

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Atto del Dirigente DETERMINAZIONE

Num. 18960 del 16/09/2024 BOLOGNA

Proposta: DPG/2024/19591 del 16/09/2024

Struttura proponente: SETTORE TUTELA DELL'AMBIENTE ED ECONOMIA CIRCOLARE
DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE

Oggetto: PARERE MOTIVATO AMBIENTALE SUL PIANO TERRITORIALE DI AREA
VASTA (PTAV) DELLA PROVINCIA DI PIACENZA

Autorità emanante: IL RESPONSABILE - AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE E
AUTORIZZAZIONI

Firmatario: DENIS BARBIERI in qualità di Responsabile di area di lavoro dirigenziale

**Responsabile del
procedimento:** Denis Barbieri

Firmato digitalmente

IL DIRIGENTE FIRMATARIO

PREMESSO CHE

il Piano Territoriale di Area Vasta (di seguito PTAV), ai sensi dell'art.18 della l.r. 24/2017, è sottoposto a Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (ValsAT), integrata nel procedimento di formazione e approvazione dei piani e delle loro varianti;

l'autorità competente per la valutazione ambientale, individuata ai sensi dell'art. 19, comma 3 della l.r. 24/2017, esprime il parere motivato di cui all'articolo 15, comma 1, del decreto legislativo n. 152 del 2006, in sede di Comitato Urbanistico Regionale (CUR);

con delibera della Giunta regionale dell'8 settembre 2008, n. 1392 il Servizio Valutazione Impatto Ambientale e Promozione Sostenibilità Ambientale, ora denominato Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni, è stato individuato, ai sensi dell'art. 1, comma 3, della l.r. 9/2008, quale struttura competente per la valutazione ambientale di piani e programmi di competenza regionale e provinciale;

DATO ATTO CHE

in merito alla consultazione preliminare

con nota, acquisita al P.G. della Regione Emilia-Romagna n.454239 del 12 maggio 2021, la Provincia di Piacenza ha richiesto l'avvio della fase di consultazione preliminare, ai sensi dell'art. 44 della l.r. 24/2017;

la documentazione messa a disposizione dalla Provincia di Piacenza, ai fini della consultazione, è consistita in un articolato documento di Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (ValsAT), in un Quadro Conoscitivo (QC) e in un documento contenente una prima definizione degli obiettivi strategici ed azioni del PTAV;

i Soggetti competenti in materia Ambientale (ScA) individuati in accordo tra Proponente e Autorità competente, al fine della consultazione di cui all'art.13 comma 1 del D.lgs. 152/06, sono di seguito elencati:

- Regione Emilia-Romagna;
- Agenzia Regionale Prevenzione, Ambiente ed Energia;
- Azienda Unità Sanitaria Locale-U.O. Igiene Pubblica;
- Ente di Gestione Parchi e Biodiversità Emilia Occidentale;

- Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Parma e Piacenza;
- Segretariato Regionale del Ministero della Cultura per l'Emilia-Romagna;
- Agenzia Territoriale dell'Emilia-Romagna per i Servizi Idrici e Rifiuti;
- Consorzio di Bonifica di Piacenza;
- Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile;
- IRETI S.p.A.;
- Agenzia Interregionale per il Fiume Po;
- Autorità di Bacino distrettuale del Fiume Po;

la Provincia di Piacenza, considerata la pandemia allora in atto, adottando la forma di consultazione tramite video conferenza, ha garantito un'ampia partecipazione da parte dei soggetti coinvolti ed in particolare degli ScA;

gli incontri, in video conferenza, si sono svolti in data 27 maggio, con la presentazione dei documenti preliminari del PTAV e del documento di ValsAT, e in data 30 giugno con la presentazione e discussione, in particolare, di alcuni contributi ricevuti; a tali incontri sono stati invitati, oltre i soggetti con competenze ambientali, le amministrazioni dei territori confinanti;

inoltre, in tale fase preliminare, sono stati consultati i comuni e gli stakeholders appartenenti alle associazioni ambientali e produttive rispettivamente il 13 luglio e il 20 luglio in presenza e gli incontri sono stati resi disponibili in modalità streaming;

agli incontri hanno complessivamente partecipato:

- Regione Emilia-Romagna: Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale, Servizio Pianificazione Territoriale e Urbanistica, dei Trasporti e del Paesaggio, Servizio Difesa del Suolo della Costa e Bonifica, Servizio Geologico Sismico e dei Suoli, Servizio Aree protette, Foreste e Sviluppo della montagna, Servizio giuridico del territorio, disciplina dell'edilizia, sicurezza e legalità, Servizio Programmazione e Sviluppo Locale Integrato, Servizio Risanamento Acqua, Aria e Agenti fisici, Servizio Giuridico dell'Ambiente, Rifiuti, Bonifica Siti Contaminati e Servizi Pubblici Ambientali;
- Ente di Gestione Parchi e Biodiversità Emilia Occidentale;
- Agenzia Regionale Prevenzione, Ambiente ed Energia di Piacenza;

- Azienda Unità Sanitaria Locale di Piacenza;
- Agenzia Territoriale dell'Emilia-Romagna per i Servizi Idrici e Rifiuti;
- Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile - Servizio Sicurezza Territoriale e Protezione Civile Piacenza;
- Agenzia Interregionale per il Fiume Po;
- IRETI S.p.A.;
- Consorzio di Bonifica di Piacenza;
- TRT Trasporti e Territorio;
- Provincia di Lodi - Area 1 Tecnica;
- Provincia di Parma - Servizio Pianificazione Territoriale;

con nota PG regionale n. 8359443 del 09 settembre 2021 sono stati trasmessi al Servizio regionale Pianificazione Territoriale e Urbanistica, dei Trasporti e del Paesaggio gli esiti della consultazione preliminare, relativa agli aspetti ambientali, con le considerazioni e raccomandazioni, di seguito riportate, in sintesi, per tematiche, per la redazione del documento di ValsAT:

1. sia esplicitato come sono stati presi in considerazione i contributi pervenuti dagli ScA, come disposto dall'art. 13 comma 4 del D.lgs. 152/06;
2. visto il periodo interessato dalla pandemia di Covid, dovrà essere progettata una modalità della informazione, consultazione e partecipazione per garantire sia una fattiva e concreta partecipazione dei cittadini sia la collaborazione e la condivisione con i Comuni, che dovranno approvare i loro PUG in sinergia con il PTAV;
3. in merito all'impostazione metodologica della ValsAT, richiamando l'Atto di coordinamento regionale "Strategia per la qualità urbana ed ecologica-ambientale e valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale del piano urbanistico generale" che imposta la ValsAT "come sistema di supporto alle decisioni" e quindi come "*strumento di valutazione, sistematicamente integrato nello sviluppo dei processi decisionali che accompagnano l'elaborazione e l'attuazione della Strategia di piano*" si evidenziano i seguenti contenuti fondamentali:
 - diagnosi del quadro conoscitivo; con la necessità, per la sua costruzione, di procedere con due approcci paralleli:
 - un approccio per luoghi, nei quali è necessario che la Strategia esprima una linea unitaria e coerente di azione, nel rispetto della specificità delle condizioni locali;
 - un approccio per sistemi funzionali, intesi come gli ambiti tematici (analizzati in sede di quadro conoscitivo-diagnostico), attraverso i quali si ritiene necessario (e tecnicamente possibile) organizzare in modo coerente, in un determinato contesto ambientale e sociale, un insieme di

azioni utili a costruire e dare attuazione alla strategia del piano;

- costruzione degli scenari: Attuale, di Riferimento e di Piano;
 - valutazione degli effetti ambientali attesi (positivi e negativi) dall'attuazione del piano anche prevedendo che l'attuazione sia a carico di altri attori come, ad esempio, i piani comunali;
 - condivisione con i soggetti con competenza ambientale delle valutazioni nonché la messa a disposizione ai cittadini degli esiti di tali valutazioni;
 - monitoraggio aggiornato degli effetti ambientali attesi (positivi e negativi) dall'attuazione del piano;
4. chiarire la modalità adottata nel PTAV di identificare i servizi ecosistemici sulla base dei singoli sistemi funzionali individuati, invece che sulla base del sistema territoriale di area vasta; come evidenziato anche nel parere del Servizio geologico Sismico e dei Suoli, non risultano chiare alcune scelte, tra le quali quella di ritenere fornitori di servizi ecosistemici gli ambiti del dissesto e del rischio sismico (Servizi ecosistemici forniti: - Contenimento dell'esposizione a condizioni di rischio dissesto; - Contenimento dell'esposizione a condizioni di rischio sismico) e il metabolismo urbano; si osserva che metodologicamente appare dubbio che si tratti di servizi ecosistemici, che presuppongono una risorsa con un valore ecosistemico o ambientale chiaro e definito; al contrario alcuni ambiti territoriali che forniscono molteplici SE non sono stati presi in considerazione, ad esempio, non è riconosciuto direttamente al suolo alcun servizio ecosistemico se non quello, mediato nella definizione "Uso del suolo e potenzialità ai fini agro-forestali" di fornitura di cibo e, a luoghi, estetico o storico identitario;
 5. utilizzare l'approccio del metabolismo urbano e territoriale come metodo conoscitivo olistico che, superando l'analisi per singola matrice ambientale, si pone l'obiettivo di conoscere un determinato sistema;
 6. definire la modalità dell'aggiornamento del Quadro conoscitivo e relativa diagnosi, anche in relazione al tema della corretta individuazione della necessità della valutazione ambientale, nel senso che un mero aggiornamento delle cartografie di un modificato stato di fatto potrà non essere soggetto a valutazione ambientale, mentre dovranno esserlo le eventuali scelte ad esso conseguenti;
 7. assumere come obiettivo prioritario il miglioramento delle principali criticità ambientali (qualità dell'aria, vista la condanna all'Italia della Corte di Giustizia Europea del novembre 2020 circa la qualità dell'aria) e dell'adattamento ai cambiamenti climatici del territorio piacentino (viste le recenti alluvioni);
 8. l'area Po è, riconosciuta del PNRR come area prioritaria per "la connessione ecologica e l'adattamento ai cambiamenti climatici" il PTAV deve assumere questa priorità;
 9. la struttura del Piano va nella direzione auspicata di una maggiore attenzione ai cambiamenti climatici; manca però un piano di monitoraggio che selezioni adeguati indicatori di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici e individui chiaramente i target da raggiungere, in linea con le nuove norme della UE;

10. sviluppare ipotesi alternative di scelte di Piano al fine di definire lo Scenario di Piano, ponendolo a confronto con lo Scenario attuale e lo Scenario di riferimento; nella documentazione preliminare è prevista la valutazione di scenari alternativi relativamente a due tematismi: la capacità edificatoria ammissibile e le prestazioni del sistema viabilistico; si ritiene necessario estendere la valutazione allo scenario relativo alla cura del territorio e dell'ambiente, che costituisce la prima competenza affidata al PTAV dalla l.r. 24/2017;
11. stimare gli eventuali effetti negativi al fine di prevedere le adeguate misure di compensazione; in particolare, è necessario valutare gli effetti potenzialmente critici per l'ambiente, ad esempio, determinati dagli obiettivi di:
 - A.24 Sviluppare i poli della ricerca e della formazione (corridoio insediativo della pianura);
 - A.25 Attirare nuove attività produttive strategiche ad alto valore aggiunto (corridoio insediativo della pianura);
 - A.25 Sviluppare e qualificare le polarità di rilievo sovracomunale (corridoio insediativo della pianura);
12. con riferimento al sistema funzionale Mobilità e accessibilità ed in particolare alla "Criticità e vulnerabilità" evidenziata in relazione alla viabilità *"Il nodo stradale di Piacenza è caratterizzato da volumi di traffico significativi; allo sviluppo degli insediamenti logistici e al prevalente impiego del trasporto su gomma per soddisfare tanto la mobilità dei passeggeri che delle merci, fanno riscontro condizioni di criticità ambientale (cfr. superamenti dei limiti di qualità dell'aria)"*, si ritiene che il Piano dovrebbe tenere in considerazione, da un punto di vista quantitativo, anche di massima, l'impatto sulla viabilità urbana ed extraurbana e soprattutto l'impatto ambientale per le matrici aria e rumore, derivante dalla realizzazione di progetti particolarmente rilevanti, come quelli legati alla logistica; tali valutazioni sono significative soprattutto per i Poli Produttivi di Sviluppo Territoriale (ambiti a cui si attribuisce il compito di sostenere processi di sviluppo), elencati nel sottosistema Aree produttive e logistiche di rilievo sovracomunale del sistema funzionale Insediamenti e dotazioni di rilievo provinciale: Polo logistico a Castel San Giovanni, S. Nazzaro - Caorso a Monticelli d'Ongina - Caorso, Borghetto - Roncaglia a Piacenza, Barabasca a Fiorenzuola d'Arda - Cortemaggiore, ex-Eridania a Sarmato; si ritiene, inoltre, necessario che vengano esplicitate le linee di intervento che il Piano potrà prevedere per mitigare gli impatti determinati dalla "vocazione logistica" di Piacenza;
13. il Piano Aria Integrato Regionale (PAIR) richiede che nei nuovi Piani sia effettuata una "relazione relativa agli effetti in termini di emissioni per gli inquinanti PM10 ed NOx del piano o programma e contenente le misure idonee a compensare e/o mitigare tali effetti;
14. tra gli effetti da prendere in considerazione, non vanno trascurati quelli sulla salute, come ben evidenziato dalla AUSL nel suo contributo: *"si chiede di implementare i cosiddetti "elementi di diagnosi" all'interno dei vari "sistemi funzionali" individuati, con maggiore attenzione ai determinati di salute ed alle disuguaglianze sociali; la pianificazione territoriale, infatti, può giocare un*

ruolo decisivo nella promozione della salute, con politiche e strategie in grado di orientare le scelte verso la salutogenesi, soprattutto per le fasce di popolazione che, per età, sesso o condizioni socioeconomiche, sono più esposte al rischio di sviluppare malattie croniche e disabilità fisica e mentale”;

