

MOTIVAZIONE DEL CONTRIBUTO (PREMESSA):

Dall'analisi dell'Allegato "MOBILITA'" del documento "DOSSIER VERSO IL PIANO - SCENARIO DI RIFERIMENTO E SFIDE", risalta in modo evidente la massiccia ed eccessiva presenza di nuova viabilità pianificata.

Tutte le proposte viabilistiche, seppure indicate nel PTAV in modo schematico, offrono comunque una chiave di lettura in grado di individuare i tracciati ma soprattutto la visione, improntata all'espansione infinita delle infrastrutture stradali, alla rincorsa di una domanda alla quale non si intende porre alcun limite o almeno fornire un nuovo e diverso orientamento, per cercare di ridurre il consumo di suolo, l'inquinamento atmosferico e l'impatto sul clima, attraverso un processo tendente all'obiettivo della decarbonizzazione, da tutti invocato ma a cui non seguono decisioni conseguenti.

Nel documento sono riportate un elevato numero di modifiche alla viabilità esistente: tangenziali, bretelle, varianti a percorsi di strade provinciali e statali che incidono in modo determinante sugli aspetti ambientali. In parte tali interventi erano già presenti nel PTCP e quindi ripresi nel nuovo documento di pianificazione territoriale, in parte aggiunti, anche in base a test modellistici sugli effetti trasportistici e sull'impatto ambientali e sugli ecosistemi.

Nello stesso documento si legge (pag. 13): "**Le opere infrastrutturali oggetto dei test modellistici sono di grande rilevanza e impegno e la loro realizzazione richiede non solo ingenti risorse finanziarie ma determina significativi impatti sull'ambiente e consumo di suolo.**"

L'aumento di traffico e alcune situazioni di oggettivo congestionamento di alcune infrastrutture esistenti, in particolari orari della giornata, sono la conseguenza di un modello di mobilità che ha mostrato tutti i suoi limiti, sia in termini di tempi di percorrenza, di sicurezza per le persone ma soprattutto in termini di inquinamento atmosferico, reso ancora più accentuato dall'enorme sviluppo della logistica e del mancato adeguamento del trasporto su ferro e del trasporto pubblico.

A questi problemi il PTAV in esame fornisce "soluzioni" superate rispetto ai modelli di mobilità sostenibile. A prescindere dalle proposte - che condividiamo - di messa in sicurezza, e la previsione di rotonde nei punti più critici delle strade provinciali, dove si sono purtroppo verificati numerosi e gravi incidenti, riteniamo che le proposte più urgenti e significative riguardino il potenziamento della tangenziale di Piacenza e dal suo collegamento con l'autostrada A21 (purtroppo non c'è alcun cenno alla tangenzialina nord, prevista dal PSC di Piacenza) e soprattutto il potenziamento della ferrovia comprensoriale fra Fiorenzuola e Castel San Giovanni. Mentre qualsiasi tutte le altre tangenziali, bretelle, varianti, ecc. elencate nella tabella del PTAV1, rappresentano un approccio che favorisce, anziché disincentivare la mobilità individuale e su gomma.

Occorrerebbe invece una radicale revisione di approccio, basato sulla filosofia ASI (*Avoid* = ridurre gli spostamenti e in particolare quelli veicolari; *Shift* = favorire il cambio modale, dai modi di trasporto a maggior impatto a quelli a impatto minore e nullo; *Improve* = rendere più efficienti ed efficaci i servizi e le infrastrutture di trasporto).

Occorrerebbe cioè un vero e proprio PPMS (Piano Provinciale della Mobilità Sostenibile), sull'esempio di quello già sperimentalmente realizzato nella provincia di Bolzano.

(Nota: il **PPMS 2035 di Bolzano, si collega agli obiettivi prioritari del **Green Deal Europeo** e del **PNIEC** (Piano Nazionale Energia e Clima che prevede anche la decarbonizzazione dei mezzi di trasporto) e, come richiesto dal REG. CE 1060/21, realizza una **PIANIFICAZIONE COMPLETA del sistema della mobilità fondata sull'integrazione di tutte le modalità di trasporto per assicurarne la sostenibilità ambientale, economica e sociale, configurandosi come Piano Direttore1 rispetto agli altri piani e programmi**).*

Il **PPMS della provincia di Piacenza** dovrebbe avere le seguenti caratteristiche:

- 1) Blocco del continuo aumento dei flussi di traffico fra il capoluogo e i Comuni di cintura. Obiettivo raggiungibile mediante una pianificazione più lungimirante dei PUG dei Comuni di pianura, evitando la previsione di nuova residenzialità esterna ma favorendo, con tutti gli strumenti possibili, la riqualificazione e rigenerazione urbana del capoluogo, aumentandone l'attrattività mediante la crescita della qualità urbana e ambientale.

- 2) Dotazione di un collegamento ferroviario efficiente per ogni polo logistico esistente. Innanzitutto il trasferimento dello scalo ferroviario merci dalla stazione di Piacenza al polo di Le Mose (previsto da decenni ma non ancora realizzato) ma anche l'avvio del collegamento dell'insediamento di Pontenure e del polo di Castel San Giovanni, già dotati di binari ma paradossalmente non utilizzati. Purtroppo l'insediamento di Fiorenzuola, pur trovandosi relativamente vicino alla ferrovia può essere collegato solo mediante un tratto stradale (paradossale e miope, a questo proposito, la recente approvazione dell'insediamento logistico CARECO, privo di collegamento alla ferrovia). Il potenziamento dei collegamenti e degli scali ferroviari non sono di per sé garanzia di riduzione di traffico di camion. Occorrono, per renderli efficaci, protocolli ben precisi che stabiliscano un cronoprogramma per il progressivo trasferimento delle merci dalla gomma al ferro. Accordi non facoltativi ma imposti dai Sindaci e dalle autorità sanitarie, a seguito della procedura di infrazione comminata dalla Commissione Europea per il superamento dei limiti di PM, nel novembre del 2020, e a seguito della nuova Direttiva Europea sulla qualità dell'aria (2023) che ha reso più stringenti i limiti da non superare per le emissioni inquinanti.
- 3) Introduzione di sistemi di telerilevamento dei flussi di traffico. In molti casi (es. Roncaglia, Caorso, Rottofreno, Castel San Giovanni, ecc.) il traffico sulle strade provinciali e comunali (talvolta addirittura nei centri abitati), è imputabile al risparmio economico degli autisti di camion, che utilizzando la viabilità ordinaria, anziché l'autostrada, non pagano i pedaggi. I moderni sistemi di telerilevamento delle targhe, grazie alla evoluzione tecnologica, consentirebbero di obbligare a percorsi più diretti verso i più vicini caselli autostradali, liberando la viabilità ordinaria e riducendo il bisogno di adeguamento e di consumo di suolo per la moltiplicazione di nuove tangenziali e bretelle. Ovviamente non basta la tecnologia ma specifici accordi con gli operatori logistici e con le imprese di autotrasporti.
- 4) Introduzione di nuovi parametri per l'utilizzo di mezzi elettrici anche per il trasporto di merci. Non solo per la fornitura delle merci nei centri urbani (vedi pack stations previsti dal PUMS di Piacenza e non ancora avviati, nonostante siano passati cinque anni dalla sua redazione), ma anche per la fornitura delle merci arrivate nel polo logistico tramite ferrovia e da consegnare a distanze medie e brevi, cioè nel raggio di 200-300 Km, in località decentrate e sprovviste di ferrovia. Distanze assolutamente gestibili da camion elettrici. Idem per il percorso inverso, dai produttori che devono caricare le merci sui treni in partenza dai poli logistici. Anche in questo modo si potrebbero raggiungere sensibili obiettivi di abbattimento delle emissioni inquinanti, oggi praticamente impossibili solo con le "vecchie" ed inefficaci misure del PAIR.
- 5) Efficientamento dei tragitti ferroviari "comprensoriali" per il trasporto delle persone, già esistenti sulle tratte da Castel San Giovanni a Fiorenzuola ma anche da Piacenza a Cremona e Piacenza-Lodi Milano. La prima e seconda tratta permetterebbe di spostare importanti flussi di traffico dall'auto al mezzo pubblico. Ovviamente, come sosteniamo da decenni (primo Patto per Piacenza, poi Piano Strategico, poi proposte per il PRIT, poi PUMS, ecc.), non basta una riverniciata dei treni. Occorre una riqualificazione complessiva del sistema ferroviario, con più treni, orario cadenzato, riqualificazione delle stazioni, nuovi parcheggi, collegamenti fra treni e TPL su strada, ecc. In parole povere un sistema di trasporto pubblico che deve essere efficiente e diventare davvero alternativo al trasporto privato. Stessa cosa deve avvenire per la tratta PC-Milano, ovviamente per favorire i trasferimenti dei numerosissimi pendolari. Difficile comprendere perché la Provincia di Piacenza, oltre a non fare adeguate pressioni sulla Regione per la realizzazione del progetto, non abbia cercato di utilizzare i finanziamenti del PNRR.
- 6) Attuazione del PUMS di Piacenza (ampliamento della ZTL e delle aree a 30, parcheggi scambiatori, riqualificazione e velocizzazione del trasporto pubblico, rete di piste ciclabili collegate e in sicurezza, ecc.).

Tutti questi provvedimenti, elencati in estrema sintesi, ridurrebbero drasticamente la necessità di nuove infrastrutture con risparmio di costi e spesa pubblica, senza considerare il risparmio di suolo, che – se fosse calcolato (come noi riteniamo possibile e necessario) – supererebbe di gran lunga la quantità di terreno consumabile per nuovi insediamenti fino al 2050, grazie al limite del 3% stabilito dalla legge 24/2017; altroché consumo di suolo zero...

I nuovi interventi invece elencati e previsti dal PTAV produrrebbero un rilevante e ingiustificato impatto sul territorio a fronte di una situazione viabilistica che, sostanzialmente, già riesce a soddisfare le esigenze del territorio provinciale, se si escludono quelle criticità imputabili all'esplosione della logistica che - come abbiamo sopra illustrato - potrebbero essere risolte con soluzioni meno costose ed impattanti. Per la mobilità delle persone vale invece il principio del potenziamento e adeguamento del trasporto pubblico (con un ridisegno complessivo degli orari,

dei tracciati e della tariffazione), dell'ammodernamento delle ferrovie comprensoriali (con funzione di metropolitana di superficie), e il potenziamento della rete della viabilità ciclabile.

