

Prot. 240117/GP/6/U

Piacenza, 17 gennaio 2024

Provincia di Piacenza

Servizio "Territorio e Urbanistica,
Sviluppo, Trasporti, Sistemi
Informativi, Assistenza agli Enti
Locali"
Corso Garibaldi n. 50
29121 Piacenza

Oggetto: osservazioni e contributi relativi al PTAV di Piacenza - Piano Territoriale di Area Vasta, assunto con Provvedimento Presidenziale n. 132 del 10/11/2023 (L.R. n. 24/2023, art. 45, comma 5)

Buongiorno,

la presente per porre alla Vostra cortese attenzione le osservazioni ed i contributi in riferimento all'oggetto da parte della scrivente Associazione.

L'occasione ci è gradita per porgere i nostri più cordiali saluti.

CONFAPI INDUSTRIA PIACENZA
Il Presidente
Giangiaco Ponginibbi



OSSERVAZIONI E CONTRIBUTI DI CONFAPI INDUSTRIA PIACENZA

AL PTAV DELLA PROVINCIA DI PIACENZA NELLA FASE DI FORMAZIONE DEL PIANO

Sono assolutamente condivisibili i tre assi strategici del Piano:

1. **ABITABILITÀ E NUOVI BISOGNI:** le dinamiche della popolazione, il sistema dei servizi e della mobilità, la struttura degli insediamenti
2. **ATTRATTIVITÀ DEL TERRITORIO E SOSTENIBILITÀ DELLE PRODUZIONI:** le dinamiche dei sistemi produttivi e la loro sostenibilità sociale, economica, ambientale
3. **RISORSE NATURALI E RESILIENZA:** le risorse naturali; gli effetti del cambiamento climatico

Obiettivi strategici indicati:

- contenere il consumo di suolo quale bene comune e risorsa non rinnovabile;
- favorire la rigenerazione dei territori urbanizzati e la qualità urbana ed edilizia;
- tutelare e valorizzare il territorio nelle sue caratteristiche ambientali e paesaggistiche;
- favorevoli al benessere umano;
- tutelare e valorizzare i territori agricoli e le relative capacità produttive agroalimentari;
- contribuire alla tutela e valorizzazione degli elementi storici e culturali del territorio regionale;
- promuovere le condizioni di attrattività del sistema regionale e dei sistemi locali, promuovere maggiori livelli di conoscenza del territorio e del patrimonio edilizio esistente.

Tra gli obiettivi generali da aggiungere a nostro giudizio:

- la piena salvaguardia del tessuto imprenditoriale provinciale con le sue molteplici articolazioni a difesa dello sviluppo sostenibile del territorio, di una piena occupazione e di una sempre maggiore attrattività considerando i dati demografici attuali ed il confronto con aree a noi vicine che hanno saputo cogliere anche attraverso una lungimirante pianificazione importanti momenti di crescita.

Una provincia in grado di attrarre nuovi residenti, nuove aziende, nuovi studenti e turisti e con un'alta qualità della vita non può prescindere da un criterio di Resilienza applicato anche alle realtà imprenditoriali ed economiche già presenti nel piacentino.

Cogliendo l'opportunità offerta dall'Amministrazione Provinciale di osservare in questa fase di formazione del Piano, proponiamo alcune riflessioni sui seguenti contenuti.

SISTEMA DELLA MOBILITA'

La definizione di un target di lungo termine con trasporti ferroviari in aumento e trasporti su gomma in diminuzione non può che trovarci in accordo, tuttavia emergono diverse criticità relative alla rete viaria stradale che intendiamo evidenziare.

Cispadana

Al fine di rafforzare le connessioni con la rete viaria regionale e nazionale, per garantire la decongestione degli assi viari di attraversamento dei principali centri urbani e incrementare le connessioni radiali con il capoluogo, si chiede di rivalutare il tratto piacentino della Cispadana. Troppo cauto è limitarsi al collegamento tra la SP588R e il casello A21 dir di San Pietro in Cerro. Manca un tratto stradale che possa fornire all'interno del territorio provinciale un collegamento veloce con la città di Parma e gli altri capoluoghi della regione Emilia-Romagna alternativo alla congestionata via Emilia. Tale pianificazione non può prescindere al coinvolgimento di realtà extra regionali e in particolare a tal fine si pensa all'Amministrazione provinciale di Cremona.