15. porre particolare cura nella redazione del documento di Sintesi non tecnica del documento di ValsAT; si propone di valutare l'utilizzo di linguaggi, strumenti e formati comunicativi di maggior diffusione ed efficacia, a sostituzione e/o integrazione dei documenti testuali; si ritiene utile fornire ai cittadini una sintesi non tecnica del Piano con evidenziate le proprie specifiche competenze;
16. costruire il set di indicatori rispondendo alle seguenti domande: a che cosa servono? per rappresentare che cosa? per misurare che cosa?

DATO ATTO CHE

in merito alla partecipazione sul PTAV assunto

con nota, acquisita al prot. n.1147472 del 17/11/2023, la Provincia di Piacenza ha comunicato l'assunzione del PTAV e l'avvio della fase di deposito e osservazioni di 60 giorni, a partire dalla data di pubblicazione dell'avviso sul Burert n. 325 del 22 novembre 2023. Gli elaborati del PTAV sono stati, a partire dal 22 novembre 2023, resi accessibili mediante:

- deposito presso la sede della provincia di Piacenza;
- pubblicazione digitale sui siti istituzionali della Provincia di Piacenza e della Regione Emilia-Romagna, ai seguenti link:
 - <https://www.comune.ra.it/aree-tematiche/trasporti-viabilita-e-mobilita/mobilita/piano-urbano-mobilitasostenibile/documenti-del-pums/>
 - <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavas>

la documentazione del PTAV è comprensiva del documento di ValsAT e relativa sintesi non tecnica, redatti ai sensi dell'Allegato VI del Titolo II e del D.lgs. n.152/2006;

il documento di ValsAT comprende l'approfondimento per lo screening di incidenza ad assolvimento del Livello I della VINCA - Valutazione di incidenza di cui all'art. 5 del DPR n. 357/1997, come regolamentata dalla direttiva regionale da ultimo aggiornata con DGR n. 1174/2023;

DATO ATTO ALTRESI' CHE

sono pervenute le seguenti osservazioni:

n.	data	Soggetto
1	03/01/2024	Cittadino

2	16/01/2024	Legale rappresentate di Società
3	18/01/2024	Cittadino
4	17/01/2024	COMUNE DI CASTEL SAN GIOVANNI
5	19/01/2024	Confindustria Piacenza
6	09/01/2024	IRETI
7	19/01/2024	Maloberti Giampaolo - Consigliere provinciale
8	18/01/2024	Soprintendenza Archeologia Belle Arti Paesaggio
9	17/01/2024	Comune di Monticelli d'Ongina
10	06/12/2023	Società civile e politica
11	13/12/2023	SNAM
12	12/01/2024	Comune di Cadeo
13	15/01/2024	Comune di Cadeo
14	17/01/2024	Comune di Alseno
15	17/01/2024	CONFAPI Industria Piacenza
16	17/01/2024	Consorzio di Bonifica di Piacenza
17	19/01/2024	Comune di Castel San Giovanni
18	19/01/2024	SNAM
19	19/01/2024	Comune di Pontenure
20	22/01/2024	Agenzia Territoriale dell'Emilia-Romagna per i Servizi Idrici e Rifiuti - ATERSIR
21	22/01/2024	Comune di Villanova sull'Arda
22	22/01/2024	Comune di Caorso
23	22/01/2024	Comitato
24	22/01/2024	Italia Nostra
25	22/01/2024	Consigliere Comunale di Piacenza
26	22/01/2024	Legambiente Piacenza
27	22/01/2024	Comitato
28	22/01/2024	Consigliere comunale
29	22/01/2024	Circolo Partito Democratico Caorso
30	22/01/2024	Consigliere Comunale
31	22/01/2024	Coldiretti Piacenza

32	22/01/2024	Comune di Carpaneto
33	22/01/2024	Confagricoltura Piacenza
34	22/01/2024	Comune di San Pietro in Cerro
35	22/01/2024	Comune di Castell'Arquato
36	22/01/2024	Società Bassanetti
37	22/01/2024	Società agricola Chiavenna
38	22/01/2024	ARPAE SAC
39	22/01/2024	Provincia di Lodi
40	22/01/2024	ARPAE
41	22/01/2024	Provincia di Piacenza
42	23/01/2024	Confindustria Piacenza
43	23/01/2024	Società TMC

le tematiche emergenti, inerenti all'ambito di competenza del PTAV, risultano essere, principalmente, le seguenti:

quadro conoscitivo del PTAV

- manca un approfondimento sulla biodiversità quale riferimento per le politiche di sostenibilità, unitamente alle strategie di contrasto al climate change;
- inserire il tema della salute, considerati i tassi di mortalità generici e specifici maggiori rispetto alle province limitrofe, nonché l'alta e crescente mortalità per malattie dell'apparato respiratorio;
- porre maggiore attenzione al tema qualità dell'aria;
- aggiornamento del QC, alla data del 31.12.23 sul consumo di suolo con dati relativi ad Accordi Operativi o P.U. convenzionati a tale data;

infrastrutture viarie e sistema della mobilità

- sul tema della viabilità - sono molte le segnalazioni di situazioni di criticità connesse a flussi di traffico intenso ed a velocità sostenuta, anche in attraversamenti dei centri abitati, con conseguenti problemi di sicurezza stradale, nonché di emissioni in atmosfera e acustiche; in generale, è molto forte e diffusa l'esigenza di sgravare i centri abitati dal traffico di attraversamento dei mezzi pesanti;
- nell'ottica di favorire insediamenti produttivi in contesti collinari si chiede la conferma dell'inserimento

della "mediana" (già prevista nel PTCP) anche attraverso l'uso e l'ammodernamento del sistema viario attuale;

- in relazione alla previsione di interventi infrastrutturali anche viari (tangenziali) attorno a nuclei abitati relativamente piccoli che dovrebbero essere realizzati solo se strettamente indispensabili, si richiede di porre attenzione alle intersezioni con corsi d'acqua di rilevanza paesaggistica o sistemi di crinale/vallate;
- si richiede di ri-valutare il tratto piacentino della Cispadana, la Pedemontana mediana alta e mediana bassa, la Tangenziale nord di Piacenza, la Variante SP 10 Caorsana;

navigazione fluviale

- da sviluppare il trasporto commerciale fluviale anche in considerazione di opere già realizzate;
- effettuare un censimento degli attracchi fluviali già presenti (anche nell'ottica di sostegno alla ricettività turistica);
- lo sviluppo della navigabilità fluviale può contribuire al raggiungimento degli obiettivi regionali di riduzione del trasporto merci su gomma;

Trasporto Pubblico Locale (TPL)

- si chiede di estendere la promozione del trasporto collettivo e l'interscambio tra le modalità di trasporto anche nelle aree a forte presenza di attività logistiche, allo scopo di favorire la mobilità sostenibile dei lavoratori del comparto;
- rimettere in funzione la linea ferroviaria Piacenza - Cremona, che è ora adibita esclusivamente al traffico merci, anche al fine del trasporto passeggeri;

integrazione delle modalità di trasporto

- per quanto riguarda l'integrazione delle modalità di trasporto, alcune osservazioni si focalizzano sui trasporti gomma-ferro richiedendo il potenziamento dei nodi di interscambio modale gomma-ferro e privato/pubblico;

logistica e intermodalità:

- il tema della logistica risulta un tema, particolarmente critico per il territorio; si chiede che l'ampliamento degli insediamenti logistici venga sospeso e privato di

efficacia per un congruo tempo in attesa dei risultati dello studio di approfondimento;

- consentire insediamenti di piccola logistica (inferiori a 10.000 mq) solo se direttamente connessi a stabilimenti produttivi già esistenti e limitare quelli con superficie superiore a 10.000 mq perché incoerenti con gli obiettivi della strategia PTAV;
- riformulare l'Obiettivo Specifico 2.1 e Azione 2.1.2 secondo una logica generale di non-contraddittorietà tra strategie generali e azioni concrete, sempre all'interno del quadro generale, di cui alla LR 24/2017, che prevede una sostanziale e progressiva limitazione del consumo di suolo;
- si riscontra contraddittorietà tra determinati obiettivi di PTAV volti alla tutela del territorio e dell'ambiente, al risparmio del consumo di suolo, (OS.1.1, OS 2.1, OS 2.3 e OG 3.1) e le previsioni relative allo sviluppo di determinati Poli Produttivi di Sviluppo Territoriale (PPST), poiché sarebbe meglio favorire il recupero di aree abbandonate;
- si chiede che il 3% di consumo di suolo per attività logistiche non superi il 40% della superficie disponibile riservando la restante quota ad attività produttive-manifatturiere;
- assicurare che il raccordo allo scalo ferroviario sia realizzato contestualmente agli insediamenti logistici e sia chiaramente finanziato dal soggetto privato attuatore; assicurare che il collegamento stradale allo scalo ferroviario non attraversi centri abitati e sia di lunghezza limitata;
- in relazione alla attribuzione differenziata e perequativa del 3% di consumo di suolo, si chiede che i comuni con alto consumo di suolo al 31/12/2023 possano sottoscrivere Accordi aumentando la quota loro spettante in misura ridotta e in ogni caso escludere Accordi territoriali per l'attribuzione differenziata del 3% se il consumo di suolo è esclusivamente o prevalentemente destinato alla logistica;
- in assenza di uno scalo ferroviario vicino, escludere la previsione di attività di logistica e, nel caso di ipotesi di collegamento stradale con lo scalo ferroviario, introdurre un limite alla distanza tra il PPST e lo scalo ferroviario, per evitare eccessive percorrenze dei mezzi su strada;