In definitiva, **si ritiene che le proposte viabilistiche inserite nel PTAV siano fortemente sovrastimate rispetto alle esigenze di una Provincia come Piacenza e che l'impatto ambientale, in termini di consumo di suolo e di paesaggio, risulta decisamente più elevato rispetto ai vantaggi attesi.**

Anche nella "Valutazione trasportistica degli interventi infrastrutturali" (Paragrafo 4.2 dell'allegato PTAV in trattazione) si espongono dei valori assai modesti, nel loro complesso, rispetto la portata dei tracciati viabilistici nuovi e l'impatto ambientale prodotto.

Per quanto riguarda l'impatto "consumo di suolo" dovuto alle proposte di nuova viabilità, viene descritta nel paragrafo 4.3 la effettiva portata dell'impatto atteso, che si concretizza in consumo diretto e indiretto (aree intercluse fra la viabilità e l'edificato esistente, formazione di reliquati, ecc.), con un'ingente sottrazione di coltivazione agricola che andrebbe ad aggravare la tendenza degli ultimi decenni. La qual cosa si porrebbe in stridente contraddizione con i primari obiettivi previsti dal documento **"STRATEGIA DI PIANO": "contenere il consumo di suolo quale bene comune e risorsa non rinnovabile"**.

Inoltre va evidenziato che nel decennio di riferimento come scenario di Piano, fino al 2032, è previsto un aumento delle percorrenze complessive del 8,6%, dovuto prevalentemente all'aumento dei flussi lungo le autostrade mentre sulla tangenziale di Piacenza e sul complesso della viabilità ordinaria gli aumenti sono decisamente inferiori.

Si richiede pertanto un forte ridimensionamento delle previsioni di nuove infrastrutture viabilistiche, sia derivante dal precedente strumento di programmazione (PTCP), sia di nuova pianificazione. In particolare si propone una revisione dell'elenco previsto dal PTAV, sulla base delle motivazioni di seguito illustrate in dettaglio.

***(Nota sul consumo di suolo)**

L'art. 5 della LR. 21.12.2017 n° 24 "Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio, assume l'obiettivo del **consumo di suolo a saldo zero da raggiungere entro il 2050**; obiettivo che risulterebbe prioritario anche dalla lettura della documentazione del PTAV.

Il successivo art. 6 al comma 1 stabilisce che, dalla entrata in vigore della LR 24/2017 fino al 2050, il consumo di suolo complessivo non può essere superiore al 3% della superficie del territorio urbanizzato.

Dal computo della quota del 3%, non sono però comprese le aree utilizzate per la realizzazione (fra altre motivazioni): "a) di opere pubbliche di rilievo sovracomunale e di opere qualificate dalla normativa vigente di interesse pubblico" (art. 6 comma 5 lettera a). Pertanto tutto il consumo di suolo determinato dalle previsioni di nuova viabilità andrebbero ad incidere in modo significativo sul mancato raggiungimento dell'obiettivo, impedendo di contribuire anche all'urgente lotta ai cambiamenti climatici.

Oltretutto, vale la pena rammentare che il comma 5 stabilisce anche che la scelta di realizzare opere pubbliche deve essere attuata a seguito di: "... **valutazione che non sussistano ragionevoli alternative localizzative che non determinino consumo di suolo ...**". Principio che viene ribadito in modo sistematico nell'articolato che costituisce l'allegato "DISCIPLINA del PTAV"; in particolare negli artt. 18, 19, 20, 21, 22.

La maggior parte delle proposte viabilistiche, infine, sono chiaramente in contrasto con l'art. 2 comma 2 della "Disciplina del PTAV" che richiama integralmente l'art. 1 comma 2 della LR. 24/2017 in merito a: 1) tutela e valorizzazione del territorio nelle sue caratteristiche ambientali e paesaggistiche ...; 2) tutela e valorizzazione dei territori agricoli e delle relative capacità produttive agroalimentari ...; 3) tutela e valorizzazione degli elementi storici e culturali del territorio regionale.

Di seguito si riportano alcune delle infrastrutture previste per le quali si richiede una revisione. Sono riportate in modo progressivo seguendo anzitutto la classificazione effettuata sulle tavole allegata alla MOBILITA'.

OGGETTO DEL CONTRIBUTO:

PTAV1 Tangenziale di Cadeo – Roveleto variante alla SS9

Corrisponde ad un tracciato superiore a 4 Km, prevalentemente su nuovo percorso con un potenziamento di un tratto di circa 1,2 Km di strada preesistente. Considerate le caratteristiche della SS9 (di cui la nuova tangenziale corrisponde ad un percorso alternativo) corrispondente praticamente ad un ampio rettilineo che attraversa i centri abitati di Cadeo, Roveleto e Fontana Fredda, con 1 semaforo ciascuno negli abitati principali (Cadeo e Roveleto), **si ritiene che la nuova previsione sia sproporzionata e ambientalmente non giustificata**. Infatti, i flussi di traffico sulla via Emilia non sono così gravosi (come, ad esempio, per l'abitato di Pontenure) da giustificare una nuova impattante tangenziale; anche perchè le abitazioni nel comune di Cadeo sono a diversi metri dal tracciato della via Emilia, diversamente da Pontenure.

PTAV5 Nuovo tracciato SP7 in Comune di Gragnano T.se.

Nuovo tratto di strada provinciale SP7 per uno sviluppo di 5,5 Km, completamente su terreni agricoli. Si caratterizza come tangenziale di Gragnano T.se. Si rileva che è il solo attraversamento del paese (che ha uno sviluppo di 1,3 Km) che risulta abbastanza difficoltoso, considerato il traffico pesante e la sezione stradale assai ridotta, mentre il resto del tracciato attuale non presenta particolari problematiche, rispetto l'attuale flusso veicolare, anche in relazione all'abitato di Gragnanino.

La nuova previsione consiste in un tronco nuovo che da Tuna porta direttamente all'imbocco del ponte Paladini sul F. Trebbia.

La variante in oggetto comporterebbe un impatto ambientale enorme, a fronte di un vantaggio viabilistico effettivamente modesto, se si esclude il tema della sicurezza per pedoni e ciclisti nel tratto del centro abitato, tenuto conto che prima e subito dopo l'abitato esiste una pista ciclabile su percorso dedicato.

Per tale motivo, si propone una differente modalità di intervento: il traffico pesante in discesa, proveniente da Casaliggio verso Gragnano può essere deviato a destra con ingresso nella zona industriale (ove è presente un asse viabilistico rilevante) e quindi procedere verso nord su preesistente viabilità così da limitare il traffico sulla strada provinciale al centro del paese. Essendo la preesistente viabilità, di cui sopra, a servizio di zone residenziali potrebbe essere realizzata una tangenziale che dalla strada di ingresso alla zona industriale si sviluppa verso nord e quindi ad est del paese di Gragnano, con re-immissione sulla SP7. Tale tracciato, (dello sviluppo di circa 1600 m.) tuttavia, potrebbe essere utilizzato anche in salita da Gragnanino verso Gragnano e pertanto può essere realizzata una rotonda nell'incrocio sulla SP7.

Si ritiene pertanto incompatibile il nuovo tracciato proposto nel PTAV.

PTAV6 Completamento tangenziale ovest di Piacenza sino alla A21 (Rottofreno)

In merito al "Completamento e Potenziamento della Tangenziale di Piacenza", per quanto l'impatto ambientale dell'opera sia notevole, sarebbe senza dubbio inferiore alle ipotesi della "Mediana Alta e Bassa" di cui anche l'esito dei test trasportistici, riportato nell'allegato del Dossier Mobilità, sconsiglia l'attuazione.

Resta da completare il tratto che dallo sbocco del Ponte Paladini sulla SP7 raggiunge la SS10 e poi il nuovo casello autostradale di Rottofreno.

Riteniamo l'ipotesi del prolungamento della tangenziale nel lodigiano, con un nuovo ponte sul Po, a ovest del capoluogo (ipotesi "città snodo" del PSC del Comune di Piacenza), oltre che irrealistica per la mancanza di risorse economiche, estremamente impattante dal punto di vista ambientale. Oltretutto l'ipotesi non concordata con i Comuni del lodigiano, che infatti non hanno inserito la proposta nella propria pianificazione urbanistica, né di settore.

A proposito di tangenziali, sorprende invece la mancanza di alcun riferimento alla **tangenzialina Nord**, che da via Diete di Roncaglia dovrebbe portare a S. Antonio, attraversando un'area piuttosto delicata del parco del Trebbia ma consentendo di liberare da una porzione notevole di traffico il comparto nord della città.

Sarebbe stato utile un test trasportistico e di impatto ambientale, anche di questa infrastruttura, peraltro prevista dal vecchio PRG e dall'attuale PSC del Comune di Piacenza.

PTAV8 tangenziale di Borgonovo Val Tidone

Anche in questo caso, a fronte di un nuovo tracciato tutto su terreni agricoli (lunghezza circa 3 Km) per un, verrebbe abbandonato un tracciato viabilistico (strada Statale di Val Tidone SS412) che incide parzialmente sull'abitato di Borgonovo ma **non in modo tale da giustificare la costruzione di una tangenziale così impattante**. L'attuale tracciato incontra un punto critico nell'attraversamento pedonale degli studenti che devono raggiungere la scuola, in orari ben determinati e per brevissimo tempo. Criticità che potrebbe essere risolta con un intervento puntuale e assai meno costoso. Per il resto il tracciato ha caratteristiche abbastanza buone, è ben collaudato e non incide sul tessuto antico del paese. Potrebbe probabilmente essere migliorato con un diverso innesto della SP11 proveniente da Gragnano e la realizzazione di una rotonda al posto del semaforo, nella direzione di Castelnovo Val Tidone.

PTAV9 tangenziale di Castelnovo Val Tidone.

L'impatto è decisamente troppo elevato considerate le dimensioni dell'abitato stesso di Castelnovo (transito di soli 180 m.). Unica problematica è costituita da una curva con fabbricati che sono ubicati direttamente a ridosso del nastro di asfalto; curva che se affrontata a forte velocità potrebbe determinare seri problemi di sicurezza per limitata visibilità. Tuttavia i dispositivi già oggi installati (segnalatori per la riduzione di velocità, dispositivi luminosi, ecc.) sono tali da evitare situazioni di pericolo, se i conducenti rispettano le norme del Codice della Strada. **Pertanto non si ritiene che sussistano le condizioni che rendano indispensabile la realizzazione di un intervento dall'impatto ambientale così importante.**

PTAV10 Variante tra Ponte dell'Olio e Podenzano.

