⁶⁷. Tuttavia non è esplicito a carico di chi sia tale operazione e successiva manutenzione duratura di tutti gli interventi illustrati.

Si chiede quindi di riformulare l’enunciato indicando tale informazione. Critiche e causa di importanti danni ambientali , produttivi ed economici, potrebbero infatti essere le conseguenze per il territorio circostante derivanti della mancata e efficace manutenzione di tali aree.

Osservazione puntuale 5

⁶⁶ Cfr. RAVAS, pag. 168.

⁶⁷ Cfr. RAVAS, pag. 176 e ssg.

Al punto 5.6.2⁶⁸, in merito alla gestione della vegetazione erbacea lungo i torrenti e i canali e al periodo di intervento manutentivo, si enuncia la tassativa esclusione del periodo marzo-giugno.

Tuttavia non è da escludersi in regime di emergenza idraulica la necessità di un intervento anche in quel periodo.

PROPOSTA: per la frase “Gli interventi e soprattutto i tagli di vegetazione in alveo devono essere effettuati preferibilmente nel periodo tardo-autunnale ed invernale, escludendo tassativamente il periodo marzo-giugno in cui è massimo il danno all'avifauna nidificante” si propone la seguente modifica: “Gli interventi e soprattutto i tagli di vegetazione in alveo devono essere effettuati

preferibilmente nel periodo tardo-autunnale ed invernale, escludendo – **salvo in caso di emergenza idraulica** - tassativamente il periodo marzo-giugno in cui è massimo il danno all'avifauna nidificante”.

Osservazione puntuale 6

Al punto 5.7.2⁶⁹ viene affrontato il tema della gestione delle colture e spazature dei campi.

Nel totale rispetto di quanto espresso, si sottolinea quanto segue:

- un ambiente agricolo omogeneo è presupposto di valore nell’ambito di quel servizio ecosistemico nazionale che è la produzione e l’approvvigionamento di alimenti materie prime per il sostentamento dell’alimentazione umana e animale.
- l’incremento della dimensione media del campo coltivato tende si a ridurre la produttività biologica dell’ambiente, ma aumenta la capacità produttiva necessaria a soddisfare un fabbisogno alimentare che già attualmente non è sinonimo di autosufficienza economica nazionale (**INSERISCI DATI**). L’eventuale riduzione della dimensione media dei campi, può comportare una maggiore emissione di CO2 per lavorazioni più frammentate, una minore produzione di alimenti che si traduce in necessità di maggiore importazione di alimenti e materie prime dall’estero, con ulteriore aggravamento dei danni ambientali creati dalle emissioni di CO2 dei mezzi di trasporto necessari per l’importazione stessa di tali alimenti in Italia. Per questo motivo si consiglia massima attenzione nel valutare ogni ipotesi progettuale ecologica non solo nel contesto locale e territoriale, ma inserendola nel quadro complessivo delle dinamiche che regolano la gestione sostenibile di tutti i processi territoriali .

⁶⁸ Cfr. RAVAS , pag. 188 e ssg.

⁶⁹ Cfr. RAVAS, pag. 202 e ssg.



- Si riconosce alle ipotesi illustrate dignità di interessante progettazione ecologica, ma quest'ultima risulta interferente con il contributo primario e produttivo richiesto al comparto agricolo e già regolato a livello di PAC europea, PSR Regionale. Utile quindi, qualsiasi sia il progetto esposto, garantire sempre e in ogni modo sostenibilità gestionale, produttiva e economica agricola, almeno nelle aree e zone già deputate a questo compito. Diverso il discorso per le aree di montagna, le aree difficili, le aree da destinarsi a ri-naturalizzazione, o dove già presente una frammentazione colturale già molto accentuata e quindi anche dal punto di vista della meccanizzazione un settaggio operativo verso interventi come quelli descritti. O dove vi sia la disponibilità degli agricoltori a sperimentare una nuova impostazione dell'uso agrifaunistico del territorio, magari attraverso precisi progetti di innovazioni da proporre come bandi del futuro PSR.

Osservazione puntuale 7

Al punto 5.7.3 si approfondisce l'argomento riguardo i metodi di lavorazione conservativi dei terreni e viene enunciato che “ **i lavori di preparazione del terreno trasformano l'ambiente eliminando gran parte delle risorse alimentari e di rifugio in esso presenti⁷⁰**”.

A tale proposito si osserva che tale affermazione è corretta solo nel momento in cui è riferibile in caso di nuove lavorazioni di terreni non ancora convertiti a produzione agricola.

PROPOSTA: in riferimento alla frase “ i lavori di preparazione del terreno trasformano l'ambiente eliminando gran parte delle risorse alimentari e di rifugio in esso presenti⁷¹” si propone quindi la seguente modifica: “Nell'ambito di aree e terreni non ancora convertiti a produzione agricola, i lavori di preparazione del terreno trasformano l'ambiente eliminando gran parte delle risorse alimentari e di rifugio in esso presenti”.

⁷⁰ Cfr, RAVAS, pag. 205.

⁷¹ Cfr, RAVAS, pag. 205.