- in relazione ai nuovi insediamenti logistici, tra i criteri di ammissibilità si richiede anche un elevato indice di permeabilità complessiva, non inferiore al 30% della superficie territoriale, da destinarsi a forestazione urbana, indici edificatori compatibili e l'impossibilità di monetizzazione della permeabilità prevista;

consumo di suolo e impermeabilizzazione

- in relazione al censimento degli Accordi operativi e dei Piani attuativi presentati entro il 31 dicembre 2023, e alle "consistenti superfici che si intenderebbe impermeabilizzare nell'intero territorio provinciale che sommano a ben oltre 2,5 milioni di mq, si rileva che si tratta di interventi che per lo più si concentrerebbero al di fuori del perimetro urbanizzato e che innegabilmente avrebbero ripercussioni negative sia sui beni paesaggistici sia sul paesaggio in senso lato così come definito dalla Convenzione europea del Paesaggio del 2000";
- si chiede una valutazione complessiva degli effetti dovuti al consumo di suolo previsto dal PTAV sul paesaggio, suolo e sottosuolo, idrogeologia, incremento del traffico;
- porre attenzione al principio di tutela e conservazione del suolo agricolo che è patrimonio fondamentale per l'economia del territorio e per il mantenimento delle aziende agricole che vi operano;
- prevedere ulteriore consumo di suolo solo per insediamenti direttamente connessi a stabilimenti produttivi, escludendo quindi gli insediamenti di trasporto e logistica (autoparchi, depositi e magazzini, ecc.) non direttamente connessi a stabilimenti produttivi;

riuso e rigenerazione delle Aree dismesse

- alcune osservazioni chiedono di rafforzare la strategia prevedendo incentivi (volumetrici, fiscali) e flessibilità (quali cambi di destinazione d'uso) per favorire il riuso;

perequazione

- le osservazioni correlate al tema della perequazione si differenziano sensibilmente, andando dalla richiesta di potenziarla rendendola "flessibile", prevedendo la cessione di quote edificatorie da comuni che non ne hanno necessità ad altri e non applicando il limite del consumo

di suolo al 3% alle aziende già esistenti e alle opere di interesse pubblico, alla richiesta di impedire la contrattazione garantendo il rispetto del limite del 3% al consumo di suolo come tetto insuperabile;

cambio di destinazione d'uso

- soprattutto riferita ai cambi da produttivo o commerciale a logistica: si evidenzia che a differenza delle strutture commerciali, le strutture logistiche richiedono minori standard a parcheggio, atteso che difficilmente le seconde sono accessibili al pubblico; mentre, a differenza delle strutture produttive, i siti logistici generano un traffico stradale più sostenuto, per quantità di mezzi e continuità di scambi in entrata ed uscita, traffico che si ripercuote negativamente sul contesto urbano circostante;

invasi artificiali

- tenendo conto della disciplina del Piano di Tutela delle Acque in fase di aggiornamento e di quanto proposto nelle NTA circa il mantenimento delle previsioni del PTCP (articoli 30, 34, 35 e 36), si chiede di rivedere in termini più favorevoli le scelte in merito alla realizzazione delle dighe e sbarramenti per lo stoccaggio idrico (a fini idropotabili, ambientali, irrigui); in generale si chiede di prevedere la possibilità di realizzare infrastrutture di medie e grandi dimensioni per far fronte alle criticità connesse alla siccità e alla sicurezza idrogeologica;

qualità dell'aria

- occorre inserire nella Disciplina del PTAV indirizzi specifici, volti a migliorare o quantomeno a non peggiorare ulteriormente lo stato della qualità dell'aria; occorre tener conto di tale criticità nelle indicazioni specifiche per le attività che rientrano nel settore della logistica, per le quali il traffico indotto è certamente un fattore rilevante per l'inquinamento atmosferico, oltre che acustico;

energia rinnovabile

- in merito al tema della promozione del fotovoltaico sulle coperture degli edifici (in particolare capannoni della logistica) viene evidenziato come questa opzione risulti ostacolata dalla possibilità di sviluppare fotovoltaico in

zone agricole e quindi si chiede di valutare la possibilità di introdurre meccanismi disincentivanti alla realizzazione indiscriminata di impianti fotovoltaici in zona agricola (vietandoli), al fine di promuovere invece l'installazione sulle coperture degli edifici;

questioni puntuali

- numerose osservazioni si sono concentrate su aspetti relativi a specifiche infrastrutture viarie o poli logistici;

DATO, INOLTRE, ATTO CHE

in merito alla consultazione sul PTAV adottato

la Provincia di Piacenza, con nota acquisita agli atti con protocollo n. 442108 del 30 aprile 2024, ha provveduto a comunicare al referente per il Comitato Urbanistico Regionale (CUR) che con deliberazione di Consiglio provinciale n. 9 del 27.3.2024 è stato adottato il Piano Territoriale di Area Vasta (PTAV) della Provincia di Piacenza e con successiva determinazione dirigenziale n. 527 del 24.4.2024 sono stati aggiornati gli elaborati di Piano secondo le disposizioni impartite dal Consiglio medesimo;

le controdeduzioni alle osservazioni, approvate con delibera di Consiglio provinciale n. 9 del 27 marzo 2024, non modificano in modo sostanziale i contenuti del PTAV, poiché sono stati adottati i seguenti criteri di decisione: "accogliere o accogliere parzialmente i contributi che essendo coerenti con l'impostazione generale del Piano o comunque non in contrasto, hanno consentito di apportare dei miglioramenti e degli arricchimenti, respingere invece le richieste di modifica dell'impianto e della visione generale alla quale il Piano si ispira";

le funzioni di informazione, consultazione e partecipazione sui contenuti del PTAV e sugli impatti ambientali ad esso conseguenti, previste dall'art. 14 del d.lgs. 152/2006, sono stati adeguatamente sviluppati nel processo di formazione del Piano, nonché durante la fase di deposito e partecipazione; i contributi forniti dal Gruppo regionale Interdirezioni, finalizzati all'espressione del Rappresentante Unico Regionale nella seduta del CUR, nonché i pareri forniti dagli Enti competenti in materia ambientale, sono stati tenuti in considerazione nel corso della presente istruttoria; in particolare, sono stati presi in considerazione i seguenti pareri:

- Regione Emilia-Romagna - Area Difesa del Suolo, della Costa e Bonifica per il Rischio Idraulico, che fornisce alcune indicazioni puntuali per il perfezionamento del piano alla luce dei più recenti riferimenti in materia;
- Regione Emilia-Romagna - Area politiche per l'abitare;
- Regione Emilia-Romagna - Settore trasporti infrastrutture e mobilità sostenibile, che esprime una sostanziale coerenza con il PRIT vigente;
- IRETI S.p.A. - che esprime un parere favorevole e fornisce alcune precisazioni puntuali per le fasi attuative;
- ARPAE, Servizio Sistemi Ambientali - APA Ovest, che esprime un generale parere positivo e una precisazione normativa;
- AUSL di Piacenza, Dipartimento di Sanità Pubblica, che fornisce alcune raccomandazioni su temi quali i comparti logistici e produttivi, le emissioni e i gas climalteranti e la mobilità, con un focus specifico su ciclabilità e accessibilità e sul monitoraggio;

RILEVATO CHE

la l.r. n.24/2017 introduce lo strumento del Piano Territoriale d'Area Vasta (PTAV) per svolgere la funzione di pianificazione strategica d'area vasta e di coordinamento delle scelte urbanistiche strutturali dei Comuni e loro Unioni che incidano su interessi pubblici che esulano dalla scala locale; in particolare, ai sensi dell'art. 42, comma 3, il PTAV:

- *definisce gli indirizzi strategici di assetto e cura del territorio e dell'ambiente, in coerenza con gli obiettivi strategici regionali stabiliti dal PTR;*
- *può stabilire l'assegnazione ai Comuni di quote differenziate di capacità edificatoria ammissibile, tenendo conto della sostenibilità ambientale e territoriale degli insediamenti;*
- *disciplina gli insediamenti di rilievo sovracomunale;*
- *può individuare ambiti di fattibilità delle opere e infrastrutture di rilievo sovracomunale;*
- *può individuare i servizi ecosistemici ed ambientali forniti dai sistemi ambientali presenti nell'ambito territoriale di propria competenza;*

PTAV della provincia di Piacenza:

Strategia di Piano

gli obiettivi del PTAV della provincia di Piacenza sono esemplificati in cinque punti:

1. un territorio più competitivo perché più sostenibile: resiliente e sicuro;
2. città a misura d'uomo: la qualità dei centri urbani come tratto identitario e risorsa per lo sviluppo;
3. la varietà del territorio fra montagna, collina e pianura: valorizzare e integrare le vocazioni;
4. cogliere le opportunità della transizione digitale;
5. una mobilità efficiente, integrata e sicura;

la Strategia del PTAV, elaborata anche sulla base della diagnosi del quadro conoscitivo, si inserisce nel quadro degli orientamenti regionali rappresentati dalla *Strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici della Regione Emilia-Romagna* e dal *Patto per il lavoro ed il clima*; in questo contesto, la Provincia di Piacenza afferma la ricerca di nuove traiettorie di sviluppo a partire da una maggiore sostenibilità sociale ed ambientale e un minore consumo di suolo;

la Strategia di Piano identifica sette Obiettivi generali integrati e multisettoriali (OG) declinati in obiettivi specifici (OS) e in politiche/azioni; gli obiettivi generali costituiscono *"gli indirizzi a cui occorre fare riferimento per tutte le scelte urbanistiche strutturali che incidano su interessi pubblici che esulano dalla scala locale"* (art. 9, comma 1 della Disciplina); mentre non sono caratterizzati per la propria coerenza né gli obiettivi specifici né le politiche/azioni;

per ciascun obiettivo specifico in cui è articolata la Strategia, sono indicati i sistemi funzionali di interesse per la definizione delle politiche e delle azioni utili all'attuazione della Strategia e i luoghi interessati, evidenziando i sistemi funzionali prioritari, così come articolati nel Quadro Conoscitivo;

Diagnosi del Quadro Conoscitivo (QC) Risorse naturali:

la diagnosi del QC ha evidenziato, per ogni singola matrice, da un lato qualità e resilienza e, dall'altro, criticità e vulnerabilità; in particolare, per quanto di competenza del PTAV, sono emerse le criticità/vulnerabilità tipiche dei territori emiliani, relative:

- ai diffusi fenomeni di dissesto attivi e potenziali;
- al rischio idraulico a cui sono soggetti numerosi abitati, storicamente insediati in prossimità dei corsi d'acqua, che irrigidiscono le sezioni di deflusso, restringendoli;
- alle condizioni di qualità dell'aria problematiche, in particolare per PM10 e NOx;
- alla rete ecologica estremamente rarefatta nei territori di pianura;
- alla banalizzazione del territorio rurale di pianura per le forti pressioni provenienti da insediamenti, soprattutto, di logistica, infrastrutture, attività agricole;
- all'incremento delle superfici impermeabili; nonché all'elevata dispersione e frammentazione delle aree dismesse;

in particolare, in Provincia di Piacenza sono rilevate le seguenti criticità:

- aree produttive e logistiche di rilievo sovracomunale: la "staticità" della situazione insediativa, la scarsa capacità di resilienza alla crisi economica, la difficoltà nell'attivazione degli Accordi Territoriali;
- viabilità: la mancata "chiusura" dell'itinerario della tangenziale di Piacenza e conseguente mancato raccordo tra la A21 e la A1; gli ingenti volumi di traffico, prevalentemente su gomma, anche connessi allo sviluppo della logistica, con conseguenti superamenti dei limiti di qualità dell'aria; inadeguatezza delle strade provinciali dal punto di vista delle caratteristiche geometrico-funzionali; mortalità complessiva per incidenti stradali superiore alla media nazionale, con un trend in crescita;
- infrastrutture per la ciclabilità: mancato collegamento tra itinerari di valenza urbana, provinciale, regionale e nazionale; insufficiente collegamento della rete ciclabile con i poli attrattori della mobilità e con i nodi di interscambio del trasporto pubblico;
- mobilità pubblica: per la posizione non baricentrica di Piacenza nel suo territorio, la rete di trasporto pubblico implica necessariamente lunghe percorrenze; i collegamenti intervallivi di TPL sono quasi assenti;

Scelte di piano mediante elaborazione delle alternative

le scelte di piano, individuate mediante elaborazione di alternative, utilizzando il confronto tra Scenari di Piano e Scenari di Riferimento, hanno riguardo solo due temi:

- attribuzione differenziata della capacità edificatoria ammissibile;
- realizzazione di interventi per migliorare le prestazioni del sistema viabilistico e della mobilità;

per il tema "attribuzione differenziata della capacità edificatoria ammissibile" sono stati verificati due possibili scenari:

- Scenario A (scenario selettivo): possibilità di attribuzione in modo differenziato della quota del 3% a livello provinciale per nuovi insediamenti;
- Scenario B (scenario di massima autonomia locale): capacità edificatoria utilizzabile dai Comuni nella misura indicata dalla l.r. n.24/17 senza l'introduzione di alcuna diversificazione da parte del PTAV;

da tale verifica è risultato tendenzialmente preferibile lo "Scenario selettivo A" rispetto allo "Scenario di massima autonomia locale B" in quanto, sebbene il primo possa determinare un consumo di suolo reale presumibilmente maggiore del secondo (ma comunque non superiore al consumo massimo di suolo sul territorio provinciale ammesso dalla legge urbanistica regionale), tuttavia permette di disporre, in modo regolamentato, di zone in cui concentrare eventuali occasioni rilevanti che si dovessero presentare per lo sviluppo del territorio provinciale;

per il tema "realizzazione di interventi per migliorare le prestazioni del sistema viabilistico e della mobilità" è stata condotta una duplice valutazione delle possibili opzioni:

- a. valutazione preliminare di approfondimento di alcuni interventi infrastrutturali in parte provenienti dal Piano Regione Integrato Trasporti - PRIT 2025 della Regione Emilia-Romagna e in parte frutto di pianificazioni precedenti;
- b. valutazione di veri e propri scenari alternativi di Piano in termini di organizzazione del sistema della mobilità e viabilistico per il territorio provinciale;

gli scenari considerati, da porre a confronto con lo Scenario di Riferimento (SR), definito dagli interventi già previsti e

considerati "maturi" dal punto di vista del processo decisionale e quindi come tali "invarianti", sono:

- Scenario PTAV1: definito dagli interventi individuati nello Scenario di Riferimento (SR), da quelli previsti dal PTCP vigente ad oggi non realizzati, dagli interventi indicati dal PRIT2025 e per i quali il Piano regionale chiede che vengano sottoposti a valutazioni trasportistiche aggiuntive; infine, dagli interventi previsti dal PUMS di Piacenza 2030 di rilevanza sovralocale;
- Scenario PTAV2: diviso in due orizzonti temporali (medio e lungo periodo), oltre agli interventi inclusi nello Scenario di Riferimento, promuove un cambio di paradigma rispetto al sistema della mobilità, riassunto dai tre pilastri su cui si fonda la strategia Avoid, Shift, Improve (AVI) (ridurre gli spostamenti e in particolare quelli veicolari, favorire il cambio modale dai modi di trasporto a maggior impatto a quelli a impatto minore e nullo, rendere più efficienti ed efficaci i servizi e le infrastrutture di trasporto); gli interventi previsti nello Scenario PTAV2, comprendono:
 - quelli relativi alle infrastrutture stradali selezionate sulla base degli esiti delle valutazioni modellistiche;
 - quelli riferiti alla promozione della modalità di trasporto alternativa (trasporto pubblico e ciclabili);
 - misure di gestione della mobilità (mobility management), logistica industriale e distributiva;

le opere considerate sono:

- Grande viabilità - Chiusura casello A21 Piacenza Ovest (lungo periodo);
- Viabilità provinciale:
 - Tangenziale di Piacenza: Potenziamento dell'infrastruttura (inserimento di 2 corsie per senso di marcia per tutto l'itinerario), riconfigurazione del nodo Tangenziale - SS 45 Val Trebbia (Medio/Lungo periodo);
 - Variante SP654R - Ponte dell'Olio (Lungo periodo);
 - Variante SP587R - Tangenziale di Cortemaggiore (Lungo periodo);
 - Variante SP6 - Tangenziale di Carpaneto (medio periodo);
 - Nuovo collegamento tra SP10 (Fossadello/Piacenza) e SP587R (Muradello/Piacenza) (Lungo periodo);

le valutazioni (qualitative) svolte hanno evidenziato che i soli interventi infrastrutturali che definiscono lo Scenario PTAV1 non sono in grado di formulare una visione sostenibile del sistema in quanto se le stime degli indicatori trasportistici sono positive per effetto del significativo incremento dell'offerta viaria, gli indicatori ambientali evidenziano condizioni peggiorative, con incremento delle emissioni inquinanti in atmosfera;

gli interventi di PTAV2 sono stati valutati, in termini qualitativi in base alla strategia ASI, relativamente a Sicurezza stradale, Regolazione, Rete e servizi alla mobilità ciclistica, TPL ferro, TPL gomma, Mobility management, Logistica urbana, Poli logistici, Mobilità elettrica;

lo scenario PTAV2, scelto dal PTAV, persegue una visione integrata del sistema della mobilità in cui accanto alle politiche di offerta (infrastrutture e servizi), che non riducono la pressione sull'ambiente, prevede misure di gestione e orientamento della domanda di mobilità che potrebbero conseguire una riduzione di tali impatti;

Scelte di piano che non sono state soggette a valutazione delle alternative

alcune scelte fondamentali del PTAV sono definite nella Disciplina in particolare, si segnala:

- la caratterizzazione delle Aree produttive di rilievo sovracomunale esistenti (art. 17, comma 5 della Disciplina), sulla base della loro collocazione rispetto al sistema della mobilità e delle altre reti infrastrutturali, della collocazione all'interno del tessuto urbanistico, della interferenza con zone ed elementi di interesse naturalistico ed ambientale, della vulnerabilità del sistema delle acque, sono indicate nelle tabelle seguenti, distinte nelle seguenti due categorie:
 - Poli Produttivi di Sviluppo Territoriale (PPST): ambiti che sono suscettibili di ulteriore espansione insediativa per rispondere alla futura domanda, ai quali viene attribuita la funzione di sostenere i processi di sviluppo anche mediante l'attrazione di investimenti;

Poli Produttivi di Sviluppo Territoriale (PPST)			
n. id.	Denominazione	Comune	Località
1	Polo Logistico di Castel S. Giovanni	Castel San Giovanni	Barianella
2	San Nazzaro - Caorso	Caorso - Monticelli d'Ongina	San Nazzaro - Caorso
3	Polo logistico di Le Mose	Piacenza	Le Mose
4	Barabasca - CA.RE.CO.	Fiorenzuola d'Arda - Cortemaggiore	Barabasca - CA.RE.CO.
5	Ex Eridania	Sarmato	Ca' Nova

- Poli Produttivi Consolidati (PPC): ambiti che non appaiono indicati per politiche di ulteriore significativa espansione dell'offerta insediativa;

Poli Produttivi Consolidati (PPC)			
n. id.	Denominazione	Comune	Località
1	Alseno	Alseno	Alseno
2	Ponte Trebbia	Calendasco	Ponte Trebbia
3	SAIB	Caorso	Fossadello
4	Campo d'oro	Castel San Giovanni	Campo d'oro
5	Via Emilia est	Fiorenzuola d'Arda	Fiorenzuola est
6	Breda	Monticelli d'Ongina	Breda
7	Piacenza est	Piacenza	Le Mose
8	Montale	Piacenza	Montale
9	Borghetto - Roncaglia	Piacenza	Borghetto - Roncaglia
10	Casoni di Gariga	Podenzano	Casoni di Gariga
11	Pontenure - Area 1	Pontenure	Pontenure est
12	Pontenure - Area 2	Pontenure	Pontenure ovest
13	Cattagnina - ZI	Rottofreno - Calendasco	Cattagnina - Palazzina

- la scelta di limitare la localizzazione dei nuovi insediamenti commerciali di rilevanza sovracomunale "esclusivamente nel territorio del Comune di Piacenza e dei Comuni della sua cintura (Comuni confinanti), oltre che nei Comuni di Fiorenzuola e di Castel Sa Giovanni" (art. 22, comma 2 della Disciplina);

Documento di Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (ValsAT)

le valutazioni diagnostiche del Quadro Conoscitivo e la mappatura dei servizi ecosistemici con riferimento ai diversi sistemi funzionali, hanno caratterizzato la ValsAT del PTAV;

dalla mappatura e analisi dei servizi ecosistemici, complessivamente individuati, è emerso che:

- i territori di pianura sono quelli in cui i livelli di erogazione dei Servizi ecosistemici sono generalmente minori; tuttavia, localmente, sono presenti elementi di notevole rilevanza, con specifico riferimento alle zone fluviali e, in particolare, alla zona rivierasca del Fiume Po;

- le zone di collina sono quelle maggiormente "equilibrate" in termini di erogazione di Servizi ecosistemici con livelli di erogazione significativi, quali "regolazione CO2", "qualità dell'habitat", "servizio ricreativo", "impollinazione", "regolazione del microclima", "regolazione regime idrologico" e con livelli di erogazione, comunque, non trascurabili di servizi quali "controllo dell'erosione" e "produzione agricola";
- le zone montane, generalmente caratterizzate da maggiori livelli di erogazione dei Servizi ecosistemici, sono quelle in cui vi è un minor fabbisogno/uso di tali servizi, mentre le zone di pianura in cui vi è un maggiore fabbisogno di Servizi ecosistemici sono quelle in cui l'erogazione dei servizi stessi è generalmente minore;

in particolare, sono state sottoposte a valutazione le "Politiche/azioni" selezionate, in quanto "grado di massimizzare il perseguimento degli obiettivi del PTAV minimizzando i possibili elementi di pressione ambientale e territoriale" indicando nell'Allegato 3.B le "limitazioni e i condizionamenti" di tali misure;

inoltre, sono forniti strumenti ai comuni per la mappatura, la gerarchizzazione e la tematizzazione del patrimonio edilizio esistente, al fine di poter affrontare il nuovo e complesso tema della rigenerazione urbana;

Studio d'incidenza, ai sensi del DPR n. 357/1997

nel territorio provinciale di Piacenza ricadono, interamente o in parte, 16 siti Rete Natura 2000, di cui 13 ZSC e 3 ZSC-ZPS, che coprono complessivamente una superficie pari a 31.866 ha;

nella Relazione di Valsat è stato elaborato un documento di Screening di Incidenza, ad assolvimento del Livello I della VINCA - Valutazione di incidenza di cui all'art. 5 del DPR n. 357/1997, come regolamentata dalla direttiva regionale da ultimo aggiornata con DGR n. 1174/2023, ritenendo che le previsioni del PTAV non abbiano ricadute sulla Rete Natura 2000;

Relazione PM10 ed NO_x

il documento di ValsAT contiene la relazione relativa agli effetti per gli inquinanti PM10 e NO_x redatta, ai sensi del PAIR 2020; tuttavia, analoga relazione è prevista anche dal nuovo PAIR 2030;

Monitoraggio del Piano

il monitoraggio sarà effettuato tramite *Indicatori di contesto*, e *Indicatori di Piano*, che riguardano l'implementazione dei contenuti e delle previsioni del Piano; per gli indicatori sono riportate informazioni quali: l'unità di misura, i riferimenti normativi, lo scopo, l'inquadramento nel modello DPSIR, le modalità di calcolo o misurazione, la frequenza di rilevazione, il valore soglia (ove disponibile), il valore attuale (ove disponibile), il target (qualitativo o quantitativo, ove stimabile), le risorse umane, finanziarie o materiali per il reperimento del dato / eventuali ulteriori soggetti coinvolti nel reperimento del dato (ove necessarie), gli eventuali soggetti da coinvolgere nel "Tavolo di controllo"; inoltre, agli indicatori di Piano sono associati il luogo e l'Obiettivo specifico di riferimento;

CONSIDERATO CHE

la Regione Emilia-Romagna ha approvato con Delibera di Assemblea n. 187 del 29 dicembre 2018, la "*Strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici della Regione Emilia-Romagna*" che ha per obiettivo quello di ridurre la vulnerabilità e i rischi derivanti dai cambiamenti climatici; pertanto, le azioni di adattamento devono essere integrate nelle politiche, nei piani e nei programmi attuali e futuri, nonché nelle fasi di progettazione delle infrastrutture previste e nell'attuazione più in generale del PTAV stesso;

la Giunta regionale ha, inoltre, deliberato, con DGR 3191 del 5/08/2019, la dichiarazione di emergenza climatica e ambientale "quale assunzione di consapevolezza e responsabilità politica, per il coordinamento e rafforzamento delle politiche, azioni e iniziative volte al contrasto del cambiamento climatico";

la Strategia regionale Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, approvata con DGR n. 1840 del 08 novembre 2021, specifica che la pianificazione di settore, attraverso cui si attuano gli obiettivi strategici definiti nei vari documenti di programmazione regionale, dovrà a sua volta considerare la dimensione tematica e settoriale dello sviluppo sostenibile inserendo gli obiettivi e i target della Strategia regionale all'interno dei piani e programmi;

la strategia di sviluppo sostenibile, inoltre, deve, necessariamente, essere assunta quale riferimento a cui ricondurre tutte le valutazioni ambientali, così come definito dal d.lgs. 152/2006;

CONSIDERATO, INOLTRE, CHE

la valutazione ambientale di piani, programmi e progetti ha la finalità di assicurare che l'attività antropica sia compatibile con le condizioni per uno sviluppo sostenibile, e quindi nel rispetto della capacità rigenerativa degli ecosistemi e delle risorse, della salvaguardia della biodiversità e di un'equa distribuzione dei vantaggi connessi all'attività economica; per mezzo della stessa si affronta la determinazione della valutazione preventiva integrata degli impatti ambientali nello svolgimento delle attività normative e amministrative, di informazione ambientale, di pianificazione e programmazione (art. 4, comma 3 del d.lgs. 152/06);

in recepimento della Direttiva europea sulle valutazioni ambientali dei piani, programmi (2001/42/CE) e della Direttiva europea sulle valutazioni ambientali dei progetti (2014/52/UE) l'art. 5, comma 1, lettera c) del d.lgs. 152/06 definisce cosa si deve intendere per impatti ambientali:

effetti significativi, diretti e indiretti, di un piano, di un programma o di un progetto, sui seguenti fattori:

- *popolazione e salute umana;*
- *biodiversità, con particolare attenzione alle specie e agli habitat protetti in virtù della direttiva 92/43/CEE e della direttiva 2009/147/CE;*
- *territorio, suolo, acqua, aria e clima;*
- *beni materiali, patrimonio culturale, paesaggio;*
- *interazione tra i fattori sopra elencati;*

VALUTATO CHE

in merito all'impostazione del documento di ValsAT:

si apprezza che l'insieme delle valutazioni diagnostiche del Quadro Conoscitivo, congiuntamente alla analisi condotte sui servizi ecosistemici, abbiano contribuito "all'identificazione delle proposte delle Previsioni di Piano, strutturate in sette "Obiettivi generali" (OG), integrati e multisettoriali, ulteriormente declinati in "Obiettivi specifici" (OS) e quindi in "Politiche/azioni"; queste ultime sistematicamente sottoposte alle successive fasi valutative al fine di identificare quelle in grado di massimizzare il perseguimento degli obiettivi del PTAV minimizzando i possibili elementi di pressione ambientale e territoriale"; tuttavia, si rileva che le principali previsioni di competenza del PTAV, di cui all'art 42 della LR 24/17, (Infrastrutture di rilevanza provinciale, poli

funzionali, Aree produttive di rilievo sovracomunale, grandi strutture di vendita, Multisale cinematografiche di rilievo sovracomunale) non sono state oggetto di specifica valutazione di sostenibilità ambientale; in particolare per quanto riguarda la possibilità della loro crescita e/o ampliamento in relazione alla loro localizzazione; tuttavia, trattandosi prevalentemente di poli esistenti, si ritiene che uno specifico monitoraggio dovrà essere predisposto al fine di poter mantenere aggiornata la conoscenza delle condizioni ambientali degli ambiti risultati particolarmente critici dalla diagnosi del Quadro conoscitivo;

si apprezza il complessivo sforzo, da parte della Provincia di Piacenza:

- di mettere a punto una metodologia valutativa complessa che dovrà essere utilizzata per valutare l'andamento dell'attuazione del PTAV e, in particolare, per verificare il raggiungimento degli obiettivi posti dal medesimo piano; in particolare, si ritiene importante l'individuazione delle "limitazioni e i condizionamenti" (Allegato di Valsat 3.B) riferiti agli obiettivi generali e relativi obiettivi specifici assunti dal Piano; tuttavia, si ritiene che la individuazione di limiti e condizionamenti, considerata la funzione principale della VALSAT come strumento a supporto delle decisioni, doveva essere maggiormente approfondita, per le scelte di competenza del piano (poli produttivi/logistici, infrastrutture e grandi strutture di vendita) che, potenzialmente, possono avere impatti significativi, in particolare, sull'ambiente, sulla salute ed il paesaggio;
- di identificare e mappare, con riferimento ai singoli sistemi funzionali individuati, i relativi Servizi ecosistemici, considerando le informazioni fornite dalla letteratura in materia, opportunamente tarati in relazione alle caratteristiche del territorio provinciale, sulla base delle "Linee Guida per un approccio ecosistemico alla pianificazione - Mappatura e Valutazione dei Servizi ecosistemici" elaborate dal CREN - Centro Ricerche Ecologiche Naturalistiche e rese disponibili alle province dalla Regione Emilia-Romagna; tale identificazione territoriale costituisce un importante strumento a supporto della valutazione di sostenibilità di programmi e progetti che potranno comportare valorizzazione/potenziamento o deprezzamento/eliminazione dei servizi ecosistemici individuati;

- di approfondire la conoscenza del territorio provinciale restituendola con diversi elaborati molto interessanti come, ad esempio, l'allegato "Paesaggio" del "Dossier verso il piano: scenario di riferimento e sfide" che, oltre a descrivere gli ambiti individuati, fornisce una lettura delle trasformazioni - tendenze in atto; tale documento andrebbe completato, con le indicazioni, specifiche per ogni ambito, dei limiti e dei condizionamenti in grado di orientare le loro trasformazioni; in tal modo si potrebbe, ad esempio per il comparto "Ag_B CITTA' DEL PO", connettere il valore del paesaggio con quello ambientale della naturalizzazione del Po, della qualità dell'aria, o ancora con quello economico della navigazione del Po ecc.; a questo proposito si rammenta anche che l'Agenda 2030 pone, nell'ambito del Goal 15 due importanti target da raggiungere: una percentuale di aree terrestri protette pari al 30% al 2030 e un incremento delle aree forestali nei territori di pianura che a livello regionale è prevista in +4.000 ha entro il 2025; il tema della naturalizzazione del Po andrebbe considerato anche in termini funzionali a questi due target fissati dalla Agenda 2030;
- di fornire strumenti ai comuni per la mappatura, la gerarchizzazione e la tematizzazione del patrimonio edilizio esistente, al fine di poter affrontare il nuovo e complesso tema della rigenerazione urbana;
- di individuare, con l'allegato di Valsat 3.B "limitazioni e i condizionamenti", i possibili impatti ambientali attesi, assumendo a riferimento i sistemi funzionali individuati e i servizi ecosistemici ad essi afferibili, potenzialmente, interferiti; ad esempio, per l'obiettivo 1.3.c *"promuovere la navigazione sul Po potenziando le necessarie infrastrutture"* sono stati individuati potenziali impatti sui servizi ecosistemici forniti dagli Habitat considerando la stretta connessione intercorrente tra le aree potenzialmente interessate e il sito della Rete Natura 2000 ZSC-ZPS IT 4010018 *"Fiume Po da Rio Boriacco a Bosco Ospizio"* con la possibilità che *"eventuali interventi infrastrutturali potrebbero comportare un'alterazione dell'assetto morfologico e fisico del territorio con la distruzione di elementi ambientali preesistenti"*; ma le misure di mitigazione e di compensazione necessarie (condizioni di sostenibilità ambientale e territoriale) sono state demandate agli

interventi attuativi ed ai Piani Urbanistici Generali (PUG) comunali;

in merito alla partecipazione e a come sono state tenute in considerazione le indicazioni fornite dagli ScA in fase preliminare e le osservazioni pervenute sul Piano assunto:

si ritiene adeguato il coinvolgimento, dei cittadini, dei portatori d'interessi e dei Soggetti con competenza Ambientale, per le iniziative programmate durante la fase preliminare di formazione del piano; tuttavia, degli esiti di tale coinvolgimento non è stata resa adeguata rendicontazione;

considerato che non sono state recepite tutte le indicazioni fornite dagli ScA nella fase preliminare di elaborazione del Piano, si ritiene necessario, per la trasparenza che caratterizza la Valutazione Ambientale, che siano fornite, nella Dichiarazione di sintesi, almeno le motivazioni del mancato accoglimento;

si apprezza il criterio adottato per il recepimento delle osservazioni, di "accogliere o accogliere parzialmente i contributi che essendo coerenti con l'impostazione generale del Piano o comunque non in contrasto, hanno consentito di apportare dei miglioramenti e degli arricchimenti, respingere invece le richieste di modifica dell'impianto e della visione generale alla quale il Piano si ispira"; si segnala, tuttavia, vista la grande pressione per mutare la destinazione d'uso dei terreni agricoli a produzione di energia da fonti rinnovabili (fotovoltaico) che sarebbe necessario prevedere limiti e condizioni per questa tipologia d'impianti in ambiti, ritenuti di particolare pregio paesaggistico o agricolo, come disposto dalla Delibera di Assemblea Legislativa 23 maggio 2023, n. 125 "Specificazione dei criteri localizzativi per garantire la massima diffusione degli impianti fotovoltaici e per tutelare i suoli agricoli e il valore paesaggistico e ambientale del territorio o di particolare valore agricolo" e dalla DGR n. 693 del 22 aprile 2024 "Criteri per l'individuazione delle aree interessate da coltivazioni certificate e procedure di controllo ai fini dell'installazione di impianti fotovoltaici in area agricola"; come sarebbe auspicabile siano previsti criteri condizionanti, sia per gli ampliamenti che per tutti i nuovi insediamenti e non solo per i poli logistici, incentivanti l'installazione di pannelli fotovoltaici integrati con gli edifici (nuovi o esistenti) sia pubblici che privati o la loro localizzazione in ambiti



non agricoli e di pregio come in fregio alle infrastrutture, sopra i parcheggi ecc.

In merito alla valutazione degli effetti ambientali delle previsioni di piano e al loro monitoraggio:

premesso che non è condivisibile l'affermazione secondo la quale essendo il PTAV un piano non "conformativo dei diritti di uso del suolo" ma che fornisce "obiettivi di carattere generale e politiche/azioni di conseguimento degli stessi" sia di fatto impossibile fornire stime quantitative dei possibili effetti indotti sulle emissioni in atmosfera e stime quantitative dei possibili effetti sulla concentrazione dei parametri di qualità dell'aria; tant'è che nel medesimo Piano è stata svolta una valutazione per definire lo scenario di piano relativo all'insieme delle infrastrutture di rango provinciale, basata anche su parametri ambientali, che ha verificato la, sostanziale, invarianza tra lo Scenario di Riferimento (SR) e quello adottato dal PTAV "Scenario PTAV2 - lungo periodo" relativamente alle emissioni climalteranti di CO₂ (-0,4%) ed alle emissioni di CO (-0,49%), NO_x (+0,04%), PM2.5 (+0,15%) e VOC (+0,21%);

Tabella 3.4.6 - Confronto Scenario di Riferimento e Scenario PTAV2 Lungo Periodo - Indicatori ambientali.

Scenario (2032)	Emiss. CO ₂ [t]	Var. % SR	Emiss. CO [kg]	Var. % SR	Emiss. NO _x [kg]	Var. % SR	Emiss. PM10 [kg]	Var. % SR	Emiss. PM2.5 [kg]	Var. % SR	Emiss. VOC [kg]	Var. % SR
SR	72,92	-	893,14	-	923,05	-	1.165,06	-	133,90	-	80,79	-
S_PTAV2_LP	72,61	-0,43%	888,79	-0,49%	923,44	0,04%	1.165,71	0,06%	134,10	0,15%	80,96	0,21%

si apprezza l'assunzione di diverse misure del PTAV, in particolare quelle relative alla governance della logistica, che rappresenta una delle criticità maggiormente impattante, come evidenziato anche da numerose osservazioni, per il territorio della provincia di Piacenza, come ad esempio:

- la Misura "2.1.c Promuovere la nascita di sistemi di governance strategico delle aree logistiche in grado di dare concretezza e fattibilità agli obiettivi regionali di riduzione del trasporto merci su gomma ma anche di etica e sicurezza del lavoro (società miste pubblico/privato, alleanze con strutture portuali, ecc.)";
- la Misura "2.1.b Subordinare i nuovi insediamenti per attività produttive a criteri di sostenibilità degli investimenti come declinati nella Strategia, privilegiando il riuso del patrimonio edilizio dismesso, favorendo filiere produttive innovative quali quelle legate alla

manifattura di qualità ed all'automazione ed il riutilizzo";

- Misura "7.2.d Promuovere azioni di governance del sistema logistico e di potenziamento del trasporto delle merci su ferro";
- Misura "2.4.b Limitare la possibilità di nuovi insediamenti logistici agli ambiti raccordati con la ferrovia";

ma, soprattutto, si apprezza lo sforzo di definire norme volte a governare la criticità della logistica (art. 20 della Disciplina) nonché ad orientare le trasformazioni del territorio verso obiettivi di maggior sostenibilità (art. 18, comma 5 della disciplina);

si apprezza altresì, la classificazione delle Aree produttive di rilievo sovracomunale esistenti, effettuata sulla base, non solo della loro collocazione rispetto al sistema della mobilità e delle altre reti infrastrutturali, della collocazione all'interno del tessuto urbanistico, ma anche della interferenza con zone ed elementi di interesse naturalistico ed ambientale, della vulnerabilità del sistema delle acque (art. 17 comma 5 della Disciplina); ma si ritiene che tali criteri debbano essere esplicitati; tale classificazione, ha distinto due categorie:

- Poli Produttivi di Sviluppo Territoriale (PPST): ambiti che sono suscettibili di ulteriore espansione insediativa per rispondere alla futura domanda, ai quali viene attribuita la funzione di sostenere i processi di sviluppo anche mediante l'attrazione di investimenti;
- Poli Produttivi Consolidati (PPC): ambiti che non appaiono indicati per politiche di ulteriore significativa espansione dell'offerta insediativa;

in particolare, si apprezza che l'ammissibilità sia dei nuovi insediamenti logistici sia degli ampliamenti, vista la criticità generata dal carico di traffico e dall'attraversamento dei mezzi pesanti dei centri abitati del territorio di pianura, sia condizionata dalla sostenibilità del traffico indotto (art. 20, comma 4);

si ritiene, tuttavia, che un elemento condizionante alla ammissibilità di nuovi poli produttivi/logistici ed ampliamenti dovrebbe essere, non solo il traffico, ma anche la qualità dell'aria, in considerazione:

- della condanna all'Italia della Corte di Giustizia Europea del 10 novembre 2020, nella causa C-644/18 (Commissione

europea c. Repubblica italiana), per il superamento del valore limite giornaliero di PM10;

- dei parametri misurati da ARPAE e riportati nel Report sulla qualità dell'aria della provincia di Piacenza del 2022 che per il PM10 evidenzia che "in tutte le stazioni, ad esclusione della stazione di fondo rurale remoto, risultano invece superati i valori guida definiti dall'OMS per la media annuale, pari a $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$ e per la media giornaliera ($45 \mu\text{g}/\text{m}^3$ per il 99°pc)";
- dell'"alta e crescente mortalità per malattie dell'apparato respiratorio" riportata nella diagnosi del QC, come vulnerabilità della provincia di Piacenza; nelle Linee guida sulla qualità dell'aria OMS 2000 sono indicati gli incrementi percentuali nella frequenza dei fenomeni sanitari in una città all'aumentare di $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ di PM10;

infine, visto l'ambizioso obiettivo regionale di trasferire merci da gomma a ferrovia, non si ritengono del tutto adeguate le indicazioni per le attività di logistica di:

- promuovere *"l'effettivo utilizzo, l'ampliamento e la valorizzazione dei collegamenti su ferro a servizio dei poli logistici"*;
- dimostrare *"la possibilità di trasportare su ferro e/o mezzi non inquinanti una percentuale dei prodotti movimentati e l'utilizzo per la distribuzione urbana di mezzi elettrici"*;

si ritiene, in particolare, che debbano essere assunti i target pertinenti con le previsioni di competenza del PTAV, fissati dalla Strategia regionale Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile, approvata con DGR n. 1840 del 08 novembre 2021, come ad esempio:

- la riduzione del traffico motorizzato privato di almeno il 20% entro il 2025;
- l'incremento da 0 a 110.000 il numero di veicoli pesanti diesel da 20 tonnellate con trasferimento modale da trasporto su strada a trasporto ferroviario;
- l'incremento al 2025 da 30.000/anno a 60.000/anno gli utenti del servizio ferroviario che beneficiano dell'integrazione urbana ferro-gomma;

come pure vanno assunti gli obiettivi specifici del PRIT 2025 incrementati dal nuovo PAIR 2030:

- incremento al 2030 dei passeggeri trasportati dal servizio di trasporto pubblico locale su gomma di un ulteriore 10 % rispetto all'obiettivo posto dal vigente PRIT al 2025 (+10% riferito all'anno 2013/2014);
- incremento al 2030 dei passeggeri trasportati dal servizio di trasporto pubblico su ferro di un ulteriore 20 % rispetto all'obiettivo posto dal vigente PRIT al 2025 (+50% riferito all'anno 2013/2014);
- incremento al 2030 del trasporto delle merci su ferrovia di un ulteriore 5 % rispetto all'obiettivo posto dal vigente PRIT al 2025 (+ 30% riferito all'anno 2013/2014);

tale recepimento, ai sensi dell'art. 18, comma 2 delle Norme di attuazione del PAIR 2030 *"deve essere evidenziato nel parere motivato di valutazione ambientale che si esprime, conformemente a quanto riportato all'art. 8 comma 1 dando conto dei significativi effetti sull'ambiente di tali strumenti"*

si fa presente che, ai sensi dell'art. 37, comma 2 delle NTA del PAIR 2030 *"il mancato recepimento delle misure di cui al presente piano costituisce violazione di norme attuative del diritto comunitario e rende il soggetto inadempiente responsabile, ai sensi dell'art. 43 della legge del 24 dicembre 2012 n. 234, degli oneri finanziari derivanti da eventuali sentenze di condanna rese dalla Corte di Giustizia della Comunità europea"*;

si apprezza l'assunzione di specifici target di piano con relativo indicatore di riferimento:

Tabella 4.1.2 – Target di Piano (*il valore sarà aggiornato con l'approvazione dei PUG).

Indicatore di Piano	Obiettivo quantitativo (all'anno 2050)	Variazione percentuale indicativa rispetto allo stato attuale
Consumo di suolo [ha]	+382*	+3%
Aree forestali [ha]	1.500 (zona di pianura)	+12%
	23.500 (zona di collina)	+2,5%
	71.270 (zona di montagna)	<i>invariato</i>
Percorsi ciclopeditoni [km]	500 (zona di pianura)	+25%
Nuovi insediamenti manifatturieri ad alta tecnologia e sostenibilità nel rispetto dei requisiti fissati da PTAV [n.]	70	-
Nuovi raccordi ferroviari attivati [n.]	1	+100%
PM10 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$ - concentrazione media annuale]	20	-30%
Ozono [n. superamenti obiettivo protezione salute umana]	30	-50%
NOx [$\mu\text{g}/\text{m}^3$ - concentrazione media annuale]	10	-50%
Comunità energetiche [n.]	50	-

si ritiene, tuttavia, che gli indicatori debbano essere integrati con:

- il numero di giorni/anno con superamento del valore limite giornaliero di PM10; l'andamento di tale indicatore deve orientare l'attuazione delle politiche;
- indicatori adeguati a misurare il recepimento degli obiettivi del PAIR 2030, del PRIT 2025 e della Strategia regionale Agenda2030 per lo sviluppo sostenibile, per quanto di competenza del PTAV;

si apprezza che, tra gli indirizzi di sostenibilità degli insediamenti di rilievo comunale (art. 25 della Disciplina), vi sia l'inserimento di elementi di valutazione/conoscenza degli impatti indotti sul clima (bilancio emissivo CO₂, consumo e permeabilità di suolo, isole di calore ecc.) al fine di contrastare il cambiamento climatico; considerata la necessità di conseguire gli obiettivi posti dalla Strategia per la mitigazione e l'adattamento della Regione Emilia-Romagna: riduzione delle emissioni di gas climalteranti del 25 % al 2020, del 40 % al 2030, del 60 % al 2040, dell'80 % al 2050 rispetto ai livelli del 1990; tali obiettivi dovranno essere rivisti alla luce della nuova strategia europea per la neutralità carbonica che, al fine di contrastare efficacemente i cambiamenti climatici, ha fissato i seguenti obiettivi: ridurre le emissioni di gas a effetto serra di

almeno il 55% entro il 2030 e rendere l'UE climaticamente neutra entro il 2050;

Relazione PM10 e NO_x

la relazione relativa agli effetti per gli inquinanti PM10 e NO_x è stata redatta, erroneamente, ai sensi del PAIR 2020; tuttavia analoga relazione è prevista anche dal PAIR 2030 (approvato con Deliberazione dell'Assemblea Legislativa n. 152 del 30 gennaio 2024 e pubblicato sul BURERT n. 34 del 6 febbraio 2024, data di sua entrata in vigore, è stato posto in salvaguardia, ai sensi dell'art. 36 comma 1, a partire dalla sua adozione avvenuta il **3 aprile 2023 con la deliberazione di Giunta Regionale n. 527**);

in particolare, l'art. 8 del PAIR 2030 dispone che il parere motivato di valutazione ambientale si debba concludere con una valutazione che dà conto dei significativi effetti sull'ambiente e se le misure determinano un peggioramento della qualità dell'aria; dispone, inoltre, l'obbligo per il proponente di presentare una relazione relativa agli effetti in termini di emissioni per gli inquinanti PM10 e NO_x contenente le misure idonee a compensare e/o mitigare tali effetti;

nella relazione, predisposta dalla Provincia di Piacenza, si afferma che *"le previsioni del PTAV determinano effetti valutabili in modo complessivamente positivo sulla qualità dell'aria"*; si afferma inoltre, che *"è possibile attendersi un tendenziale miglioramento"*; in particolare si afferma che *"risultano particolarmente positivi gli effetti potenzialmente indotti dalle politiche azioni riconducibili all'Obiettivo generale 2 " Terra dell'innovazione, vivibile e attrattiva: nuove traiettorie di sviluppo per il Corridoio insediativo della via Emilia"* e, conseguentemente, non sono previste misure di mitigazione e/o compensazioni;

si ritiene necessario sia inserito negli indirizzi strategici che devono orientare le trasformazioni (art. 18, comma 5 della Disciplina) la priorità di non superare il *numero di 35 giorni/anno di superamenti del limite giornaliero per le PM10*, anche in considerazione del fatto che è evidenziata, tra le vulnerabilità del territorio piacentino, un'"Alta e crescente mortalità per malattie dell'apparato respiratorio" e che dal Rapporto annuale sulla qualità dell'aria in provincia di Piacenza per l'anno 2022, redatto da ARPAE, emerge quanto segue:

Polveri fini PM10 e PM2,5:

"nel 2022 a Piacenza, come in tutto il territorio regionale, tutte le stazioni hanno registrato valori medi al di sotto del valore limite annuale; relativamente al numero di superamenti del limite giornaliero per le PM10, si registrano valori superiori ai 35 consentiti in tutte le stazioni collocate in area urbana: 47 nella stazione di traffico di Giordani-Farnese, 45 nella stazione di fondo di Parco Montecucco, nelle stazioni locali di Ceno e Gerbido rispettivamente 36 e 42; anche la stazione rurale di Besenzone, con 42 superamenti, non ha rispettato tale limite;

le stazioni collocate nell'area di pianura hanno valori medi annuali dell'ordine dei 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; la media annuale più contenuta è stata rilevata nella stazione di fondo rurale remoto di Corte Brugnatella che, con 13 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, è anche l'unica stazione in cui risulta rispettato il valore guida indicato dall'OMS di 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$;

il limite per la media annuale di 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ per il PM2,5 risulta rispettato in tutte le stazioni, mentre è ampiamente superato in tutte le stazioni il valore guida indicato dall'OMS, pari a 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$;

Biossido d'azoto (NO₂):

"la situazione nell'ultimo decennio risulta seguire un trend in diminuzione con le concentrazioni medie annuali tutte al di sotto dei riferimenti normativi, più marcato per le stazioni collocate in area urbana (Giordani-Farnese, Parco Montecucco, Ceno e Gerbido), meno evidente per le altre stazioni che già si assestano su valori al di sotto della metà del limite; le concentrazioni più elevate sono registrate nella stazione regionale da traffico Giordani-Farnese (27 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) e nelle stazioni locali di Ceno e Gerbido (rispettivamente 29 e 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$);

in merito al monitoraggio

si ritiene che gli indicatori di monitoraggio degli effetti ambientali del PTAV dovrebbero essere strettamente collegati non solo agli obiettivi specifici, ma anche alle scelte di competenza del piano, nonché alle principali politiche/azioni ad essi correlati;

si apprezza lo sforzo di valutazione degli effetti attesi dall'attuazione delle azioni/misure, pur non esaustive, indicate dal PTAV, rispetto all'utilizzo dei Servizi ecosistemici e antropogenici, anche se non sempre i giudizi sono facilmente comprensibili e, conseguentemente, condivisibili; ciò è in particolar modo rilevante per le

misure che riguardano interventi sulla viabilità e la logistica, le cui valutazioni non appaiono rappresentare adeguatamente gli effettivi possibili effetti negativi su determinate matrici ambientali che ne possono derivare;

In merito alle misure di mitigazione ed eventuali compensazioni

il PTAV non prevede misure di mitigazione o compensazione delle principali scelte potenzialmente impattanti (infrastrutture di rango provinciale e poli funzionali) demandando, sostanzialmente, ai piani comunale per quanto riguarda le misure compensative degli insediamenti logistici (art. 20, comma 5) e, in generale agli strumenti attuativi e alle loro ValSAT il compito di valutare, mitigare e compensare le possibili ricadute ambientali, indotte dalle trasformazioni del territorio; tuttavia, si ritiene positivo e di grande interesse:

- la mappatura e la quantificazione dei Servizi Ecosistemici del territorio e che il PTAV abbia adottato un *"approccio alla pianificazione territoriale attraverso i Servizi ecosistemici"*, prevedendo la possibilità di *"introdurre meccanismi, anche economici, di compensazione territoriale"*;
- l'inserimento nella disciplina degli *"Indirizzi strategici che devono orientare le trasformazioni"* (art. 18, comma 5 delle NTA) a cui far riferimento per assumere decisioni relative alle trasformazioni territoriali; si apprezza che sia precisato, all'art. 5 della Disciplina, che gli indirizzi forniti dal PTAV sono rivolti non solo ai piani comunali, ma anche ai piani di settore provinciale;

si ritiene, invece, necessario che il PTAV assuma i criteri definiti dal PRIT 2025, al capitolo 5.3 del Rapporto ambientale, che devono essere assunti dai *"piani territoriali, urbanistici e di settore"* per le compensazioni ambientali connesse al sistema di mobilità pertinente alla propria sfera d'azione, di seguito sintetizzati:

- Criterio 1: le compensazioni devono essere proporzionali e differenziate in relazione all'estensione ed alla sensibilità ambientale dei suoli consumati;
- Criterio 2: le compensazioni devono essere ambientali (ad es. fasce boscate, prati e zone umide, allargando corridoi fluviali, ecc.) e non rotonde o svincoli o risarcimenti economici);

- Criterio 3: le compensazioni ambientali devono essere contestuali alla realizzazione delle opere impattanti (non a strada conclusa ed inaugurata);
- Criterio 4: le compensazioni ambientali devono essere assunte e specificate dai piani territoriali, urbanistici e di settore per gli interventi pianificati e connessi al sistema di mobilità pertinente alla propria sfera d'azione;

SPECIFICHE SEGNALAZIONI DA SOGGETTI CON COMPETENZE AMBIENTALI:

I pareri pervenuti non contengono elementi che contrastano le considerazioni e valutazioni ambientali svolte e non portano a modifiche che richiedono la ripubblicazione del piano; si prende atto che nel parere di AUSL è stata evidenziata la necessità, rispetto ai temi della logistica e dei processi produttivi pianificati dal PTAV, della definizione di idonee misure di mitigazione e/o compensazione con valenza esclusivamente ambientale, anche ai fini della compensazione delle emissioni di gas serra; si prende atto che il Piano demanda alla fase attuativa (PUG e approvazione di progetti) la definizione di tali misure; si ritiene condivisibile la richiesta di implementazione del monitoraggio relativo all'incidentalità e all'accessibilità, e a tal proposito si riportano le seguenti richieste:

- in merito agli impatti da traffico dovuti alle attività di logistica e trasporto merci, rilevare dati di dettaglio sugli incidenti stradali, riportandone il numero, la gravità e l'incidentalità;
- valutare l'utilizzo di indicatori relativi alla ciclabilità e pedonalità per valutare il grado di accessibilità ciclo-pedonale del territorio;

l'Area regionale Area Qualità dell'Aria e Agenti Fisici segnala che: "Ai fini della tutela e risanamento della qualità dell'aria è necessario che nella strategia si tenga conto delle previsioni e degli obiettivi posti dal nuovo Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2030), approvato con Deliberazione dell'Assemblea Legislativa n. 152 del 30 gennaio 2024 e pubblicato sul BURERT n. 34 del 6 febbraio 2024, data di sua entrata in vigore.

È necessario inoltre distinguere, ai fini dell'applicazione del PAIR 2030, in che area ricadano i Comuni oggetto del PTAV.

I territori interessati dalle misure di risanamento della qualità dell'aria sono suddivisi, ai sensi del D.lgs. 155/2010, in tre zone: Pianura est, Pianura ovest e agglomerato di Bologna. In particolare, inoltre, le zone di Pianura est e ovest sono coinvolte nella sentenza di condanna della Corte di Giustizia dell'Unione Europea del 10 novembre 2020, nella causa C-644/18 (Commissione europea c. Repubblica italiana), per il superamento del valore limite giornaliero di PM10. Le vecchie zonizzazioni legate a norme precedenti presenti sono quindi superate.

Nella strategia, quindi, deve essere evidenziato per tutti i comuni di pianura e dell'agglomerato l'obiettivo generale del rispetto, nel più breve tempo possibile, dei valori limite degli inquinanti più critici previsti dalla normativa, intervenendo sulla base dei seguenti principi, stabiliti dal PAIR 2030:

- ridurre le emissioni sia di inquinanti primari sia di precursori degli inquinanti secondari (PM10, PM2.5, NOx, SO₂, NH₃, COV);
- agire simultaneamente sui principali settori emissivi;
- prevenire gli episodi di inquinamento acuto al fine di ridurre i picchi locali"

A tale fine gli enti pubblici sono tenuti a dare attuazione alle prescrizioni e agli indirizzi del PAIR 2030, ai sensi delle seguenti norme:

Art 7 "Efficacia delle disposizioni di piano", comma 2: "Gli enti pubblici provvedono all'adeguamento delle previsioni degli strumenti di pianificazione e degli atti amministrativi alle disposizioni contenute nel Presente Piano tempestivamente e comunque non oltre 2 anni dalla data della sua approvazione. Le disposizioni contenute negli strumenti di pianificazione vigenti in contrasto con le prescrizioni sopravvenute cessano di avere efficacia decorsi 180 giorni dall'approvazione del Piano senza che gli enti pubblici abbiano perfezionato gli adempimenti necessari ai sensi del presente comma."

Art. 9 "Strumenti attuativi del Piano" comma 1 "All'attuazione delle previsioni contenute nel Piano provvedono, in particolare, per le materie di competenza, gli atti e i provvedimenti di seguito elencati, che dovranno concorrere al raggiungimento degli obiettivi:

a) gli atti di pianificazione territoriale ed urbanistica di competenza della Regione, delle Province e dei Comuni di cui alla legge regionale n. 24/2017;

g) gli ulteriori provvedimenti, a carattere puntuale o pianificatorio, adottati dalle Regioni e dagli enti locali sulla base dei poteri attribuiti dalla legislazione vigente anche comunitaria ai sensi dell'articolo 11, comma 5, del D.lgs. n. 155/2010."

Per il dettaglio degli indirizzi e prescrizioni del nuovo PAIR 2030 si rimanda alla documentazione completa approvata, scaricabile dal link: <https://ambiente.regione.emilia-romagna.it/it/aria/temi/pair-2030>;

VALUTATO, INOLTRE, CHE

in merito alla valutazione d'incidenza - dpr n. 357/1997

l'Area biodiversità del Settore aree protette, foreste e sviluppo zone montane della Regione Emilia-Romagna, sulla base dell'istanza di Valutazione di Incidenza Ambientale (VInCA), acquisita con prot. n. 0655897 del 17 giugno 2024 e del parere dell'Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità - Emilia occidentale, ha espletato la procedura di Screening di incidenza, trasmessa con nota prot. n. 0899615 del 26 agosto 2024;

all'interno di tale nota è stato segnalato, in particolare, che:

- si condivide la valutazione dell'Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità - Emilia occidentale di non congruità del collegamento tra A21 e (Rottofreno) e A1 (Guardamiglio), contenuto nel PSC vigente del Comune di Piacenza e nel Progetto Piacenza Territorio Snodo (MIT, 2009) con inserimento di un nuovo ponte sul Po costituente itinerario parallelo alla A1 da Le Mose (Piacenza) a Guardamiglio, ritenendolo potenzialmente in grado di determinare una incidenza negativa significativa su specie e habitat presenti nel sito Natura 2000 ZSC/ZPS IT4010018 "Fiume Po da Rio Boriacco a Bosco Ospizio" e che, quindi, dovrà essere sottoposto a specifica Valutazione di incidenza;
- si ritiene opportuno, inoltre, rafforzare, con precise linee di indirizzo, la previsione di Piano con la quale le aree militari dismesse, aventi particolari requisiti, sono prioritariamente destinate al rafforzamento della rete ecologica e dei servizi ecosistemici territoriali, o a

prefigurare l'ampliamento del Sistema Regionale delle Aree Protette e dei Siti della Rete Natura 2000;

nella procedura di Screening di incidenza, si è verificato che il Piano in oggetto non determina incidenza negativa significativa sui siti della Rete Natura 2000 interessati, a condizione che:

- *i progetti esecutivi delle infrastrutture interferenti direttamente o indirettamente con i Siti di Rete Natura 2000 siano sottoposti a valutazione incidenza;*

RITENUTO CHE

in seguito alle valutazioni effettuate e ai contributi pervenuti si è reso necessario far presente alla Provincia di Piacenza, all'interno dell'istruttoria preliminare, svolta nella Struttura Tecnica Operativa (STO) ai sensi dell'art. 47, comma 2, lettera i della l.r. 24/2017, le seguenti condizioni del parere motivato in materia ambientale:

- considerato che non sono state recepite tutte le indicazioni fornite dagli SCA nella fase preliminare di elaborazione del Piano, si ritiene necessario, per la trasparenza che caratterizza la Valutazione Ambientale, che siano fornite, nella Dichiarazione di sintesi, almeno le motivazioni del mancato o parziale accoglimento;
- non è condivisibile l'affermazione secondo la quale essendo il PTAV un piano non "conformativo dei diritti di uso del suolo" ma che fornisce "obiettivi di carattere generale e politiche/azioni di conseguimento degli stessi" sia di fatto impossibile fornire stime quantitative dei possibili effetti indotti sulle emissioni in atmosfera e stime quantitative dei possibili effetti sulla concentrazione dei parametri di qualità dell'aria; se ne richiede la modifica in coerenza anche con quanto di seguito specificato;
- considerato che non sono state oggetto di specifica valutazione di sostenibilità ambientale, per quanto riguarda la possibilità della crescita e/o ampliamento delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi/logistici/commerciali di competenza del PTAV, in relazione alla loro localizzazione; trattandosi prevalentemente di ambiti esistenti, si ritiene necessario predisporre uno specifico monitoraggio al fine di mantenere aggiornata la conoscenza delle condizioni ambientali degli ambiti risultati particolarmente critici

dalla diagnosi del Quadro conoscitivo e poter orientare l'ammissibilità degli interventi, anche mediante l'applicazione delle misure elencate all'art. 18, comma 5 della Disciplina ;

- vanno esplicitati i criteri utilizzati per la classificazione delle Aree produttive di rilievo sovracomunale esistenti, in particolare i criteri riferiti alle interferenze con zone ed elementi di interesse naturalistico ed ambientale, alla vulnerabilità del sistema delle acque; della qualità dell'aria e del traffico;
- la individuazione di limiti e condizionamenti deve essere riferita, soprattutto, alle scelte di piano aventi ad oggetto i poli produttivi/logistici, le infrastrutture e grandi strutture di vendita che, potenzialmente, possono avere impatti significativi, in particolare, sull'ambiente, sulla salute ed il paesaggio;
- si ritiene necessario sia inserita negli indirizzi strategici, che devono orientare le trasformazioni (art. 18, comma 5 della Disciplina), la priorità relativa al miglioramento della qualità dell'aria per non superare il *numero di 35 giorni/anno di superamenti del limite giornaliero per le PM10*;
- si ritiene che un elemento condizionante alla ammissibilità di nuovi poli produttivi/logistici ed ampliamenti dovrebbe essere, non solo il traffico, ma anche la qualità dell'aria, in considerazione:
 - della condanna all'Italia della Corte di Giustizia Europea del 10 novembre 2030, nella causa C-644/18 (Commissione europea c. Repubblica italiana), per il superamento del valore limite giornaliero di PM10;
 - del tendenziale superamento nel territorio della provincia di Piacenza, ad esclusione della stazione di fondo rurale remoto, dei valori guida per il PM10 definiti dall'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) per la media annuale, pari a $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$ e per la media giornaliera ($45 \mu\text{g}/\text{m}^3$ per il 99°pc)";
 - dell'"Alta e crescente mortalità per malattie dell'apparato respiratorio" riportata nella diagnosi del QC come vulnerabilità della provincia di Piacenza;
- visti gli obiettivi di aumento della produzione di energia da fonti rinnovabili (tra cui, in particolare, il fotovoltaico) definiti a livello nazionale e regionale, e

le sempre più elevate richieste di installazione nel territorio, sarebbe necessario:

- prevedere condizioni per questa tipologia d'impianti in ambiti ritenuti di particolare pregio paesaggistico o agricolo, come disposto dalla Delibera di Assemblea Legislativa 23 maggio 2023, n. 125 *"Specificazione dei criteri localizzativi per garantire la massima diffusione degli impianti fotovoltaici e per tutelare i suoli agricoli e il valore paesaggistico e ambientale del territorio o di particolare valore agricolo"*;
- in particolare, prevedere come criteri condizionanti, sia per gli ampliamenti che per tutti i nuovi insediamenti di rilevanza sovracomunale, l'installazione di pannelli fotovoltaici integrati con gli edifici (nuovi o esistenti) sia pubblici che privati o la loro localizzazione in ambiti non agricoli e di pregio come in fregio alle infrastrutture, sopra i parcheggi ecc.;
- visto l'ambizioso obiettivo regionale di trasferire merci da gomma a ferrovia, non si ritengono del tutto adeguate le indicazioni per le attività di logistica e di trasporto merci di:
 - promuovere *"l'effettivo utilizzo, l'ampliamento e la valorizzazione dei collegamenti su ferro a servizio dei poli logistici"*;
 - dimostrare *"la possibilità di trasportare su ferro e/o mezzi non inquinanti una percentuale dei prodotti movimentati e l'utilizzo per la distribuzione urbana di mezzi elettrici"*;
- si ritiene quindi che debbano essere assunti i target pertinenti con le previsioni di competenza del PTAV, fissati dalla Strategia regionale Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile, approvata con DGR n. 1840 del 08 novembre 2021, come ad esempio:
 - la riduzione del traffico motorizzato privato di almeno il 20% entro il 2025;
 - l'incremento da 0 a 110.000 il numero di veicoli pesanti diesel da 20 tonnellate con trasferimento modale da trasporto su strada a trasporto ferroviario;
 - l'incremento al 2025 da 30.000/anno a 60.000/anno gli utenti del servizio ferroviario che beneficino dell'integrazione urbana ferro-gomma;
 - raggiungere: una percentuale di aree terrestri protette pari al 30% al 2030 e un incremento delle aree forestali nei territori di pianura che a livello regionale è prevista in +4000 ha entro il 2025; in particolare la

scelta della naturalizzazione del Po andrebbe considerata anche in termini funzionali a questi due target fissati dalla Agenda 2030;

- come pure vanno assunti gli obiettivi specifici del PRIT2025 incrementati dal nuovo PAIR 2030:
 - incremento al 2030 dei passeggeri trasportati dal servizio di trasporto pubblico locale su gomma di un ulteriore 10 % rispetto all'obiettivo posto dal vigente PRIT al 2025 (+10% riferito all'anno 2013/2014);
 - incremento al 2030 dei passeggeri trasportati dal servizio di trasporto pubblico su ferro di un ulteriore 20 % rispetto all'obiettivo posto dal vigente PRIT al 2025 (+50% riferito all'anno 2013/2014);
 - incremento al 2030 del trasporto delle merci su ferrovia di un ulteriore 5 % rispetto all'obiettivo posto dal vigente PRIT al 2025 (+ 30% riferito all'anno 2013/2014);
- all'interno delle NTA del PTAV deve essere definito il piano di monitoraggio del PTAV nelle modalità e tempistiche di attuazione, anche in attuazione di quanto previsto dalla normativa VAS all'art. 18, comma 3-bis del D.lgs. 152/06); al fine di verificare "lo stato di attuazione del piano o programma, gli effetti prodotti e rendicontare il contributo del medesimo al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale nazionale e regionali" (art. 18, comma 3-bis del D.lgs. 152/06) dovrà essere presentato, all'Autorità ambientale competente, ogni 2 anni, un monitoraggio ambientale sul quale la stessa si esprimerà entro 30 giorni, come disposto dall'art. 18, comma 2-ter del d.lgs. n.152/06;
- si ritiene che gli indicatori di monitoraggio degli effetti ambientali del PTAV (sia di contesto che di piano) dovrebbero essere, prioritariamente, individuati per monitorare le principali previsioni di piano sopra elencate, nonché gli effetti ambientali attesi dalla loro attuazione;
- ai fini della predisposizione del rapporto di monitoraggio, funzionale alla verifica dello stato di attuazione del piano, degli effetti prodotti e il contributo del medesimo al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale è opportuno che agli indicatori utilizzati per la valutazione per il monitoraggio del Piano siano associati i relativi target;

- si ritiene debbano essere integrati gli indicatori di piano con:
 - il numero di giorni/anno con superamento del valore limite giornaliero di PM10; l'andamento di tale indicatore deve orientare l'attuazione delle politiche;
 - indicatori adeguati a misurare il recepimento degli obiettivi del PAIR 2030, del PRIT2025, della Strategia regionale Agenda2030 per lo sviluppo sostenibile, per quanto di competenza del PTAV;

RITENUTO INOLTRE CHE

la Provincia di Piacenza ha provveduto a chiarire all'interno della STO diverse questioni e ad integrare la documentazione depositata (acquisita al prot. n.0921503 del 30 agosto 2024, reperibile sui siti web della Provincia e della Regione); si rileva che le variazioni alla documentazione indotte da tali chiarimenti ed integrazioni non risultano significative e si ritiene, per i profili ambientali, che non necessitino di ulteriore pubblicazione;

tuttavia, si ritiene necessario che siano recepite le seguenti condizioni:

1. per quanto riguarda la possibilità della crescita e/o ampliamento delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi/ logistici/ commerciali di competenza del PTAV, in relazione alla loro localizzazione, trattandosi prevalentemente di ambiti esistenti, si ritiene necessario predisporre uno specifico monitoraggio al fine di mantenere aggiornata la conoscenza delle condizioni ambientali degli ambiti risultati particolarmente critici dalla diagnosi del Quadro conoscitivo e poter orientare l'ammissibilità degli interventi;
2. vanno esplicitati i criteri utilizzati per la classificazione delle Aree produttive di rilievo sovracomunale esistenti, in particolare i criteri riferiti alle interferenze con zone ed elementi di interesse naturalistico ed ambientale, alla vulnerabilità del sistema delle acque, della qualità dell'aria e del traffico;
3. la individuazione di limiti e condizionamenti deve essere riferita, soprattutto, alle scelte di piano aventi ad oggetto i poli produttivi/logistici, le infrastrutture e grandi strutture di vendita che, potenzialmente, possono avere impatti significativi,

in particolare, sull'ambiente, sulla salute ed il paesaggio;

4. visti gli obiettivi di aumento della produzione di energia da fonti rinnovabili (tra cui, in particolare, il fotovoltaico) definiti a livello nazionale e regionale, e le sempre più elevate richieste di installazione nel territorio, sarebbe necessario prevedere che gli Ambiti di paesaggio identificati dal Piano, in particolare quelli di pregio paesaggistico e agricolo, siano di riferimento per i progetti di trasformazione che esulano dalla scala locale, inclusi gli interventi di realizzazione di impianti per la produzione di energia;
5. i progetti esecutivi delle infrastrutture interferenti direttamente o indirettamente con i Siti di Rete Natura 2000 siano sottoposti a valutazione incidenza;
6. in merito al monitoraggio:
 - rilevare dati di dettaglio sugli incidenti stradali, riportandone il numero, la gravità e l'incidentalità;
 - valutare l'utilizzo di indicatori relativi alla ciclabilità e pedonalità per valutare il grado di accessibilità ciclo-pedonale del territorio;

VISTO

il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale";

la legge regionale dicembre 2017, n. 24 del 21 "Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio";

a legge 11 settembre 2020, n. 120 n. "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitali»";

RICHIAMATI:

- la Legge regionale 26 novembre 2001, n. 43 "Testo Unico in materia di organizzazione e di rapporti di lavoro nella Regione Emilia-Romagna";
- la deliberazione di Giunta regionale 07 marzo 2022 n. 325

"Consolidamento e rafforzamento delle capacità amministrative: riorganizzazione dell'ente a seguito del nuovo modello di organizzazione e gestione del personale", con decorrenza dal 1/4/2022;

- la deliberazione di Giunta regionale 27 marzo 2023 n. 474 "Disciplina Organica in materia di organizzazione dell'Ente e gestione del personale. Aggiornamenti in vigore dal 1° aprile 2023 a seguito dell'entrata in vigore del Nuovo Ordinamento Professionale di cui al Titolo III del CCNL funzioni locali 2019/2021 e del PIAO 2023/2025";
- la deliberazione di Giunta regionale 21 marzo 2022 n. 426 "Riorganizzazione dell'ente a seguito del nuovo modello di organizzazione e gestione del personale. Conferimento degli incarichi ai Direttori Generali e di Agenzia";
- la deliberazione di Giunta regionale 10 aprile 2017 n. 468 "Il sistema dei controlli interni nella Regione Emilia-Romagna", per quanto applicabile;
- la deliberazione di Giunta regionale 29 gennaio 2024 n. 157 "Piano Integrato delle Attività e dell'Organizzazione 2024-2026. Approvazione";
- la determinazione del Direttore Cura del Territorio e dell'Ambiente 25 marzo 2022 n. 5615 "Riorganizzazione della Direzione Generale Cura del Territorio e dell'Ambiente. Istituzione Aree di lavoro. Conferimento incarichi dirigenziali e proroga incarichi di posizione organizzativa";
- la determinazione del Direttore Cura del Territorio e dell'Ambiente 19 dicembre 2022 n. 24717 "Conferimento incarichi dirigenziali presso la Direzione Generale Cura Del Territorio e dell'ambiente";
- il decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33 "Riordino della disciplina riguardante il diritto di accesso civico e gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni";
- la deliberazione di Giunta regionale 27 novembre 2023 n. 2077 "Nomina del Responsabile per la prevenzione della corruzione e della trasparenza";
- la determinazione 9 febbraio 2022 n. 2335 "Direttiva di indirizzi interpretativi degli obblighi di pubblicazione

previsti dal decreto legislativo n. 33 del 2013. Anno 2022”;

Viste altresì le circolari del Capo di Gabinetto del Presidente della Giunta regionale del 13/10/2017 PG/2017/0660476 e del 21/12/2017 PG/2017/0779385 contenenti le indicazioni procedurali per rendere operativo il sistema dei controlli interni predisposto in attuazione della sopra citata deliberazione n. 468/2017;

ATTESTATO che il sottoscritto dirigente, responsabile del procedimento, non si trova in situazione di conflitto, anche potenziale, e di interessi;

Attestata la regolarità amministrativa del presente atto;

D E T E R M I N A

a) di esprimere il PARERE MOTIVATO AMBIENTALE sul Piano Territoriale di Area Vasta (PTAV) della Provincia di Piacenza, con le condizioni di seguito elencate:

1. per quanto riguarda la possibilità della crescita e/o ampliamento delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi/ logistici/ commerciali di competenza del PTAV, in relazione alla loro localizzazione, trattandosi prevalentemente di ambiti esistenti, si ritiene necessario predisporre uno specifico monitoraggio al fine di mantenere aggiornata la conoscenza delle condizioni ambientali degli ambiti risultati particolarmente critici dalla diagnosi del Quadro conoscitivo e poter orientare l'ammissibilità degli interventi;
2. vanno esplicitati i criteri utilizzati per la classificazione delle Aree produttive di rilievo sovracomunale esistenti, in particolare i criteri riferiti alle interferenze con zone ed elementi di interesse naturalistico ed ambientale, alla vulnerabilità del sistema delle acque, della qualità dell'aria e del traffico;
3. la individuazione di limiti e condizionamenti deve essere riferita, soprattutto, alle scelte di piano aventi ad oggetto i poli produttivi/logistici, le infrastrutture e grandi strutture di vendita che, potenzialmente, possono avere impatti significativi, in particolare, sull'ambiente, sulla salute ed il paesaggio;

4. visti gli obiettivi di aumento della produzione di energia da fonti rinnovabili (tra cui, in particolare, il fotovoltaico) definiti a livello nazionale e regionale, e le sempre più elevate richieste di installazione nel territorio, sarebbe necessario prevedere che gli Ambiti di paesaggio identificati dal Piano, in particolare quelli di pregio paesaggistico e agricolo, siano di riferimento per i progetti di trasformazione che esulano dalla scala locale, inclusi gli interventi di realizzazione di impianti per la produzione di energia;
5. i progetti esecutivi delle infrastrutture interferenti direttamente o indirettamente con i Siti di Rete Natura 2000 siano sottoposti a valutazione incidenza;
6. in merito al monitoraggio:
 - rilevare dati di dettaglio sugli incidenti stradali, riportandone il numero, la gravità e l'incidentalità;
 - valutare l'utilizzo di indicatori relativi alla ciclabilità e pedonalità per valutare il grado di accessibilità ciclo-pedonale del territorio
- b) di trasmettere, ai sensi dell'art. 16, del d.lgs. 152/06, copia della presente determinazione alla Provincia di Piacenza; al riguardo si ricorda che, ai sensi dell'art. 17, del D.lgs. 152/06 si dovrà provvedere a rendere pubblica la decisione finale in merito all'approvazione del Piano, nonché il Parere motivato, la Dichiarazione di sintesi e le misure adottate in merito al monitoraggio;
- c) di informare che è possibile prendere visione del Piano Territoriale d'Area Vasta (PTAV) della Provincia di Piacenza e di tutta la documentazione oggetto dell'istruttoria presso la Regione Emilia-Romagna, Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni, via della Fiera 8, Bologna;
- d) di rendere pubblico attraverso la pubblicazione sul proprio sito Web, ai sensi dell'art. 17, del d.lgs. n.152/06, la presente determinazione.

DENIS BARBIERI