Corrisponde ad un nuovo tracciato che, praticamente, dalla località Albarola si diparte dalla (SS654R) corre parallelo al T. Nure fino all'imbocco del ponte sul Nure che dalla sponda sinistra (Podenzano) raggiunge San Giorgio (sponda destra del Nure). Il tracciato così come proposto ha uno sviluppo in linea d'aria di circa 10 Km Tale percorso si configura come un vero e proprio raddoppio della strada di Val Nure (SS 654R) e acquisisce il traffico proveniente dalla parte est della Provincia di Piacenza (destra Nure). Per tale traffico corrisponde di fatto alla realizzazione di tangenziale agli abitati di Podenzano, Vigolzone, Grazzano Visconti e Villò.

Per quanto l'attraversamento di questi centri abitati rappresenti un obiettivo rallentamento del traffico, che comunque negli ultimi anni è stato sottoposto a numerosi ed efficaci interventi di messa in sicurezza (semafori, rallentatori di traffico, segnalatori luminosi, rilevatori di velocità, ecc.), occorre rilevare con forza che il tracciato di variante, lungo i terreni che costeggiano il torrente Nure, rappresenta un **insostenibile impatto ambientale per il rilevante consumo di suolo agricolo non compensato da un adeguato vantaggio sotto il profilo trasportistico. Si ritiene una delle situazioni ambientali maggiormente incompatibile del PTAV.** Si giudica, infatti che l'attuale tracciato della SS654 R sia sicuramente in grado di sopportare il traffico nel tracciato in discussione considerato anche che corrisponde in modo prevalente a tratti rettilinei e l'attraversamento degli abitati è sicuramente agevole.

Basterebbe, come esempio da non riprodurre, la realizzazione della tangenziale di S. Polo e S Giorgio, probabilmente fra le prime in Italia nella classifica negativa per consumo di suolo.

PTAV11 Nuovo tratto Bettola Camia.

Per quanto riguarda il nuovo tracciato della SS654 R a monte di Bettola fino a Camia (con lo scopo di eliminare i tornanti di Camia) si ritiene l'impatto ambientale devastante. Si ritiene che possano essere attuate sicuramente delle modifiche all'attuale tracciato, con una sistemazione dell'attuale tracciato per renderlo più scorrevole e più sicuro. La realizzazione della variante, invocata da decenni dagli

amministratori locali, a valle del tracciato attuale, con partenza (da Bettola) a pochi metri sopra l'alveo del T. Nure (sponda sx), con percorso a mezza costa, su area naturale, in parte coltivata e sbocco sul preesistente tracciato appena dopo i tornanti di Camia, avrebbe un impatto ambientale molto consistente. Lo sviluppo di tale tracciato (considerata la misurazione sulla base della indicazione ideogrammatica) è di circa 2500 m. in linea d'aria. **Si ritiene che tale devastante impatto possa essere evitato mediante un semplice nuovo tracciato in corrispondenza e a valle dei tornanti di Camia per uno sviluppo in linea d'aria di circa 800 metri.**

PTAV13 Tangenziale di Farini.

Indicata sulla tavola PTAV con prosecuzione verso monte in sponda sinistra del T. Nure fino al collegamento sul ponte del Nure in località Cantoniera di Boli. Trattasi di un percorso di circa 4 Km ex novo. Il primo tratto può essere risolto attraverso tracciati, seppure ridotti rispetto alle esigenze, ma comunque presenti fino alla località Croce Lobbia. Proseguendo verso monte il percorso della nuova strada avviene a mezza costa quasi per intero attraverso aree boscate.

In ogni caso l'impatto della realizzazione del tracciato citato in sponda sx. del Nure ha un impatto sul territorio e l'ambiente di portata particolarmente elevata; come tracciato di montagna si ritiene fra i più impattanti. Se ne sconsiglia vivamente la realizzazione. È auspicabile la possibilità di operare sul tracciato della SS654R come proposto per la precedente viabilità in Comune di Bettola e quindi si ritiene che tale devastante impatto possa essere evitato modificando l'attuale tracciato mediante una sistemazione in sede, con il dovuto allargamento della carreggiata e la modifica di diverse curve. Oltretutto operare sui tracciati esistenti sarebbe anche un'opportunità per la sistemazione dei versanti in frana.

PTAV14 Tangenziale di Ponte dell'Olio

Trattasi del collegamento della SS654 R con la SP36 con nuovi tracciati ad est dell'abitato di Ponte dell'Olio. Anche in questo caso il traffico relativo al tracciato non giustifica una tale compromissione di territorio considerato, peraltro, che è già preesistente una viabilità interna che può essere adeguatamente funzionalizzata.

Si propone quindi una modifica progettuale per un migliore utilizzo della preesistente viabilità tenuto anche conto delle caratteristiche morfologiche della zona est di Ponte dell'Olio, consistente in una stretta vallata interamente boscata.

PTAV15 Tangenziale di Cortemaggiore

Si condivide parzialmente la proposta operata in merito alla tangenziale; tuttavia, l'ultimo tratto a nord della proposta di tangenziale può essere meno impattante utilizzando in maggior misura la viabilità preesistente considerato poi che il traffico non risulta particolarmente rilevante qualora si fissi l'obbligo dell'utilizzo della tangenziale al solo traffico pesante.

PTAV17 Tangenziale di San Pietro in Cerro e nuovo tracciato a nord del paese.

Anche in questo caso il consumo di suolo non pare coerente con la preesistente situazione, si ritiene di privilegiare la preesistente viabilità. Inoltre, viene proposto un nuovo casello sulla A21 da cui diparte un tracciato nuovo (PRIT11) che raggiunge la SP41 direttamente collegata con la SP588R con direzione Villanova e per uno sviluppo di circa 2,8 Km su fertile terreno di pianura.

L'obiettivo sarebbe di eliminare il transito verso San Pietro In Cerro ed effettuare un collegamento diretto con la SP41. **Considerato il traffico insistente su tale percorso, si ritiene superflua la previsione del tracciato nuovo in quanto l'impatto del consumo di suolo è sicuramente maggiore dei risultati sperati.**

PTAV18 Tangenziale di Trevozzo Alta Val Tidone

L'impatto ambientale prodotto dal nuovo tracciato (che 'scavalca' il paese a nord dell'abitato con uno sviluppo di circa 3Km) quindi da realizzare praticamente tutto a "mezza costa" è fortemente rilevante. Non risulta giustificato dal traffico sulla strada SP412 in quanto, altresì, il tracciato in attraversamento del paese è sicuramente sufficiente e non presenta ostacoli particolari, considerata anche la mole di traffico sicuramente non rilevante. Parimenti ai 2 tracciati sopra elencati in sponda sx del Nure a Bettola e Farini **la nuova viabilità produrrebbe un devastante impatto ambientale** (considerate anche le caratteristiche geomorfologiche dei siti interessati) non giustificato dai risultati attesi.

Se ne propone pertanto la soppressione.

PTAV19 Tangenziale di Rizzolo sulla SP36

Trattasi di un percorso di circa 1 Km interamente su terreni agricoli per evitare l'attraversamento dell'abitato di Rizzolo. Tale variante si ritiene non costituisca una priorità, tenuto conto dei dispositivi già adottati per mettere in sicurezza l'attraversamento del centro abitato (segnali per la limitazione della velocità, segnaletori luminosi, rilevatori di velocità, ecc.), nonostante la limitata dimensione della sezione stradale. **Si ritiene la proposta di variante non giustificata** da una reale necessità e particolarmente dannosa per l'ambiente interessato, essendo il nuovo tracciato interamente su terreni agricoli.

PTAV20 Carpaneto P.no

Trattasi di un nuovo tracciato che si sviluppa a partire dalla SP6 di Castell'Arquato (all'incrocio con la SP10 di Castellana di Gropparello) e procede a nord dell'abitato di Carpaneto fino alla immissione sulla SP38 di San Protaso; pertanto, necessita di nuovi ponti sui torrenti Vezzeno e Chero.

La lunghezza della nuova infrastruttura è di circa 4 Km interamente su fertili terreni agricoli.

Si ritiene l'infrastruttura troppo impattante per quanto concerne il consumo di suolo, considerando che l'attraversamento dell'abitato di Carpaneto P.no da parte dell'attuale tracciato della SP6 è abbastanza fluido e non risultano problematiche particolari di sicurezza a seguito nella installazione di 2 semafori e una rotonda. (preso altresì atto che tale attraversamento non interessa il centro storico ma un tessuto urbano relativamente recente). **L'attuale sezione viabilistica, peraltro, è già sufficiente e idonea.**

Nuova viabilità interessante l'abitato di Castelvetro con variante all'abitato di San Giuliano e Villanova sull'Arda: PRIT 01, PRIT 03, PRIT 10, PRIT 11

Il complesso nuovo intervento pianificato nella porzione nord – est del territorio piacentino che ha il suo centro principale nell'abitato di Castelvetro è costituito da:

- nuovo tratto di "intervento sulla grande viabilità" con realizzazione di nuovo casello sulla A21 appena a sud dell'abitato di Castelvetro; dal casello inizia un percorso verso nord diretto in Lombardia con nuovo ponte sul Po, tale percorso, dello sviluppo di circa 6 Km, deve sovrappassare la ferrovia Piacenza – Cremona e la SS10 oltre nuovo ponte sul Po.
- nuovo tracciato della SP588R che inizia dal nuovo casello citato sopra e con direzione verso sud raggiunge Villanova Sull'Arda, ne costituisce la tangenziale e si reimmette sul preesistente tracciato con direzione verso la Provincia di Parma, sviluppo di circa 8 Km con sovrappasso sulla ferrovia Fidenza – Cremona.

Nel territorio della fatidica Y coricata esistono problemi oggettivi in merito alla viabilità, per non parlare dell'inquinamento indotto dalle numerose attività produttive e dal traffico soprattutto pesante lungo le A21 e A1, le SS10 e SS9, nonché lungo le SP periferiche di raccordo.

Alle numerose problematiche sia di carattere ambientale che infrastrutturale che caratterizzano il triangolo corrispondente alla testa collocata a est della Y coricata (compresa fra Piacenza - Caorso/Monticelli-

Fiorenzuola) tutti i documenti PTAV prestano un'attenzione piuttosto modesta e comunque non adeguata alla necessità di una rimodellazione e riqualificazione del territorio e delle attività in esso insediate.

**(Nota: a cominciare dalla centrale nucleare di Caorso, in dismissione da decenni ma per la quale non è ancora stato definitivamente risolto il problema di una collocazione adeguata ed esterna alla centrale, dei rifiuti e delle scorie radioattive. Centrale e territorio circostante che potrebbe invece diventare un esempio virtuoso di riqualificazione - che meriterebbe in termini compensativi - mediante il rivestimento di tutte le coperture degli edifici e dei piazzali cementificati con pannelli fotovoltaici e mediante un progetto innovativo di tutela delle aree umide, boscate e naturali circostanti; opportunità davvero "strategica" a cui il PTAV non fa minimamente cenno).*

Proprio per il concentrarsi di un numero consistente di sorgenti e attività inquinanti, in questo triangolo a Est del capoluogo, che da tempo **chiediamo uno STUDIO di IMPATTO AMBIENTALE CUMULATIVO** che sia propedeutico ad una seria pianificazione del territorio sovracomunale e sia di aiuto nelle valutazioni ambientali puntuali che gli enti deputati al controllo sono tenute a fornire, nell'ambito delle conferenze dei servizi, purtroppo senza una considerazione e conoscenza complessiva che consenta di formulare prescrizioni di vera tutela sanitaria della popolazione e di tutela territoriale.

Nel triangolo in esame si è consumata un'enorme quantità di suolo agricolo. Lì si sono sviluppati negli ultimi 40 anni anche tre IPPC destinati in modo diverso a raccolta, smaltimento, trattamento o recupero di rifiuti (anche pericolosi in due di essi), ciascuno dei quali ha ottenuto dal 2021 autorizzazioni (A.I.A.) per razionalizzare/potenziare la produzione. Nella stessa area partirà a breve la costruzione di un Parco Logistico; esattamente dove, tra 2005 e 2012, sono stati attestati da ARPAE altissime concentrazioni in atmosfera di PM10 e aldeidi, sulle quali non è disponibile alcun monitoraggio o report pubblico recente.

Osserviamo per prima cosa che la prevista costruzione del **Nuovo Casello A21 dir San Pietro in Cerro** (contemplato anche dal PRIT 2025) potrebbe, se non opportunamente regolamentato, **aggravare attraverso la SP20 la viabilità da e verso gli impianti produttivi e logistici di Caorso**. Sarebbe opportuno che venisse ben esplicitata la motivazione e la funzione di quel nuovo casello, per rimuovere la possibilità della sua destinazione ad un'ulteriore espansione del "polo logistico" di Caorso-Monticelli, all'interno del PPST, di cui chiediamo invece la profonda revisione dell'Accordo Territoriale del 2012. Revisione da condurre parallelamente alla redazione dei nuovi strumenti urbanistici comunali.

In conclusione riteniamo necessaria un'esplicitazione delle finalità del nuovo casello, mentre saremmo favorevoli a interventi di riqualificazione e messa in sicurezza della viabilità oggi esistente, senza ulteriore consumo di suolo. Per non parlare della decisa contrarietà alla costruzione del nuovo ponte sul Po – l'ennesimo – improntato ad una filosofia meramente "sviluppista", che non tiene in alcun conto dei limiti che i cambiamenti climatici in corso dovrebbero aver ormai convinto di assumere.

Bretella Fossadello-Muradello PTAV 4

Occorre prendere purtroppo atto che il PAUR SAIB/DGR N.1030-2021 e il PU-SAIB/2022 ex art.53 LR n.24/2017 hanno ristrutturato completamente l'IPPC SAIB. Tra l'altro, il PAUR ha autorizzato il potenziamento della capacità produttiva dell'impianto portando la quantità di rifiuto di legno in ingresso da 495.000t/anno a 780.000t/anno, con conseguente incremento anche dei mezzi pesanti in entrata ed uscita dallo stabilimento (i transiti/die stimati passano da 408 a 614). Tra l'altro, il PU ha autorizzato una Variante urbanistica che, riclassificate le aree di proprietà e ampliate le zone di parcheggio dei camion, **ha però rinunciato alla costruzione del raccordo ferroviario promesso da 15 anni!**

Il Polo Produttivo Consolidato (PPC) SAIB-FOSSADELLO è infine con grande probabilità destinato, per ristrutturazioni e cambi di proprietà in atto in altri insediamenti (FURIA ed ex DRIADE), a veder crescere nei prossimi anni produzione e movimento di merci, nonché traffico di automezzi, soprattutto pesanti. Dall'analisi sopra descritta è del tutto evidente che il territorio in oggetto assisterà ad un flusso veicolare, soprattutto di mezzi pesanti, sempre più intensa e inquinante.

Occorre a questo punto affrontare il problema in modo sistemico e non solo puntuale (per esempio proposta di nuova e diversa bretella improvvisamente avanzata dal Comune di Piacenza...). La prevista **bretella Fossadello-Muradello** che il PTAV propone nello scenario della mobilità sostenibile, potrebbe alleggerire l'inquinamento acustico-atmosferico e la pericolosità del traffico nella frazione di Roncaglia, ma non sul territorio di Caorso.

OSSERVAZIONE. Occorre ripristinare innanzitutto l'ipotesi originale di raccordo ferroviario con lo stabilimento SAIB, perché non è accettabile la rinuncia al progetto per la "mancanza di convenienza economica-finanziaria", senza considerare gli aspetti ambientali e sanitari!

In subordine occorrerebbe programmare - in accordo/concorso convenzionato con l'impresa SAIB SPA- un accesso diretto dalla SP587R che tolga dalla SS10 almeno i 614 transiti di camion in entrata/uscita dallo stabilimento, a facilitare le quali non è prevista ora alcuna rotonda.

In secondo luogo – come descritto nella nostra proposta di PPMS (Piano Provinciale di Mobilità Sostenibile), occorre introdurre sistemi efficaci di telerilevamento dei camion, per evitare il mancato utilizzo del casello di Piacenza SUD, da parte dei mezzi in partenza e in arrivo sul polo logistico di Le Mose.

Per tutti questi motivi chiediamo una approfondita riflessione, basata su dati certi, e una conseguente revisione dei documenti e delle tavole PTAV in merito alla viabilità in oggetto

Nodo di Castel San Giovanni PRIT 12, 13, 14.

PRIT 12: collegamento Nord-Est tra il Casello autostradale A 21 la SP10R

La proposta di questo tracciato consente di collegare la SP10R con la SP412R a nord-est del paese per uno sviluppo di circa 4,5 Km, inserito fra gli "Interventi sulla Grande Viabilità".

Siamo fortemente contrari a questo intervento perché non solo prevede uno smisurato consumo di suolo **ma apre il varco ad un'ulteriore espansione del polo logistico di Castel San Giovanni** fino a lambire il centro abitato di Sarmato.

Oltretutto non se ne comprende l'utilità perché il traffico davvero impattante è quello dei camion da e per il polo logistico di Castel San Giovanni. Questo è il caso tipico di intervento infrastrutturale che potrebbe essere utilmente sostituito da un modello di organizzazione alternativo della mobilità. **In primo luogo occorrerebbe riattivare il collegamento ferroviario del polo logistico**, oggi letteralmente e incomprensibilmente su un "binario morto". Non è possibile che un polo logistico di oltre 2 milioni di mq di superficie territoriale debba essere svincolato dalla necessaria prevalenza del trasporto su ferro. Questo fatto deve far riflettere sul tipo di controllo che gli enti locali (Comune e Provincia) effettuano sull'attuazione dell'Accordo Territoriale e dell'efficacia del suo monitoraggio.

In secondo luogo non si capisce per quale motivo le merci trasportate via camion non debbano prevalentemente utilizzare il casello autostradale per portare le merci dall'autostrada al polo logistico e viceversa. Se venisse installato un **sistema di telerilevamento sulla SP412R** appena prima dell'ingresso di Castel San Giovanni sarebbe possibile sanzionare i mezzi che percorrono la viabilità ordinaria anziché utilizzare l'autostrada, per motivi superiori di tutela della salute della popolazione residente. Il problema sarebbe in gran parte risolto con un impiego straordinariamente inferiore di soldi ma soprattutto di consumo di suolo. Tenuto conto che i camion che dal polo logistico devono fornire le merci in un raggio inferiore ai 20 km sulla SP10R verso est, cioè prima del successivo casello di Piacenza Ovest dell'A21 sarebbero davvero in numero residuale.

PRIT 13: Tangenziale Sud di Castel San Giovanni

Il percorso della tangenziale Sud è di circa 4,5 km e si sviluppa completamente in piena campagna, con un consumo di terreno agricolo insostenibile. Occorrerebbe valutare se, una volta liberato il tracciato dai flussi di traffico che oggi gravitano sul polo logistico, il tracciato attuale, con le dovute dotazioni di interventi per la fluidificazione della circolazione e la messa in sicurezza, non fosse sufficiente per consentire un'ordinata percorrenza verso la val Tidone.

PRIT 14: Collegamento Nord Ovest tra la SP412R e la SP10R

Infine, è proposto un ulteriore tracciato che dalla SP412R collegherebbe la SP10R verso ovest, nella direzione di Stradella. Premesso che questo tracciato consentirebbe effettivamente di liberare dal traffico pesante via Fratelli Bandiera, che attualmente svolge impropriamente la funzione di tangenziale nord-ovest, con grave impatto di traffico sul paese e disagio per gli abitanti della zona, occorre però fare lo stesso ragionamento sviluppato per il raccordo verso Est. Infatti se fosse ripristinato il collegamento ferroviario del polo logistico e fosse installato un sistema di telerilevamento che consentisse di sanzionare i camion che impropriamente scelgono di percorrere la viabilità ordinaria nord-est del paese, anziché quella autostradale, gran parte del problema sarebbe risolto. Infatti i camion provenienti dal polo logistico che dovessero fornire di merci ditte ubicate nel raggio di circa 20 km, da Castel San Giovanni al più vicino casello di Stradella sulla A21, sarebbero davvero in misura residuale.

Per tali ragioni si ritiene che i tracciati di tangenziali previsti dal PTAV e dal PRIT intorno a Castel San Giovanni siano incompatibili con l'obiettivo del risparmio di suolo agricolo, tenuto conto delle alternative attualmente disponibili.

Sistema complesso di interconnessione A21-A1-SS9, Rottofreno – Basso Lodigiano (ex progetto Piacenza città snodo)

L'intervento è motivato dalla volontà di allontanare il traffico veicolare e in particolare quello relativo ai veicoli pesanti dall'area più propriamente urbana di Piacenza.

La proposta consiste in un intervento unico suddiviso in 3 spezzoni:

- completamento tangenziale di Piacenza dal Ponte Paladini al nuovo casello di Rottofreno sulla A21;
- collegamento tra il casello A21 di Rottofreno con il casello A1 a Guardamiglio (Lo) con nuovo ponte sul Po, tracciato nuovo che interessa i comuni di Rottofreno e Calendasco interamente su fertili terreni agricoli ad eccezione dell'area naturale costituita dal Fiume Po (area SIC e ZSC).
- nuova connessione stradale parallela alla A1 da Le Mose a Guardamiglio con ulteriore nuovo ponte sul Po (nel piacentino in località Le Mose, il tracciato nuovo sembrerebbe partire in corrispondenza di nuovo casello autostradale).

Dal documento si rileva anche che la gran parte delle opere non risulta inserito negli strumenti di pianificazione delle due Regioni Emilia-Romagna e Lombardia; risulta inserito il solo nuovo casello autostradale di Rottofreno sulla A21.

Per tali ragioni, unitamente al rilevantisimo impatto ambientale dovuto al consumo di suolo interamente costituito da fertili terreni agricoli di pianura (nel solo tratto piacentino della nuova A21 la sola occupazione del tracciato stradale sarebbe di circa 240.000 mq.) e l'impatto ambientale dovuto ai nuovi ponti sul Po, **si ritiene che la proposta in trattazione prevista dal PTAV sia incompatibile con l'assetto ambientale oltre ad essere eccessivamente onerosa dal punto di vista economico e difficilmente realizzabile.**

Si richiama, a tal proposito, anche la parte di relazione, paragrafo 4.3 (Valutazione ambientale degli interventi infrastrutturali) pag. 34 dell'Allegato MOBILITA', ove a seguito del TEST 4 si rileva che: ...l'intervento rappresentato dal "Sistema complesso di interconnessione A21-A1-SS9 Test 4" risulta essere particolarmente impattante dal punto di vista ambientale, sia in termini di consumo di suolo diretto e indiretto, sia in termini di effetti sui Servizi ecosistemici del territorio provinciale, non solo interessando aree caratterizzate da livelli di fornitura comunque significativi, ma anche collocandosi in un contesto in cui la fornitura di tali servizi è, generalmente, di limitata rilevanza.

Si ritiene, per tutto quanto sopra, che l'intervento in trattazione, in particolare il tracciato Rottofreno – Guardamiglio debba essere eliminato dalla pianificazione.

Tangenziale di Alseno, PRIT 06

Avrebbe uno sviluppo in linea d'aria superiore a 4 Km Il tracciato risulta interamente su terreno agricolo, corrisponde ad una variante della SS9 da realizzare a nord dell'abitato di Alseno e con attraversamento del Rio Grattarolo. Il tracciato così come proposto si sviluppa quindi appena a sud della ferrovia MI-BO e si immette nuovamente sulla SS9 in corrispondenza della rotonda realizzata in corrispondenza della SP12 in località Stazione di Alseno

Tale nuovo intervento non pare giustificato sia per la lunghezza del tracciato, e il conseguente costo economico, sia per il fatto che l'attuale SS9 che attraversa l'abitato di Alseno si presenta sostanzialmente come un rettilineo con una sezione viaria decisamente ampia. Il centro abitato, pur essendo ovviamente interessato da un traffico consistente, non rileva particolari problematiche, a fronte invece di un impatto ambientale assolutamente pesante per inutile consumo di suolo agricolo. **Se ne propone la soppressione.**

Strada Mediana

Un'opera non più al passo con i tempi è la cosiddetta "Strada Mediana" (in alternativa al tracciato del-la "Pedemontana" proposto dal PTCP vigente), nuovo tracciato viabilistico che attraversa il territorio provinciale in senso ovest - est secondo due percorsi alternativi: Mediana alta, Mediana bassa.

Su tali interventi programmati sono stati effettuati i cosiddetti "test modellistici" volti alla simulazione degli impatti sulla domanda/offerta della componente della mobilità privata e tenendo conto anche dell'impatto ambientale prodotto.

Mediana Alta: dal nuovo casello A21 di Rottofreno a Pontenure, (viabilità quasi per intero da realizzare ex novo) per il suo sviluppo, a sud dell'area urbana di Piacenza tale tracciato è considerato dal PRIT 2025 alternativo al potenziamento della Tangenziale di Piacenza.

Mediana Bassa: tracciato che si propone il collegamento di Castel San Giovanni con Fiorenzuola d'Arda. Lungo il tracciato costituisce anche tangenziale di Carpaneto e costituisce anche potenziamento della SP 38 di San Protaso; occorrerebbe realizzare nuovi ponti su: T. Nure, F. Trebbia e Torrenti Luretta e Tidone. Considerato il percorso viabilistico e il preventivato limitato traffico da sostenere, si rileva come l'impatto ambientale dovuto all'attraversamento di territori naturali/agricoli, con conseguente frammentazione di appezzamenti di terreno, sia di gran lunga maggiore dei risultati attesi collegati alla viabilità.

In definitiva si ritiene che la "Strada Mediana" sia da scartare dalle proposte del PTAV per l'ingente "danno ambientale" che produrrebbe, senza apportare significativi miglioramenti al sistema viabilistico piacentino; pertanto se ne richiede la soppressione per entrambe le alternative.

allegando la seguente documentazione:

1.
..
2.
..
3.
..

e dichiara (barrare):

x di essere consapevole, ai sensi e per gli effetti degli artt. 46 e 47 del D.P.R. n. 445/2000, di quanto previsto dagli artt. 75 e 76 del medesimo D.P.R. in merito alle sanzioni conseguenti alle dichiarazioni mendaci e alla decadenza dai benefici eventualmente conseguenti al provvedimento emanato sulla base delle dichiarazioni non veritiere

x di essere informato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 13 del Regolamento UE 2016/679, che i dati personali raccolti saranno trattati, anche con strumenti informatici, esclusivamente nell'ambito del procedimento per il quale si rende la presente dichiarazione, come da informativa pubblicata sul sito web del PTAV, sul fondo della homepage (<https://ptavpiacenza.it/>).

allegando copia del documento di identità (non autenticata).

Piacenza 21/01/2024



La posizione della società civile e politica sul PTAV

Ieri 5 dicembre è stata celebrata, come ogni anno dall'ONU, la giornata mondiale del suolo, per sensibilizzare l'opinione pubblica sull'importanza di questa risorsa fondamentale per l'agricoltura e per la produzione degli indispensabili e purtroppo ignorati servizi ecosistemici.

Oggi, 6 dicembre, i cittadini vengono chiamati per la prima volta, come previsto dalla legge, ad essere informati sul PTAV (Piano Territoriale di Area Vasta), fondamentale per delineare le strategie di sviluppo del territorio nei prossimi decenni, con riflessi economici, sociali e ambientali che riguardano tutti e, in particolare, le nuove generazioni.

Negli ultimi anni abbiamo assistito ad una grande accelerazione del consumo di suolo; anche in Emilia Romagna, che pure si è da tempo dotata di una nuova Legge Regionale, le stime diffuse da ISPRA quantificano in 661 ettari l'incremento di consumo di suolo del 2021 di cui 103 nella sola Provincia di Piacenza. Una vera ecatombe di campi, esasperata dallo straripamento della logistica, che deve far seriamente riflettere sulla vocazione che vogliamo dare al nostro territorio per il futuro e sulla effettiva convenienza delle scelte.

La cementificazione spinta, spezzettata in tanti poli disseminati sul territorio provinciale, il dilagare del cemento e del traffico pesante, l'aria sempre più irrespirabile preoccupano i cittadini; il Sindacato denuncia forme di lavoro spesso precarie e situazioni di delocalizzazione che rischiano di aggravare la tenuta sociale del territorio, le associazioni di categoria - agricole e non solo - sono sempre più convinte della necessità di un cambio di rotta, senza che questo significhi frenare lo sviluppo, ma ricercarne la qualità.

La stesura di un Piano Territoriale che afferma, giustamente, nelle dichiarazioni di principio, la priorità della Tutela del Suolo e dell'Ambiente, non può, fra le righe del sistema di regole che si dà, lasciare varchi che consentiranno in futuro deroghe o scambi di "diritti cementificatori".

Per questo motivo i Comitati, le associazioni e le forze politiche che hanno espresso le proprie preoccupazioni in un appello rivolto al Presidente della Provincia e della Regione nella scorsa estate, chiedono le seguenti correzioni di traiettoria al PTAV, che saranno successivamente formalizzate anche in specifiche osservazioni.

- 1) NO al 3% differenziato, per evitare un inaccettabile mercato del suolo, "bene comune" troppo prezioso per divenire oggetto di contrattazione economica, così da permettere la valorizzazione dei servizi ecosistemici dei Comuni di montagna e di evitare un surplus di cemento in pianura; il limite del 3% al consumo di suolo al 2050, come previsto dalla Legge Regionale, deve essere un tetto insuperabile per tutti.
- 2) MORATORIA delle previsioni logistiche fino a quando non sarà fatto uno studio indipendente sugli impatti e i benefici che questo settore - di cui nessuno ignora l'importanza - ha prodotto nel territorio piacentino, nell'ultimo quarto di secolo.
- 3) Gli eventuali sforamenti del 3%, consentiti dalla legge, dovranno essere finalizzati SOLO a progetti strategici sovracomunali e "manifatturieri" (ben specificato senza alcun fraintendimento).
- 4) I poli logistici esistenti devono essere dotati di uno specifico e diretto scalo ferroviario; le infrastrutture viarie, caselli autostradali, bretelle, tangenziali e altre infrastrutture, possono sicuramente mitigare l'impatto del traffico sui centri abitati, ma non riducono sostanzialmente l'inquinamento atmosferico e l'impatto sulla salute dei cittadini.
- 5) Sospensione immediata della procedura per l'autorizzazione dell'insediamento logistico CA.RE.CO (240.000 mq. di fertile suolo agricolo), perchè non sarebbe credibile un Piano Territoriale che pone vincoli alla futura logistica ma contemporaneamente autorizza progetti che derogano ai vincoli stessi.

Il documento è aperto a cittadini, associazioni e forze politiche che vorranno sottoscriverlo anche successivamente.

Per ora sottoscrivono i comitati: "Barabasca-Careco" di Fiorenzuola, "Regina" di Gossolengo, "Difendiamo l'ambiente e la salute a Caorso", "Basta logistica-Piacenza vuole respirare" di Roncaglia; le associazioni ambientaliste Legambiente, Italia Nostra Piacenza, Friday For Future; le associazioni politiche locali: "Cambiamo Fiorenzuola", "La Corte che Cambia", "Sinistra per Fiorenzuola", i Circoli del PD della Bassa Valdarda, Fiorenzuola, Caorso, Monticelli d'Ongina, Cortemaggiore-Besenzone-S.Pietro in Cerro-Villanova sull'Arda; le forze politiche provinciali: Sinistra Italiana, Europa Verde, Rifondazione Comunista, Azione, Alternativa per Piacenza.

6 dicembre 2023

MOTIVAZIONE DEL CONTRIBUTO SU ACQUA, IMPIANTI IDROELETTRICI, DMV (PREMESSA):

In merito alla collocazione degli impianti idroelettrici Legambiente condivide il mantenimento della disposizione – espressa nel Quadro conoscitivo/Risorse Naturali, sezione dedicata alle RISORSE IDRICHE - secondo cui nelle aste principali di Trebbia, Aveto, Nure, **non possono** essere attivati nuovi impianti idroelettrici; mentre su tutti gli altri corsi d'acqua la possibilità di attivazione di nuovi impianti idroelettrici (o, meglio, microidroelettrici) è consentita **solo nei tratti già compromessi da opere di regimazione idraulica esistenti, fatte salve le specifiche valutazioni richieste ai fini autorizzativi.** Per opere di regimazione idraulica esistenti, si intendono, prevalentemente, opere di sbarramento trasversali (briglie, traverse, ecc.) da cui derivare le acque e produrre energia sfruttando il dislivello, talvolta anche di modesta altezza.

Tuttavia, a seguito delle Direttive Europee già da tempo esistenti (2000/60/CE Direttiva Quadro per le Acque; 2007/60/CE Direttiva Quadro Alluvioni; 92/43/CEE Conservazione degli habitat naturali e seminaturali) ma soprattutto a seguito dell'adozione UE della "Strategia Europea della biodiversità 2030" e dell'approvazione da parte del Parlamento Europeo (12 luglio 2023) della "Nature Restoration Law", con l'obiettivo di riqualificare gli ecosistemi degradati e di rimuovere le barriere fluviali, **Legambiente propone di adeguare la Disciplina del Piano per inibire l'installazione dei piccoli e micro impianti idroelettrici anche nei tratti degradati**, sia per rispetto delle leggi e Direttive europee sopra citate, sia per il rapporto decisamente squilibrato fra il contributo minimo di energia prodotta e l'impatto su ambienti delicatissimi e ormai residuali di fiumi e torrenti appenninici.

E' infatti dimostrato che generalmente in presenza di simili impianti, opere e manufatti, gli indici di qualità ecologica e funzionalità fluviale si riducono sensibilmente, in contrasto a quanto predicato dagli obiettivi della DQA 2000/60.

A pag 29 del QC/Risorse Naturali/Risorse Idriche, si afferma: "Successivamente, riconoscendo situazioni di oggettive difficoltà a raggiungere tali obiettivi, sono state ammesse **proroghe, deroghe o esenzioni**, corredate dalle rispettive motivazioni. Le motivazioni corrispondono a problemi di fattibilità tecnico-economica...". Occorre evidenziare che a fronte della necessità di rispetto dei parametri per motivi sanitari, i vincoli economici dovrebbero essere considerati subalterni.

Si rileva inoltre, fra le cause del degrado, anche la mancanza di ogni riferimento ai prelievi di acqua dai fiumi a scopi irrigui, prelievi che in determinate stagioni particolarmente siccitose, favoriscono la concentrazione degli inquinanti.

Per questo motivo l'affermazione espressa a pag. 36 andrebbe modificata per **garantire le condizioni di terzietà tecnica della redazione del Piano**. Infatti si afferma, a proposito del DMV e del Deflusso Ecologico, che **"da più parti si chiede una revisione di tale strumento"**, indicando di seguito una serie di richieste. Occorrerebbe precisare quali sono i soggetti da cui provengono tali richieste, cioè le organizzazioni agricole. Pur rispettando il loro diritto di rappresentare le difficoltà di avere le disponibilità irrigue necessarie, in certe stagioni dell'anno, anche a causa della mancata attuazione di tutte le misure possibili (per esempio quelle concordate nel 2007 all'interno dello "Studio per l'uso sostenibile dell'acqua del Trebbia"), il rispetto del DMV deve prevalere in virtù della Direttiva europea e della normativa nazionale e regionale, oltretutto della espressa pianificazione del Distretto di Bacino del fiume Po.

Infine, per quanto riguarda gli invasi, il piano deve prevedere un orientamento strategico tra invasi a basso impatto ambientale (di cava, casse di espansione, interaziendali, ecc.) e i grandi invasi. Nel periodo di valenza del piano riteniamo che non si possano prevedere entrambe le tipologie ma oggettivamente indicare un orientamento verso i primi.

OGGETTO DEL CONTRIBUTO:

Pag 33 QC/Risorse Naturali/Risorse Idriche: correggere la frase “La causa principale è da ricondurre alle elevate concentrazioni di nitrati e di fitofarmaci, entrambi connessi alle tecniche di miglioramento agronomico basate sull’uso di fertilizzanti azotati e sullo spandimento di reflui zootecnici” in “La causa principale è da ricondurre alle elevate concentrazioni di nitrati e di fitofarmaci, connesse all’uso di fertilizzanti azotati e allo spandimento di reflui zootecnici ma anche alla mancata applicazione di corrette tecniche di miglioramento agronomico”.

All’art. 14 della Disciplina dal PTAV, si propone di aggiungere il comma 8: “In applicazione di tutte le disposizioni europee e nazionali che prevedono il mantenimento dello stato qualitativo dei corsi d’acqua e il loro miglioramento, si dispone la soppressione della possibilità di realizzare impianti idroelettrici - oltre alle aste principali dei corsi d’acqua Trebbia, Aveto, Nure - anche in tutti gli altri corsi d’acqua, pure nei tratti già compromessi da opere di regimazione idraulica preesistenti”.

All’art. 14 si propone di aggiungere un ulteriore comma 9: “al fine di contribuire a prevenire e ridurre il rischio idraulico, i rischi per la sicurezza delle persone e gli ingenti costi per riparare i danni economici che ne derivano, si propone la delocalizzazione delle attività economiche, produttive, abitative, turistiche (es. campeggi), ecc. dalle aree a rischio di esondazione, nel rispetto del PTA, valutando la fattibilità di tali operazioni all’interno della redazione dei PUG”.

Per favorire il mantenimento e il miglioramento di tutti i corsi d’acqua superficiali, naturali o artificiali, per il contributo importantissimo alla rete ecologica del territorio, **si propone di aggiungere all’art 14 un ulteriore comma 10:** “Si richiama la necessità di attuare le misure e le azioni previste dalle: “Linee guida regionali per la riqualificazione integrata dei corsi d’acqua naturali dell’Emilia-Romagna – Riqualificazione morfologica per la mitigazione del rischio di alluvione e il miglioramento dello stato ecologico” approvate con Delibera di Giunta Regionale n. 1587 del 26 OTTOBRE 2015”; “Linee guida per la riqualificazione ambientale dei canali di bonifica in Emilia-Romagna”, approvate con Delibera di Giunta Regionale n.246 del 5 MARZO 2012.

allegando la seguente documentazione:

1.
2.
3.

e dichiara (barrare):

x di essere consapevole, ai sensi e per gli effetti degli artt. 46 e 47 del D.P.R. n. 445/2000, di quanto previsto dagli artt. 75 e 76 del medesimo D.P.R. in merito alle sanzioni conseguenti alle dichiarazioni mendaci e alla decadenza dai benefici eventualmente conseguenti al provvedimento emanato sulla base delle dichiarazioni non veritiere

x di essere informato, ai sensi e per gli effetti dell’art. 13 del Regolamento UE 2016/679, che i dati personali raccolti saranno trattati, anche con strumenti informatici, esclusivamente nell’ambito del procedimento per il quale si rende la presente dichiarazione, come da informativa pubblicata sul sito web del PTAV, sul fondo della homepage (<https://ptavpiacenza.it/>).

allegando copia del documento di identità (non autenticata).

Piacenza 21\01\2024



MOTIVAZIONE DEL CONTRIBUTO (PREMESSA):

La provincia di Piacenza ha una responsabilità importante. L'acquifero sotterraneo presenta in generale una qualità intrinseca migliore rispetto ad altre realtà. Purtroppo nelle acque ad uso potabile si fanno sentire le conseguenze di un inquinamento crescente soprattutto di origine agricola come rilevato ad esempio dalla carta della concentrazione dei nitrati in falda. Per questo riveste una grande importanza prevedere specifiche strategie di salvaguardia attiva degli acquiferi compresi nella fascia delle conoidi, soprattutto nelle aree vulnerabili, **con interventi mirati a promuovere anche in pianura e collina l'agroecologia, il finissaggio naturale degli scarichi urbani e il loro recupero e la realizzazione di zone di rispetto boscate in corrispondenza delle aree di captazione delle acque potabili.** Va sottolineata inoltre l'importanza dell'approvazione da parte del Parlamento Europeo, il 12.7.23, del Nature Restoration Law. A suo tempo L'Unione Europea, con la direttiva Habitat Natura 2000, individuò e promosse la salvaguardia, nell'intero continente, dei siti di interesse comunitario, attuando un primo grande contributo concreto alla difesa della biodiversità europea. Adesso la Nature Restoration Law potrebbe davvero rappresentare il necessario successivo passaggio della Strategia Europea della Biodiversità, per rilanciare le misure di salvaguardia e rigenerare gli habitat nei quali la biodiversità è in declino. Le notevoli risorse messe a disposizione dalla Nature Restoration Law possono rappresentare un'occasione unica per i servizi ecosistemici: per ripristinare le aree degradate e/o per impedirne il deterioramento; per difendere la salute e gli interessi degli agricoltori con il taglio nell'uso dei pesticidi e la protezione degli impollinatori; per rinaturalizzare i corsi d'acqua europei tramite la rimozione di barriere fluviali per liberare 25 mila km di fiumi in Europa, rendendo il territorio meno vulnerabile alle alluvioni. A questo proposito va ricordato che le proposte progettuali per la conservazione degli habitat naturali e seminaturali della Provincia di Piacenza sono già disponibili. Purtroppo non hanno trovato ancora applicazione le precise indicazioni progettuali contenute in tutti i Piani di Gestione dei 16 Siti di importanza comunitaria della provincia di Piacenza che individuano in modo puntuale gli interventi necessari per salvaguardare gli habitat e le specie presenti nei siti, e anche per ripristinare i degradi e le debolezze.

Le attività di monitoraggio dei corpi idrici rappresentano un efficace strumento per la conoscenza dello stato dell'ambiente acquatico e un valido supporto alla pianificazione territoriale ai fini del suo risanamento.

Per quanto riguarda le acque lentiche si rende necessario un aggiornamento dei dati idromorfologici e biologici raccolti a suo tempo relativamente alle 159 lanche esistenti allora lungo il Fiume Po [*1994 Censimento e prima caratterizzazione biologica degli ambienti igrofilici lungo il tratto Piacentino del fiume Po*] e delle 79 risorgive della pianura [*1988 Le Risorgive della pianura piacentina*]. Andrebbe poi realizzato il monitoraggio sistematico dei laghi e delle pozze temporanee esistenti nell'Appennino piacentino. Un riferimento può essere la ricerca effettuata nel 1965 sui laghi e pozze temporanee dell'alta V. Nure [*1965 M. Andrei e G. Gandolfi I laghi di Val Nure Fisiografia e Idrobiologia*]

Per quanto riguarda le **aree protette e il capitale naturale** riportiamo quanto affermato a pag 147 del Dossier: "Le aree protette, pur essendo distribuite sul territorio provinciale, si concentrano tuttavia prevalentemente nelle zone collinari e ancor più montane e lungo l'asta del fiume Po e del fiume Trebbia, sostanzialmente portando alla costituzione dei **due principali poli di biodiversità del territorio provinciale**, rappresentati dalla **zona appenninica e dall'asta fluviale del Po**, che **assumono rilevanza non solo a livello provinciale, ma anche a livello regionale e sovragionale**, tanto da essere identificati dalla rete ecologica regionale come "**aree di collegamento ecologico – corridoi trasversali sovragionali**".

In realtà, nonostante il potenziale importante del nostro capitale naturale, **le politiche di valorizzazione e tutela ad esse connesse sono estremamente deboli a Piacenza**, anche per la sottrazione all'amministrazione provinciale della competenza ambientale (a causa degli effetti della cosiddetta riforma Del Rio). Al contrario dovrebbero costituire lo strumento essenziale per perseguire obiettivi di indispensabile compensazione ambientale rispetto alle dinamiche di impermeabilizzazione del suolo riscontrabili soprattutto in pianura.

Occorrerebbe scrivere una sorta di “**CONTROPIANO**”, di cui, in estrema sintesi, proponiamo alcuni obiettivi – nella seguente sezione contributi – che andrebbero introdotti nel documento STRATEGIA PTAV per essere infine tradotti nella DISCIPLINA.

OGGETTO DEL CONTRIBUTO:

Nel documento “**STRATEGIA DI PIANO**”, si chiede di:

Aggiungere a pagina 29 due obiettivi specifici:

- **Protezione attiva delle qualità delle risorse idriche sotterranee ad uso potabile**
- **Promozione dell'agricoltura biologica anche in collina e in pianura**

Sempre nel documento “**STRATEGIA DI PIANO**”

Nel capitolo Obiettivo Specifico 1.1 a pag. 35

1. Sostituire il punto A 1.1.4, con: “**Potenziare le fasce tampone, le siepi e gli ecosistemi filtro ripristinando la vegetazione ripariale e retroripariale lungo il reticolo fluviale naturale, ma soprattutto lungo il capillare reticolo artificiale dei canali di bonifica della pianura**”. Questa azione costituirebbe un decisivo contributo alla biodiversità: una rete di connessione ecologica tra il corso del Fiume Po, il sistema degli affluenti e i canali artificiali della pianura. Pur tenendo conto che queste azioni sono già descritte e previste – ma raramente applicate - nelle “*Linee guida regionali per la riqualificazione integrata dei corsi d'acqua naturali dell'Emilia-Romagna – Riqualificazione morfologica per la mitigazione del rischio di alluvione e il miglioramento dello stato ecologico*” approvate con Delibera di Giunta Regionale n. 1587 del 26 OTTOBRE 2015”; e nelle “*Linee guida per la riqualificazione ambientale dei canali di bonifica in Emilia-Romagna*”, approvate con Delibera di Giunta Regionale n.246 del 5 MARZO 2012.
2. Aggiungere in fondo al punto A 1.1.9: “**Incentivando l'agricoltura rigenerativa e la diffusione di coltivazioni biologiche come previsto dagli obiettivi fissati a livello europeo 2030**”
3. Aggiungere il punto A 1.1.10: “**Realizzare le precise indicazioni progettuali contenute nel Piano di Gestione relativo al SIC IT4010018 - ZSC-ZPS - Fiume Po da Rio Boriacco a Bosco Ospizio per salvaguardare gli habitat e le specie presenti lungo il tratto piacentino del fiume Po**”

Nel capitolo **OBIETTIVO GENERALE 3** a pag. 52

1. Sostituire il punto A 3.2.2, con: “**Favorire il massimo recupero delle acque meteoriche ed il riuso delle acque reflue (una volta depurate e processate) anche per favorire la riduzione dell'uso di fertilizzanti di sintesi, veicolando una giusta dose di nutrienti, principalmente azoto, fosforo e potassio.** [Esempi in Emilia Romagna: -Impianto di depurazione di Cesena provincia di Forlì Cesena (anche con progetto ENEA VALUE CE IN); -Impianto di depurazione di Reggio Emilia Mancasale (Anche con il progetto life ReQPro); -Sistema depurazione area nord di Rimini]
2. Aggiungere all'inizio del punto A 3.2.4 la frase: “**Incentivare anche in collina e pianura l'agricoltura rigenerativa e la diffusione di coltivazioni biologiche come previsto dagli obiettivi fissati a livello europeo 2030.**”
3. Aggiungere il punto A 3.2.5: “**Proteggere dall'inquinamento le risorse idriche sotterranee utilizzate a fini potabili tramite:**
- **il ricorso sistematico alla fitodepurazione delle acque fognarie depurate: ecosistemi filtro per il trattamento terziario naturale degli scarichi a valle dei depuratori e delle Fosse Imhof nei nuclei e nei centri abitati minori**
- **il rilancio del ruolo strategico della selvicoltura negli ambienti di collina e di pianura per mitigare gli effetti negativi dell'attività antropica. In particolare creando, dove possibile, superfici boscate lungo i corsi d'acqua nelle aree demaniali e private (seguendo la buona pratica attuata agli inizi del 1900 dall'acquedotto Garrè che mise**

a dimora il bosco “Fornace Vecchia” a Podenzano, ancora oggi fruibile, anche a difesa dell’acquifero potabile).

Strategie finalizzate alla tutela del capitale naturale e del paesaggio

1. La terra del Po

- ✓ Da anni tutti i 13 ZSC (Zone di Conservazione Speciale) e i 3 ZSC-ZPS di Piacenza sono dotati di un **Piano di Gestione e di Misure specifiche di conservazione**. Purtroppo piani e misure chiusi nei cassetti e di cui è assai problematico ottenere l’attuazione, soprattutto da quando è stata sottratta alla Provincia la competenza ambientale. Attualmente competenti sono la Regione e l’Ente di Gestione parchi dell’Emilia Occidentale; entrambi molto lontani da Piacenza, non solo fisicamente.
Vedi il caso del SIC IT4010018 – **Fiume Po da Rio Boriacco a Bosco Ospizio** che offre una serie nutrita di aree di grande valore naturalistico: spiaggia di Bosco Tosca; spiaggia del Ballottino, foce del Tidone, guado di Sigerico, lanca Mezzano Vigoleno, foce Trebbia, isolotto Maggi e isolotto Enel, meandro di bosco Pontone, isola De Pinedo, meandro di isola Serafini, isola del Deserto, isola Giarola. Aree purtroppo non adeguatamente tutelate e spesso oggetto di taglio di alberi e di caccia incontrollata della fauna selvatica, per non parlare delle coltivazioni che arrivano quasi al bordo del fiume, nonostante le norme del PAI e del PTCP. **Un obiettivo strategico sarebbe quello di far semplicemente rispettare le norme che già esistono**, a seguito di un’analisi tecnica e politica delle cause del mancato rispetto.
- ✓ Sempre in relazione al Po occorre evidenziare il **mancato dialogo fra il percorso MAB Unesco, il Contratto di fiume Po, il progetto di rinaturalizzazione con fondi del PNRR e il Piano Strategico della Regione Emilia Romagna**. Tutti progetti formalmente finalizzati alla valorizzazione ambientale e turistica del Po ma che non riescono a dialogare fra loro e soprattutto con la cittadinanza e le associazioni che, dopo decenni di dibattiti e convegni, vorrebbero vedere concretizzato qualche progetto. Anche il PTAV è stata un’occasione mancata per raccogliere idee e progetti che non siano solo quelli delle associazioni economiche, come quello oggettivamente bislacco del mega-porto fluviale sul Chiavenna, a stretta vicinanza con l’oasi De Pinedo.
- ✓ **Meandro del Mezzanone e l’Oasi De Pinedo**, pur essendo considerato dal punto di vista naturalistico e paesaggistico sia dal PTR che dal PTCP, non è mai riuscita ad essere riconosciuta quale **Riserva Naturale dalla Regione Emilia Romagna**, nonostante sia richiesto comprensibilmente dalle associazioni ambientaliste da almeno mezzo secolo. La questione non è solo formale ma sostanziale, perché tale riconoscimento non solo costituirebbe uno strumento di maggiore tutela ma anche una preziosa occasione per la richiesta di finanziamenti per progetti di valorizzazione. La stretta vicinanza con la centrale di Caorso potrebbe costituire inoltre l’occasione per l’elaborazione di un **progetto integrato per la tutela degli ambienti umidi e boscati all’interno del perimetro della centrale**, anche se l’area continua ad essere inibita alla visita del pubblico; anzi proprio per questo.
- ✓ Un altro esempio è quello delle **vasche dell’Eridania**. Il Piano di Gestione SIC IT4010018 - ZSC-ZPS - Fiume Po, da Rio Boriacco a Bosco Ospizio, prevede la Gestione dei livelli idrici nei bacini artificiali di decantazione ex Eridania. Si tratta di un’ area utilizzata regolarmente come sito riproduttivo da specie di interesse conservazionistico minacciati da livelli d’acqua non adeguati. In sintesi per mantenere per almeno 5 mesi all’anno i livelli compresi tra i 30-40 cm sul 30% della superficie da marzo a luglio, è stata già progettata l’attuazione di un sistema di trasferimento delle acque bianche verso le vasche e un collegamento con lo scarico del depuratore comunale. Alcune misure di conservazione erano state assunte e finanziate all’interno dell’APEA Ex Eridania ma purtroppo non sono state seguite con la necessaria attenzione e non hanno raggiunto il risultato atteso.

- ✓ Il PTAV non prevede alcun obiettivo e misura per la **delocalizzazione degli impianti di lavorazione degli impianti di lavorazione degli inerti**, scarsamente o mediamente compatibili, come invece era previsto nel PIAE e nel PTCP vigenti. In molte parti del Quadro Conoscitivo, del Dossier, del Documento Strategie, si affermano concetti di attenzione per la biodiversità e per la riqualificazione dei fiumi e dei torrenti. Purtroppo nella realtà assistiamo invece a situazioni inconciliabili con il rispetto della natura e anche delle norme, sul Po, sul Trebbia (S. Nicolò, Roveleto Landi, Bobbio), sul Nure (S.Giorgio, Albarola, Farini). Situazioni che da anni attendono progetti di delocalizzazione, anche mediante incentivi per le imprese che devono affrontare il disagio e il costo dell'allontanamento dai fiumi. Spetta proprio alla pianificazione provinciale e comunali provvedere al rispetto del bene comune. Parlando di Po, un caso emblematico è quello degli impianti dislocati nei pressi della Finarda, nel Comune di Piacenza, la cui delocalizzazione permetterebbe di liberare un tratto di fiume strategico per consentire la fruibilità naturalistica e turistica del Po, il cosiddetto "water front"....
- ✓ Nel territorio di pianura si colloca anche il **Parco fluviale del Trebbia**, istituito nel 2009 ma che ad oggi è ancora privo di Piano Territoriale. Invano invocato dalle associazioni ambientaliste. Purtroppo succede che i Comuni approvano i PAE e ora si accingono ad approvare i PUG, senza che sia approvato il Piano del Parco. Uno strabismo istituzionale che poco ha a che vedere con la corretta pianificazione e tutela del prezioso spazio dell'unico parco regionale della provincia. Anche nel PTAV non se ne fa cenno, neppure nella Disciplina.

2. Il territorio collinare

- ✓ Il territorio collinare è bellissimo; non a caso è stato eletto come luogo di seconda residenza e di riposo da moltissimi milanesi e abitanti della Lombardia. Un territorio purtroppo soggetto a fenomeni di dissesto idrogeologico importanti e probabilmente in aumento a causa dei cambiamenti climatici. Contiene però anche alcune gemme, assolutamente ignorate dalle amministrazioni locali e anche provinciale. Fra queste spicca indubbiamente l'area dell'ex polveriera di Rio Gandore (Comune di Gazzola) e dell'ex polveriera di Cantone (Comuni di Agazzano, Piozzano e Pianello). La prima è la più grande (circa 1,4 milioni di mq) ed è uno scrigno naturalistico di grande valore, descritte alcuni anni fa, anche da un opuscolo dell'Università Cattolica del Sacro cuore. Attualmente è nella disponibilità del Comune di Gazzola che si era impegnato, verso il Demanio Statale, per un progetto di valorizzazione. Legambiente ha presentato un progetto, finalizzato alla tutela naturalistica dell'area, che avrebbe sicuramente avuto ricadute positive, anche in termini turistici sul comprensorio. Anche perché tale area, oltre a costituire un "nodo ecologico" all'interno delle Linee Guide della Rete Ecologica Locale, si pone all'interno del corridoio ecologico di collegamento fra il Parco del Trebbia, il bosco di Croara (area ZSC), il torrente Luretta, l'ex polveriera di Cantone (in parte già oggetto di un progetto da parte del Comune di Agazzano) e il fiume Tidone, da cui si diparte il "sentiero del Tidone" che collega la foce del Tidone al M.Penice. Un autentico paradiso per i cultori della natura e dell'escursionismo, che in altri paesi europei sarebbe sicuramente oggetto di ben altra attenzione e cura. **Non si capisce quindi perché un progetto di questo tipo e con queste finalità, non debba essere incluso fra gli obiettivi del PTAV.** Obiettivo peraltro favorito dall'art. 62 della LR 24/2017 all'art.62 : "Principi generali per la tutela e valorizzazione del paesaggio".

3. Il territorio montano

- ✓ Da un rapido sguardo alla mappa delle **aree protette dell'Appennino della regione Romagna** appare il paradossale vuoto della montagna piacentina, un vero e proprio patrimonio di emergenze naturalistiche, ormai destinato al declino in termini economici, di servizi e di spopolamento umano. Un vuoto anche dal punto di vista delle **Emilia** opportunità turistiche. Basti pensare alla grande rilevanza assunta negli ultimi anni dal

cosiddetto “turismo lento” o dei cammini. Nella **mappa de’Alta Via dei Parchi manca solo il territorio piacentino:**

https://ambiente.regione.emilia-romagna.it/it/parchi-natura2000/fruizione/altavia/cartografia/La_cartografia_%20dell_Alta_Via_dei_Parchi

Occorrerebbe riprendere le fila di un progetto che coniughi la proposta di parco e della tutela della biodiversità con quella del contrasto allo spopolamento della montagna.

allegando la seguente documentazione:

1.
2.
3.

e dichiara (barrare):

di essere consapevole, ai sensi e per gli effetti degli artt. 46 e 47 del D.P.R. n. 445/2000, di quanto previsto dagli artt. 75 e 76 del medesimo D.P.R. in merito alle sanzioni conseguenti alle dichiarazioni mendaci e alla decadenza dai benefici eventualmente conseguenti al provvedimento emanato sulla base delle dichiarazioni non veritiere

di essere informato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 13 del Regolamento UE 2016/679, che i dati personali raccolti saranno trattati, anche con strumenti informatici, esclusivamente nell'ambito del procedimento per il quale si rende la presente dichiarazione, come da informativa pubblicata sul sito web del PTAV, sul fondo della homepage (<https://ptavpiacenza.it/>).

allegando copia del documento di identità (non autenticata).

Piacenza 21\01\2024

.....
(luogo e data)



(firma del dichiarante)

Il consumo di suolo è una delle emergenze nazionali più importanti con ricadute gravi sia dal punto di vista ambientale che della distribuzione insediativa territoriale delle funzioni e delle relative connessioni infrastrutturali, in continua espansione e contemporaneamente deficitarie, che implicano ulteriore consumo di suolo innescando un circolo vizioso inarrestabile e insostenibile.

Secondo i dati del rapporto ISPRA la regione Emilia Romagna si colloca al quarto posto in Italia per consumo di suolo netto nel 2022 con 635 ettari; la provincia di Piacenza nel 2022 ha consumato 129 h bruciando un quinto del già elevato consumo regionale e collocandosi al primo posto per consumo pro-capite.

Già questi dati inquietanti rappresentano oggettivamente una situazione molto critica che dovrebbero far riflettere sulla qualità e i limiti della pianificazione territoriale degli ultimi decenni e suggerire una decisa inversione di rotta, per correggere gli errori del passato, anche alla luce delle urgenti sfide che i cambiamenti climatici in corso ci obbligano ad affrontare. Vedi gli obiettivi dell'Agenda 2030 ONU per lo Sviluppo Sostenibile, la Strategia Europea del suolo che mira al consumo di suolo netto zero entro il 2050, ma anche il Patto per il Lavoro e il Clima della stessa Regione Emilia Romagna.

Il consumo di suolo non è un requisito indispensabile per lo sviluppo economico ma si distingue per risvolti gravemente negativi, purtroppo quasi sempre ignorati. Per esempio, secondo le stime di ISPRA, comportano un costo annuo medio compreso fra 89mila e 109mila euro l'anno per ciascun ettaro di terreno libero che viene impermeabilizzato, a causa della perdita dei servizi ecosistemici. Perdita dovuta al mancato assorbimento di circa 90 tonnellate di carbonio per ogni ettaro di terreno fertile e al mancato drenaggio di 3.750.000 litri d'acqua. Senza considerare che un ettaro di terreno può sfamare 6 persone per un anno (a proposito di attenzione alla "sovranità alimentare"...). Dati che dovrebbero far riflettere non solo sulla superficiale leggerezza con cui è stata immolato l'enorme patrimonio agricolo al settore della logistica – ponendo il nostro territorio al vertice negativo del rapporto fra suolo consumato e valore aggiunto prodotto – ma anche sulla necessità ineludibile:

- 1) **di redigere uno STUDIO APPROFONDITO DEI COSTI E DEI BENEFICI DELLA LOGISTICA dal 1998 (anno del primo insediamento IKEA) ad oggi;**
- 2) **di inserire la precisa CONTABILIZZAZIONE DEI COSTI AMBIENTALI e della sottrazione dei servizi ecosistemici all'interno dei rapporti VALSAT e della loro attenta valutazione all'interno delle conferenze dei servizi per l'approvazione di nuovi insediamenti o varianti urbanistiche;**
- 3) **di escludere tassativamente dalla Disciplina del Piano il previsto meccanismo della PEREQUAZIONE TERRITORIALE e della attribuzione differenziata ai Comuni del suolo consumabile (vedi art. 26 della Disciplina PTAV).**

Legambiente, unitamente a numerosi soggetti della società civile e politica piacentina, si è già espressa pubblicamente e con documenti e appelli contro la scelta della perequazione territoriale, non solo per le ragioni già espresse in premessa ma anche perché la differenziazione dell'attribuzione del suolo consumabile produrrebbe assai limitati vantaggi ai Comuni di montagna, notoriamente affetti da gravi difficoltà di gestione del territorio e di servizi per frenare lo spopolamento. