



## COMITATO URBANISTICO REGIONALE

**PIANO TERRITORIALE DI AREA VASTA (PTAV) DELLA PROVINCIA DI PIACENZA ADOTTATO CON  
D.C.P. N. 9 DEL 27 MARZO 2024 AI SENSI DELL'ART.46 DELLA L.R.24/2017.**

### VERBALE DELLA SEDUTA DI STRUTTURA TECNICA OPERATIVA DEL 9 LUGLIO 2024

In data 9 luglio 2024 si è riunita la Struttura Tecnica Operativa (STO), convocata con nota del suo responsabile PG.2024.685076.U del 24/06/2024, per l'esame della proposta di Piano Territoriale di Area Vasta (PTAV) adottata dalla Provincia di Piacenza con atto di Consiglio Provinciale n. 9 del 27/03/2023. Avendo ravvisato il mancato recapito della convocazione ad alcuni Enti, comunque informati verbalmente della riunione, si è provveduto a formalizzare un ulteriore invio con nota PG.0745623.U del 09/07/2024.

Premesso che la Regione Emilia-Romagna:

- con Delibera di Giunta Regionale n. 954 del 25 giugno 2018 ha definito la composizione e la modalità di funzionamento dei Comitati Urbanistici, nonché l'istituzione del Tavolo di monitoraggio dell'attuazione della Legge, ai sensi degli articoli 47 e 77 della L.R. 24/2017;
- con Delibera di Giunta regionale n. 1875 del 12 novembre 2018 ha costituito il Comitato Urbanistico Regionale (CUR), individuando il suo Presidente nella persona dell'Assessore con delega alla Programmazione Territoriale e, quale suo supplente, il Direttore generale della Direzione Cura del territorio e dell'Ambiente;
- con la medesima deliberazione ha costituito la STO regionale, designando quale suo Responsabile il Responsabile dell'Area Territorio, città e paesaggio e disponendo che della STO facciano parte:
  - il personale tecnico che cura l'istruttoria preliminare dei piani sottoposti al CU e che partecipa alle sedute del CU con funzione di relatore del piano in esame, appartenente all'Area Territorio, città e paesaggio
  - i tecnici dell'Area Valutazione impatto ambientale e autorizzazioni, quale struttura competente per la valutazione di piani e programmi individuata dalla propria deliberazione n. 1392 del 8 settembre 2008 ai sensi dell'art. 1 della L.R. 13 giugno 2008, n. 9;
  - i tecnici della Città metropolitana e delle Province territorialmente competenti rispetto al piano in esame, nonché quelli degli enti con diritto di voto consultivo ai sensi dell'art. 47, comma 2, lett. i), della L.R. n. 24/2017;
  - altri collaboratori regionali in possesso delle competenze in materia di governo del territorio non rinvenibili all'interno dell'Area Territorio, città e paesaggio;

Richiamati gli esiti delle sedute:

- di Comitato Urbanistico Regionale del 28 maggio 2024, il cui verbale è stato trasmesso con nota PG.2024.655897.U del 14/06/2024;

- di Struttura Tecnica Operativa dell'11 giugno 2024, il cui verbale è stato trasmesso con nota PG.2024.745456.U del 09/07/2024;

Alla seduta risultano presenti:

- Regione Emilia-Romagna
  - Area Territorio, città e paesaggio
    - Marcello Capucci, Responsabile
    - Sonia Bellicchi
    - Stefania Comini
    - Marcella Isola
  - Area Politiche per l'abitare
    - Michele Pasqui
    - Antonia Tassinari
  - Settore trasporti, infrastrutture e mobilità sostenibile
    - Massimo Farina
    - Emanuele Moretti
  - Area viabilità, logistica, vie d'acqua e aeroporti
    - Federica Ropa
    - Cristina Bianchi
    - Alex Balzi
  - Area energia ed economia verde
    - G. Claudia R. Romano
  - Area Valutazione impatto ambientale e autorizzazioni
    - Rosanna Zavattini
    - Sonia Occhi
- Provincia di Piacenza
  - Vittorio Silva
  - Elena Fantini
  - Roberto Buschi
  - Giovanna Baiguera
  - Vincenza Ruocco
  - Valeria Toscani
  - Davide Marenghi
  - Gianmarco Maserati
- Consulenti incaricati per la redazione del PTAV
  - Patrizia Malgieri
  - Giovanna Roncuzzi
  - Davide Gerevini
  - Anna Giusti
- Ente di gestione per i parchi e la biodiversità Emilia Occidentale
  - Stefano Porta
- AIPO
  - Francesco Collini
- IRETI
  - Chiara Marzolini.