Pedemontana: mediana alta e mediana bassa

La mancanza di una pianificazione sulla direttrice Pedemontana neppure nelle previsioni PRIT 2025 porterà ad aggravare il traffico in corrispondenza del capoluogo provinciale che per il momento si avvale solo dell'opportunità di completamento della tangenziale ovest-sud-est di Piacenza fino all'intersezione A21 (Rottofreno) e raddoppio a due corsie per senso di marcia in tutto il tracciato.

Tangenziale nord di Piacenza

Negli scenari di mobilità alternativi PTAV1 e PTAV2 con la strategia ASI, non risultano esserci previsioni in merito ad accordi con i gestori dell'autostrada A21 e l'Amministrazione provinciale di Lodi per la realizzazione di un nuovo ponte sul Po in zona Le Mose, di una variante SS9 in collegamento con ingresso A1 di Guardamiglio e di un nuovo collegamento stradale tra A1 Guardamiglio e A21 Rottofreno configurabile come tangenziale Nord.

Interessante invece la proposta di declassamento del tratto autostradale A21 tra PC Ovest e PC Sud.

Variante SP 10 Caorsana

In ottica di dirottare il traffico pesante in direzione Cremona si esprime accordo rispetto alla variante SP 10 Caorsana presso Roncaglia, così come da proposta del Comune di Piacenza per il PRIT 2025 e in fase di contributo preliminare al PTAV nel 2021.

Navigazione fluviale

Facendo riferimento all'obiettivo generale TERRA DEL PO nessuna previsione risulta per quanto riguarda lo sviluppo del trasporto commerciale fluviale. Il completamento delle costose opere relative alla conca di Isola

Serafini e il ripristino della piena viabilità fluviale lasciavano presagire la possibilità di uno sviluppo dell'economia fluviale con un trasferimento di quota parte di merci sul fiume Po.

Con riferimento all'obiettivo 1.3 e alla conseguente azione promuovere la navigazione sul Po potenziando le necessarie infrastrutture, si evidenzia tuttavia la mancanza di una sede portuale nel territorio provinciale e in particolare nel capoluogo. Nessun nuovo attracco-approdo risulta pianificato manca altresì un censimento degli attracchi fluviali ad uso privato già presenti legittimati sul fiume Po che potrebbero sopperire in avvio a tale funzione. Il nostro pensiero è di poter restituire al Po una funzione primaria di via di comunicazione, tuttavia con la creazione del Demanio Regionale e l'introduzione di nuovi costi relativi all'occupazione degli spazi acquei, abbiamo assistito ad un progressivo depauperamento delle realtà imprenditoriali presenti sui fiumi, anche con riferimento all'accoglienza turistica. Da valutare azioni che possono in qualche modo sostenere nuove occasioni imprenditoriali e favorire la ricettività turistica.

Sottosistema mobilità pubblica

Il Piano fornisce una descrizione analitica di offerta e domanda di trasporto pubblico con riferimento al trasporto ferroviario ed al trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano. Per il trasporto ferroviario non è indicato il riferimento temporale cui sono forniti i dati di numero treni e saliti/discesi.

Per il trasporto pubblico locale viene fotografata la situazione al 2019, ma non vengono forniti né per l'offerta di servizi né per la domanda dati riferiti ad un periodo temporale tale da fare comprendere un trend evolutivo (da cui comunque sarebbe da escludere l'anno 2020) che potrebbe essere utile in fase di diagnosi al fine di individuare concretamente gli interventi volti a realizzare l'obiettivo di una mobilità sostenibile e di un aumento della quota del TPL a discapito dell'auto privata.

L'analisi, avendo come riferimento il censimento ISTAT, ha un riferimento temporale di 20 - 10 anni fa.

Nell'ambito del quadro conoscitivo relativo al sistema mobilità ed accessibilità, l'unico dato disponibile con riferimento alla ripartizione modale è quello riportato nel documento del 2011.

Al fine di realizzare l'obiettivo dichiarato di diminuire la quota di spostamenti effettuati con l'auto privata a favore delle modalità di trasporto alternative, sarebbe utile conoscere lo stato di fatto riferito ad un periodo temporale più recente.

In vista della prossima realizzazione della metropolitana leggera della città di Piacenza si ritiene importante valutare un percorso ed annesso fermate che compensano anche la zona industriale ed il polo logistico.

OBIETTIVO SPECIFICO 2.1

Operare per un re-orientamento delle traiettorie di sviluppo verso settori a minore consumo di suolo, orientati verso le green technologies.

Apprezzabile è l'azione 2.1.2. che vuole 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, limitando la localizzazione di nuove attività logistiche ai poli di rilievo sovracomunale già esistenti.

UTILIZZO DI NUOVO SUOLO AL 3%

Come previsto dalla Legge Regionale di riferimento e, come già osservato da altre Associazioni territoriali, tale limitazione sia reso funzionale all'obiettivo dell'attrattività e della competitività del territorio. Pienamente condivisibile l'obiettivo di ridurre l'utilizzo di nuovo suolo e, a tal fine, si propone che tale regola, al fine di non pregiudicare eventuali investimenti strategici (così come già previsto dalla legge sull'attrattività) escluda dal computo del 3% investimenti strategici, ampliamenti di aziende già presenti nonché opere di interesse pubblico finalizzate a rendere un territorio più attrattivo e moderno.

In caso di ripristino allo stato agricolo o semplicemente verde di aree precedentemente costruite quest'ultime dovranno essere computate nel calcolo generale. Tutto ciò deve valere sia per le aree dismesse che per le aree militari che, in futuro prossimo, potranno trovare nuove funzioni.

In tema urbanistico si pone altresì l'attenzione all'articolo 53 della legge regionale vigente, con l'auspicio del mantenimento della procedura in essere per gli interventi di ampliamento e ristrutturazione di fabbricati adibiti all'esercizio di impresa, o interventi di nuova costruzione, nella stessa area di pertinenza o in prossimità, di fabbricati necessari per lo sviluppo e la trasformazione di attività economiche già insediate.

RIGENERAZIONE URBANA

Molto interessante da un punto di vista imprenditoriale lo studio sulle aree dismesse nel territorio provinciale.

Sulle aree oggetto di rigenerazione si consenta la possibilità di cambiamento: destinazione d'uso, posizionamento dei fabbricati più "libero" all'interno dell'area rigenerata e, ove possibile, un adeguamento delle volumetrie alle nuove esigenze.

RESILIENZA E CAMBIAMENTO CLIMATICO

Facendo riferimento ai recenti periodi assai siccitosi, con l'importante esigenza di sostenere il tessuto imprenditoriale agroalimentare e garantire a tutti i piacentini l'acqua potabile non possiamo non sostenere la pianificazione di bacini, invasi naturali o artificiali e qualora necessario di dighe che possano favorire la raccolta delle acque piovane e la loro conservazione. Sosteniamo altresì la previsione della piantumazione di un albero per ogni nuovo nato e le limitazioni alla circolazione dei veicoli più inquinanti.

FONTI RINNOVABILI

In coerenza con gli obiettivi della transizione energetica (più fonti rinnovabili) e dell'economia circolare (facilitazione del riutilizzo di prodotti) che non devono restare solamente intenzioni, si chiede di favorire la realizzazione di impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili. Per la realizzazione di impianti da fonti rinnovabili, assistiamo spesso a situazioni di blocco in avvio per norme poco chiare o di difficile attuazione.

RISCHIO-IDRAULICO

Sosteniamo la richiesta già presentata dall' Amministrazione Comunale di Piacenza:

“Necessità di gestione del vincolo delle fasce di tutela del reticolo idrografico secondario a livello comunale ma in modo unitario per tutta la Provincia con regale, materiali, sistemi costruttivi, colori, etc. declinati nel PTAV e valide per tutti i comuni della Provincia, stabilite in accordo con il Ministero per i Beni Culturali ed Ambientali ed i vari enti gestori di questo reticolo.

Ciò potrebbe costituire una notevole semplificazione degli interventi soggetti ad autorizzazione paesaggistica (e se possibile, comportare l'eliminazione del parere della Soprintendenza) rendendo la gestione dei medesimi più snella e semplice.

La semplificazione/sburocratizzazione, conseguentemente, potrebbe significare un notevole passo avanti nel coinvolgimento dei privati proprietari a realizzare piccoli ma necessari interventi di sistemazione idraulica che porterebbero un beneficio per tutta la collettività.”

ECONOMIA CIRCOLARE

Il riutilizzo di prodotti già usati o il loro trattamento per una nuova vita è fondamentale per realizzare il disegno della sostenibilità. Si propone di facilitare tali processi semplificando l'autorizzazione degli impianti di trattamento. Tutto ciò al fine di creare filiere per la rigenerazione di materie prime. Occorre quindi stabilire criteri concreti per poter realizzare in tempi certi questi impianti.