Richiamati gli elaborati costitutivi del Piano Territoriale di Area Vasta (PTAV) adottato della Provincia di Piacenza, disponibili per la consultazione sul sito web istituzionale dell'ente all'indirizzo [Formazione del Piano - PTAV Piacenza](#);

La seduta viene tenuta in modalità mista presso la Sala Virtuale della Regione Emilia-Romagna, accessibile da remoto all'indirizzo <https://call.lifesizecloud.com/extension/322656>. Si informano i partecipanti che si avvia la registrazione ai fini della verbalizzazione, dando avvio ai lavori alle ore 10.20.

All'ordine del giorno sono trattati i seguenti temi:

- mobilità e accessibilità
- insediamenti sovracomunali (poli funzionali, aree produttive e logistiche, poli commerciali)
- metabolismo territoriale ed energia
- sistema insediativo e aree dismesse
- dotazioni sovralocali e politiche abitative

nonché gli esiti rilevanti a fini valutativi rispetto ai temi affrontati.

In apertura si propone di trattare i temi connessi alle energie rinnovabili, alle politiche abitative ed alla rigenerazione delle aree dismesse.

G. Claudia R. Romano (Regione): segnala che è in corso di realizzazione il Quadro Conoscitivo propedeutico alla formazione del nuovo piano energetico regionale, che avrà orizzonte temporale al 2035. A tal fine, assume particolare rilievo conoscere i percorsi di pianificazioni in corso, quali fonti di implementazione degli scenari di sviluppo territoriale, in particolare relativi alle infrastrutture, quali le reti energetiche e di trasporto. Informa inoltre che è stata recentemente finanziata una delle prima stazioni di rifornimento ad idrogeno presso un polo logistico in Comune di Piacenza; in funzione del suo rilievo in un orizzonte di medio termine, sia per l'alimentazione di mezzi per la logistica pesante, sia per quelli di trasporto pubblico locale, chiede alla Provincia se tale infrastruttura sia stata censita nel Quadro conoscitivo.

Vittorio Silva (Provincia): chiarisce che l'infrastruttura non è presente nella documentazione conoscitiva, non essendo stata segnalata dal Comune di Piacenza, ma ne condivide il rilievo sia per la qualificazione del polo logistico, sia quale contributo al rafforzamento dello scenario di mobilità sostenibile assunto dalla Strategia di PTAV.

Michele Pasqui (Regione): si apprezza sicuramente lo sforzo prodotto dalla Provincia di Piacenza per misurarsi con il tema delle politiche abitative, con particolare riguardo all'edilizia residenziale sociale (ERS). Il Quadro conoscitivo, nell'ambito del Sistema funzionale Demografia, partendo dall'analisi delle condizioni abitative contenuta nell'Allegato 1, denominato *L'evoluzione del sistema abitativo e del mercato immobiliare*, evidenzia una diagnosi dei fabbisogni abitativi, in termini di domanda/offerta, ampiamente condivisibile negli esiti indicati. Nella Strategia del PTAV sono inoltre presenti linee d'azione per lo sviluppo di politiche abitative a indirizzo sociale che sono riportate, in particolare, nell'Obiettivo specifico 2.5 - *Rispondere ad una nuova domanda di "abitare" (alloggi ma insieme nuovo sistema di welfare, innovazione digitale e sociale) a supporto di famiglie giovani, studenti, ma anche anziani e grandi anziani*. A partire dal quadro pianificatorio elaborato, si delinea chiaramente il tema del ruolo che la Provincia si impegnerà ad assumere nel governo delle politiche abitative alla scala territoriale di area vasta, ruolo che peraltro la Regione intende promuovere e sostenere seppure la legge regionale 24/2017 non attribuisca espressamente ai PTAV competenze specifiche in merito. Occorre infatti considerare che la LR 24/2017 assegna al Piano territoriale

metropolitano - in particolare - ma anche ai Piani territoriali di area vasta, la funzione della pianificazione strategica di area vasta, il compito di definire gli indirizzi strategici di assetto e cura del territorio, la disciplina degli insediamenti di rilievo sovracomunale nonché il coordinamento delle scelte urbanistiche strutturali dei Comuni che incidano sugli interessi pubblici al di sopra della scala locale. La strategia di area vasta sul tema dell'abitare sociale andrebbe, inoltre, a maggior ragione maturata laddove con il PTAV siano affrontati i temi dello sviluppo di insediamenti e polarità di rilievo sovracomunale in termini di crescita produttiva ed economica, e quindi occupazionale. Si pensi, in tal senso, alla rilevanza territoriale assunta dal distretto logistico piacentino anche in termini di ricadute sul sistema abitativo provinciale e sul sistema dei servizi pubblici ad esso integrato.

Vittorio Silva (Provincia): condivide la rilevanza del tema alla scala di area vasta, in particolare per la realtà piacentina, connotata da una forte immigrazione. Permane tuttavia la difficoltà di assumere un ruolo incisivo, quale una funzione di concreto coordinamento: sono purtroppo cessati i tavoli provinciali sulle politiche abitative e sulla logistica ad esito del riordino istituzionale. Manifesta comunque la disponibilità dell'Amministrazione ad impegnarsi sul tema, anche in considerazione del manifestato interesse a contribuire da parte di alcuni operatori del settore logistico.

Marcella Isola (Regione): in merito alla promozione della rigenerazione urbana, si condivide l'impianto e l'ampiezza dell'approfondimento del tema all'interno del PTAV. Trattandosi di una competenza prevalentemente comunale, l'impostazione metodologica demanda ad ulteriori approfondimenti alla scala comunale, da redigersi in sede di formazione del PUG in collaborazione con la stessa Amministrazione Provinciale. Tuttavia, si rileva come la Carta di Strategia non operi alcuna valutazione di tipo selettivo, in relazione alle priorità strategiche dell'area vasta o alle caratteristiche degli ambiti territoriali, riproponendo tutti gli elementi censiti dalla schedatura. Anche a livello di diagnosi potrebbe essere utile mettere in evidenza alcune criticità/opportunità di maggiore rilievo alla scala provinciale, anche al fine di orientare gli indicatori proposti per le Valsat dei PUG. Nei differenti contesti territoriali potrebbero essere individuati gli interventi di rigenerazione maggiormente coerenti ed incisivi rispetto al conseguimento delle politiche previste dalla Strategia. Si invita anche a considerare l'opportunità di rivedere gli indicatori al fine di poter misurare con gli stessi più nel dettaglio il perseguimento degli obiettivi strategici indicati; a mero titolo esemplificativo, declinando l'indicatore indicato (interventi di rigenerazione /riqualificazione dell'esistente) per tipologia di intervento e superficie in relazione alla vocazione dell'ambito territoriale e agli obiettivi da sostenere, o ancora individuazione di indicatori che registrino il grado di coinvolgimento della comunità locale (in risposta agli approfondimenti collaborativi delle mappature...). Analogamente, anche l'apparato disciplinare (art. 15 *"Promozione del riuso e della rigenerazione urbana"*) costituisce perlopiù un richiamo dei principi della legge, senza declinarli in relazione alle specificità del territorio provinciale.

Vittorio Silva (Provincia): conferma che il PTAV fornisce un importante avanzamento rispetto al Quadro conoscitivo diagnostico del patrimonio dismesso sul territorio provinciale.

Anna Giusti (consulente della Provincia): spiega che l'obiettivo posto è stato quello di proporre una metodologia innovativa per supportare i Comuni nel promuovere la rigenerazione urbana, oltre al tentativo di creare una connessione con la Carta di Strategia del PTAV.

Valeria Toscani (Provincia): specifica che la Carta di Strategia riporta effettivamente tutte le aree dismesse censite. Rappresenta una base di partenza, che i Comuni dovranno utilizzare per la redazione dei PUG, approfondendo le indagini iniziate con il PTAV.

Stefania Comini (Regione): per quanto riguarda il parametro dimensionale che è stato assunto quale soglia per distinguere politiche sovralocali da quelle di prossimità, si invita a valutare l'opportunità di non adottare un valore univoco (attualmente fissato in 5.000 mq), ma di rapportare tale soglia alla dimensione dei Comuni, sia in termini territoriali che demografici. Inoltre, in merito ai profili di accessibilità, si rileva che dovrebbe essere contemplato anche il servizio TPL.

Giovanna Roncuzzi (consulente della Provincia): evidenzia come gli elementi conoscitivi disponibili non si ritengano ancora sufficientemente approfonditi per potere operare in questa fase una selezione delle aree dismesse secondo gli orientamenti strategici del PTAV. I "Criteri di coerenza" presenti nelle linee guida sono stati specificatamente pensati per dare la possibilità ai comuni, una volta approfondita la conoscenza delle aree dismesse esistenti, di individuare gli interventi di rigenerazione maggiormente coerenti ed incisivi rispetto al conseguimento delle politiche previste dalla Strategia del PTAV.

In merito alla soglia precisa che è stata definita non tanto come criterio di attrattività ma piuttosto discrimina fra le aree vocate ad una politica di livello territoriale e quelle più idonee ad ospitare servizi di prossimità.

Marcella Isola (Regione): chiede infine quale valore di cogenza rivestano le Linee guida per la rigenerazione delle aree dismesse nell'ambito dei procedimenti di approvazione dei PUG.

Vittorio Silva (Provincia): si auspica un'adozione di tale metodologia nei PUG in formazione.

Si passa quindi ad approfondire i temi inerenti a trasporti, mobilità e accessibilità.

Massimo Farina (Regione): È stata fatta una istruttoria approfondita da parte di tutti gli uffici regionali del Settore Trasporti secondo le specifiche competenze. Sono state analizzate strategie gli obiettivi e le azioni previste dal piano sia dal punto di vista tecnico-metodologico e sia per principio di coerenza delle strategie regionali presenti nel PRIT2025 approvato a fine 2021.

Proprio sul tema metodologico si esprime un apprezzamento sul lavoro svolto dalla amministrazione provinciale e dai tecnici progettisti in quanto si condivide il percorso di analisi trasportistiche e non solo sul tema di alternative alla risoluzione del nodo di Piacenza che lo stesso PRIT aveva demandato ad una fase di approfondimento successiva.

Le simulazioni dei cosiddetti scenari "test" e dei successivi scenari ipotesi di piano PTAV1 e PTAV2 sono assolutamente condivisibili per metodologia di approccio e propongono risultati coerenti con gli studi fatti dalle stesse strutture regionali in fase di costruzione del PRIT ora vigente.

-Riguardo al Sistema ferroviario si richiama il servizio ferroviario comprensoriale nell'asse Castel S.Giovanni-Piacenza-Fiorenzuola d'Arda, compresa la previsione di attivazione di 3 nuove fermate ferroviarie, si condividono gli obiettivi che sono espressi anche dal piano regionale che auspica un incremento dei passeggeri treno promuovendo la diversione modale dal trasporto privato automobilistico si auspica la necessita di approfondimenti con Enti competenti alla gestione del servizio soprattutto sul tema della domanda potenziale. Inoltre, si sottolinea come già la linea Piacenza – Cremona soffra di problemi di domanda tali da essere ad oggi auto-sostituita.

-Per quanto riguarda invece l'assetto infrastrutturale stradale previsto a valle delle analisi e simulazioni trasportistiche (scenario PTAV2) si condivide lo schema nel suo complesso, ma si sottolinea come la chiusura del casello A21 di Piacenza Ovest nel lungo periodo immaginandolo sostituito dalla apertura del casello di Rottofreno sia una azione non prevista dal PRIT2025 il quale come visione strategica sostiene un processo di maggior permeabilizzazione del sistema autostradale in virtù della opportunità di portare il più possibili i traffici con mezzo privato in un'ottica di pedaggiamento che favorisca il ritorno monetario dei costi di manutenzione e dei costi esterni.

Detto questo nel nodo di Piacenza ci troviamo in una situazione autostradale piuttosto particolare essendo per qualche km in pieno attraversamento della area urbana della città e dove si sente molto forte la necessità di diminuire il traffico motorizzato. Pertanto, risulta necessario approfondire l'impostazione della scelta in modo da renderla il più possibile in coerenza con la pianificazione regionale.

Bianchi Cristina (Regione): in merito alla navigazione sul fiume Po ricorda che, in particolare la navigazione turistica che richiede pescaggi inferiori, è garantita fino alla città di Piacenza, grazie al rigurgito causato dallo sbarramento di Isola Serafini; nel tratto di monte, allo stato attuale, i pescaggi sono decisamente ridotti e, conseguentemente, si garantisce la navigabilità per piccole imbarcazioni o canoe. Al momento non sono previsti dalla Regione interventi specifici per garantire diversi livelli di navigazione.

Nel PTAV si rileva l'indicazione di numerosi approdi turistici / porti, ma non è chiaro se si tratti di quelli esistenti o anche di nuove previsioni; non si desume nemmeno se sia indicato anche il porto commerciale di Piacenza, per il quale il PRIT 2025 aveva demandato ad un nuovo studio condiviso tra Regione ed Enti territoriali per valutarne la possibile localizzazione.

Vittorio Silva (Provincia): precisa che gli approdi riportati nella carta della strategia sono quelli turistici esistenti; inoltre, il PTAV non ha trattato il tema del porto fluviale di Piacenza perché non ha previsto il tema della navigabilità commerciale. I temi della mobilità e delle infrastrutture viarie sono stati una delle molte incognite nella formazione del Piano. Lo scenario di Piano è stato definito assumendo a riferimento principi di sostenibilità, a partire da una selezione di previsioni già contemplate dal PRIT e dal PTCP. Il progetto di completamento della tangenziale di Piacenza, così come il potenziamento del tratto esistente, sono già stati oggetto nel 2015 di una valutazione di impatto ambientale. Il PTAV esclude l'insediamento di nuove attività logistiche nel Polo di Monticelli. Molto recentemente è stato attivato lo scalo ferroviario a servizio del polo logistico di Castel San Giovanni. Sottolinea che nello scenario valutato coerente con la Strategia di PTAV è stata operata una drastica riduzione delle infrastrutture di nuova previsione sul territorio piacentino; inoltre, dalle previsioni trasportistiche emerge come la soppressione del casello di Piacenza Ovest consenta di conseguire maggiori livelli di efficienza trasportistica e un miglioramento della qualità dell'aria nel centro urbano.

Patrizia Malgieri (consulente della Provincia): interviene con precisazioni di merito tecnico. La scelta operata nella redazione del PTAV è stata quella di partire da una verifica delle previsioni contenute negli strumenti di pianificazione vigenti. L'ipotesi di servizio ferroviario comprensoriale mette a sistema delle previsioni del vigente PTCP, agendo su una infrastruttura esistente per promuovere un potenziamento del servizio, che potrebbe intercettare una domanda di mobilità interpolo. Tale previsione andrà approfondita con modellazioni specifiche nelle sedi appropriate, anche in considerazione della scelta del PTAV che opta per interventi di bypass puntuali rispetto al corridoio in variante alla Via Emilia. In tale prospettiva, il potenziamento della viabilità collettiva potrebbe supplire ai minori interventi a favore della mobilità privata.

Nel dettaglio la scelta operata dal PTAV è stata di promuovere la connessione ferroviaria tra Castel SG-Piacenza-Fiorenzuola come elemento centrale della relazione tra i principali poli urbani del piacentino. Il PTAV propone di agire su tre leve:

- il servizio (potenziando l'offerta di trasporto mediamente un cadenzamento dei servizi ai 30', che potrà in prospettiva essere intensificato fino a raggiungere i 15').
- l'integrazione modale (gomma-ferro) alle stazioni di Castel San Giovanni, Piacenza e Fiorenzuola, attraverso la realizzazione di nodi di interscambio multimodale (TPL gomma e modo auto), ciò al fine di rendere più appetibile l'uso dei servizi di trasporto collettivo. Si richiama



a tale riguardo che nel PUMS di Piacenza (approvato) è già prevista la realizzazione e riqualificazione del nodo integrato della mobilità pubblica urbana-extraurbana e di quella privata presso il nodo di Piacenza, ciò reso possibile anche dallo spostamento nell'area di Piacenza le Mose dello scalo ferroviario merci.

- la realizzazione di nuovi punti di fermata (Sant'Antonino, Piacenza le Mose e Piacenza-Università Cattolica), integrati con la mobilità collettiva (fermate servizio TPL gomma) e privata (dotazione di aree di sosta auto) al fine di garantire una maggiore permeabilità sul territorio del servizio ferroviario. I nodi di fermata proposti oltre ad essere (come nel caso di Le Mose e UNICAT) attrattori di domanda di mobilità di valenza sovracomunale e potenziali nodi di interscambio sono stati promossi dal PUMS di Piacenza (approvato).

Si tratta di una indicazione che dovrà essere fatta oggetto di valutazioni specifiche che potranno confluire in un progetto di fattibilità tecnico-economica, approfondimento che esula della stessa natura dell'Allegato Mobilità del PTAV.

Il completamento della tangenziale di Piacenza è parte dello scenario di riferimento, in quanto previsione già contemplata dal PRIT. Il PTAV, con il supporto del modello di simulazione modellistico (monomodale) ha, come esplicitamente richiesto dal PRIT, simulato tre scenari possibili (tangenziale, mediana alta e mediana bassa); i test modellistici hanno interessato non solo il sistema tangenziale, ma anche la tratta urbana della A21.

In particolare, si sottolinea che le modifiche introdotte, il completamento della tangenziale di Piacenza e la realizzazione del nuovo casello A21 a Rottofreno, sono entrambe previste dal PRIT e dal PUMS di Piacenza (approvato). L'intervento è stato sottoposto in valutazione anche nel PTAV come infrastruttura alternativa agli itinerari delle strade mediane (bassa e alta), TEST modellistici 1 e 2. I risultati delle simulazioni evidenziano come il completamento della Tangenziale tra PC e Rottofreno (casello A21) depotenzia l'efficacia delle due mediane, fatto questo che ha permesso di non contemplare nello scenario PTAV2 la strada mediana nella duplice versione e di mantenere la tangenziale (come descritta nell'allegato mobilità del PTAV) come unico intervento infrastrutturale a scala territoriale.

Il PTAV indica anche la possibilità, una volta realizzato e completato l'intero intervento tangenziale + casello A21 a Rottofreno, di eliminare il casello A21 a Piacenza Ovest. Tale opzione è suggerita considerando l'esigenza di ridurre l'attrattività della tratta "urbana" della A21 per i flussi in destinazione alla città, rendendo la relazione tangenziale più efficace nella sua funzione di distribuzione urbana attraverso le sue connessioni con le strade radiali. Inoltre, tale intervento si pone in coerenza con il PUMS di Piacenza che prospetta per l'attuale relazione di ingresso in città dalla A21 ed in particolare per vie I Maggio e Pietro Cella una relazione di valenza urbana e a servizio delle funzioni residenziali insediate lungo l'itinerario. Si ritiene che la dismissione del casello di Piacenza Ovest dell'A21, così come la riduzione delle velocità lungo la tratta urbana della A21, sono interventi che hanno come obiettivo quello di ridurre l'impatto da traffico e qualità dell'aria derivante dai flussi veicolari che percorrono la tratta urbana della A21. I risultati delle simulazioni modellistiche mettono in evidenza la loro efficacia (riduzione dei flussi veicolari, riequilibrio A21-Tangenziale, riduzioni delle emissioni di inquinanti in atmosfera e di gas climalteranti).

Federica Ropa (Regione): Premette che occorrerà valutare dal punto di vista procedurale come recepire nel PRIT2025 la proposta di soppressione del casello di Piacenza ovest, che costituisce un intervento, che, seppur condivisibile nel contesto specifico, in linea teorica va in direzione opposta rispetto all'obiettivo perseguito dal PRIT di rendere il più possibile permeabile la rete autostradale, attraverso l'apertura di nuovi caselli, previa verifica della fattibilità tecnico-economica dei singoli interventi. Ciò premesso, pone alcuni quesiti, al fine di meglio inquadrare le valutazioni operate dal Piano. La soppressione del casello di Piacenza Ovest come può contribuire, in concreto, a distogliere il traffico locale dall'asse autostradale? La concessionaria autostradale ha formulato osservazioni in

merito? Qual è l'orientamento del piano nei confronti dell'ipotetico sviluppo del polo logistico di Monticelli d'Ongina?

Patrizia Malgieri (consulente della Provincia): il nuovo casello di Rottofreno renderà effettivamente funzionale l'accessibilità all'area urbana mediante il tracciato della tangenziale, sgravando di conseguenza il traffico dal corrispondente tratto autostradale, che potrebbe consentire la chiusura del casello esistente, nonché di realizzare interventi di messa in sicurezza. La concessionaria non ha formulato osservazioni in fase di deposito, ma senz'altro dovrà essere attivata la necessaria concertazione.

Inoltre, lo spostamento del casello di Castelvetro Piacentino consentirebbe di avere un collegamento più diretto con il polo produttivo di sviluppo territoriale PPST di Monticelli, evitando l'attraversamento di centri urbani, riducendo l'impatto ambientale e sociale (incidentalità) imputabile al traffico di attraversamento.

Federica Ropa (Regione): in merito alla previsione di chiusura del casello autostradale si valuta favorevolmente l'ipotesi di differirla temporalmente, in relazione alle condizioni che devono verificarsi preliminarmente alla sua attuazione, ovvero il completamento della tangenziale sud-ovest e la realizzazione del nuovo casello di Rottofreno. Dovrà anche essere effettuata la verifica preventiva che tutto il traffico attualmente in entrata presso Piacenza Ovest confluisca poi effettivamente nel percorso autostradale, attraverso il nuovo casello di Rottofreno. Rammenta anche che, come previsto dal PAIR, il superamento dei limiti di emissione richiede politiche quali la riduzione della velocità nelle strade extraurbane in prossimità dei centri abitati. La Regione sta affrontando il tema della riduzione della velocità sulle strade extraurbane con Anas e Autostrade per l'Italia, ipotizzando una riduzione della velocità di 20 km/h in corrispondenza dei centri abitati. Potrebbe quindi essere proposta anche al gestore dell'autostrada A21 analogo sperimentazione sul territorio piacentino.

Marcello Capucci (Regione): dal dibattito emerge come si ponga un tema di piena coerenza sia con gli strumenti sovraordinati (PRIT) che locali (PUG del Comune di Piacenza). In merito alla previsione di chiusura del casello di Piacenza Ovest, si rileva che dovranno essere accertate le condizioni affinché la sua dismissione non determini elementi di degrado sul territorio, ammettendo la permanenza di relitti stradali.

Rosanna Zavattini (Regione): interviene in merito agli aspetti valutativi, evidenziando che il PRIT non individua uno specifico corridoio infrastrutturale della tangenziale di Piacenza come configurato nel PTAV, ma ne prefigura possibili alternative; la competenza di valutare la sostenibilità della effettiva localizzazione dei corridoi infrastrutturali di rango sovralocale di nuova previsione è espressamente delegata dal PRIT ai piani provinciali. Demandare ulteriormente, come previsto dal PTAV, al livello comunale la localizzazione dei corridoi infrastrutturali non consentirebbe di disporre di un ambito territoriale adeguato per la valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale di tali infrastrutture di rango sovracomunale. Precisa, inoltre, che la VIA della tangenziale di Piacenza, oltre ad attenere a un campo di competenze diverse, aveva una validità quinquennale ormai decorsa.

Vittorio Silva (Provincia): ribadisce che la tangenziale di Piacenza è una previsione già contemplata dal PRIT, che richiede inoltre la valutazione delle mediane, valutazione condotta in termini sia trasportistici, sia di sostenibilità ambientale. Il PTAV di fatto individua i corridoi infrastrutturali nella tavola della Strategia.



Federica Ropa (Regione): precisa che la Valsat del PRIT non contempla alcuna valutazione di dettaglio delle singole previsioni d'intervento infrastrutturale, avendo valutato dei contenuti strategici alti, che necessitano di essere opportunamente declinati alla scala territoriale.

Davide Gerevini (consulente della Provincia): rappresenta come la Valsat del PTAV metta a confronto lo scenario di completamento della tangenziale con interventi sulle mediane, in termini di valutazioni sia trasportistiche sia di sostenibilità ambientale. In particolare, si è verificato quanto i tre corridoi infrastrutturali (tangenziale, mediana alta e mediana bassa) impattassero sulla fornitura di servizi ecosistemici. Questo è stato il primo passaggio nell'ambito della valutazione delle alternative; quello successivo si è relazionato agli scenari di mobilità, esplicitando i criteri che hanno portato a definire lo scenario preferibile (PTAV2). Con riferimento alle varie previsioni infrastrutturali, includendo in particolare la principale previsione rappresentata dal completamento e potenziamento della tangenziale di Piacenza, sono poi stati valutati i loro effetti sulla fornitura di servizi ecosistemici e su quegli ulteriori elementi che caratterizzano il territorio e che sono stati individuati come servizi antropogenici, al fine di individuare i potenziali impatti che necessitano di misure di mitigazione e compensazione (limitazioni e condizionamenti). Naturalmente tali misure dovranno essere dettagliate nelle successive fasi attuative quando sarà disponibile un maggiore dettaglio progettuale.

Rosanna Zavattini (Regione): in merito agli scenari di mobilità, evidenzia come si apprezzi molto la valutazione delle alternative per la scelta della ipotesi infrastrutturale per il Nodo di Piacenza, ma si rileva che manca la valutazione di sostenibilità ambientale rispetto allo scenario attuale, venendo a mancare, di fatto, la valutazione degli effetti ambientali attesi dalla realizzazione di tale scelta di Piano. Ricorda altresì che la valutazione ambientale del PTAV deve tenere in considerazione sia gli obiettivi e i target fissati dalla Strategia regionale Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile, sia le norme del PAIR 2030.

Sonia Occhi (Regione): l'aspetto principale di criticità rilevato è che la valutazione di sostenibilità condotta mette a confronto tre scenari, senza rapportarli però allo scenario attuale, elemento imprescindibile della valutazione. L'impostazione attuale non consente di apprezzare gli impatti che le previsioni infrastrutturali potranno determinare sull'ambiente e sulla salute; i potenziali impatti potrebbero essere opportunamente approfonditi utilizzando dati desumibili dalle modellazioni trasportistiche effettuate.

Davide Gerevini (consulente della Provincia): ritiene la possibile applicazione di una valutazione quantitativa solo parzialmente praticabile, in quanto, con riferimento allo scenario PTAV 2, le modellazioni trasportistiche (e connesse modellazioni delle emissioni in atmosfera derivanti dal traffico viabilistico) condotte non sono in grado di tenere conto della diversione modale perseguita dallo scenario stesso. Analogamente, si ritiene che per tutte le previsioni del PTAV il tema della valutazione quantitativa degli effetti sulla qualità dell'aria (in termini di flussi di inquinanti emessi/assorbiti) acquisti una complessità non praticabile, aspetto che ha portato ad elaborare la metodologia valutativa proposta, che prova a delineare gli effetti complessivamente conseguenti a tutte le previsioni di Piano sui servizi ecosistemici ed antropogenici, fornendo un esplicito riscontro ai possibili effetti complessivi del Piano sulla qualità dell'aria. Si puntualizza, infine, che se la valutazione trasportistica considerata nella valutazione delle alternative è condotta con riferimento allo scenario di riferimento, la valutazione condotta nella Fase 3 del processo di ValSAT con riferimento ai possibili effetti delle previsioni di piano sui servizi ecosistemici ed antropogenici è, invece, condotta con riferimento allo stato di fatto del territorio provinciale.

Patrizia Malgieri (consulente della Provincia):

spiega che la valutazione modellistica è circoscritta all'impatto da traffico; per i diversi scenari sono stati proposti, oltre agli indicatori trasportistici, anche indicatori ambientali (emissioni di inquinanti in atmosfera, emissioni di gas climalteranti, consumi di combustibili fossili).

La valutazione trasportistica, oltre ad essere riferita ai singoli test (singola infrastruttura o insieme di infrastrutture) si sviluppa confrontando: Stato di Fatto (SdF) vs Scenario di Riferimento (SR) e gli Scenari Alternativi di Piano (SPTAV1 e SPTAV2) con lo Scenario di Riferimento.

Ne consegue che la valutazione dell'impatto (qualità dell'aria, gas climalteranti e consumo di combustibili fossili) oltre che degli indicatori trasportistici dello Scenario di Riferimento e sullo stato di fatto è riportato nel documento Allegato Mobilità capitolo 7. Nel documento pubblicato e messo a disposizione, l'indicatore ambientale riprodotto in tabella 7-1 riferisce del consumo di combustibili fossili, considerato una proxy degli indicatori ambientali. Tuttavia, il modello simula, parimenti alle tabelle 7-3 e 7-5, analoghi indicatori per la valutazione SR vs SdF. Per un dettaglio sullo strumento modellistico e sulla stima della domanda evolutiva di mobilità si rimanda all'Allegato 1 e 2 della Relazione. Si potrà comunque valutare l'inserimento di ulteriori indicatori.

Sonia Occhi (Regione): ribadisce l'importanza di introdurre nella metodologia valutativa l'elemento di comparazione con lo scenario attuale; ulteriori approfondimenti su temi specifici sono comunque ritenuti molto utili per indagare in modo più incisivo i temi più rilevanti per il territorio piacentino, quale quello della qualità dell'aria che incide significativamente sul benessere dei cittadini.

Stefania Comini (Regione): conclude precisando che l'approfondimento valutativo sarebbe richiesto in modo mirato per i temi maggiormente rilevanti in relazione sia alle specificità del territorio, sia alle competenze più significative attribuite al Piano provinciale, per le quali si approfondirà meglio nell'incontro dedicato la possibilità di strutturare in maniera maggiormente efficace il documento allegato alla Valsat *"limitazioni e condizionamenti"*.

Si precisa che eventuali elementi non dettagliati durante la STO saranno resi come allegato al verbale della seduta odierna.

Si condivide di rimandare alla prossima seduta, prevista per l'11 luglio, la trattazione dei temi inerenti ad insediamenti e dotazioni sovracomunali.

Non essendoci altri interventi, la seduta si chiude alle ore 13:10.

Il presente verbale viene sottoscritto dal Responsabile della STO.

Il Responsabile della STO	Marcello Capucci <i>Firmato digitalmente ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs. 82/2005</i>
---------------------------	--

Allegati:

- Contributo RER\_Rischio idraulico e rischio idrogeologico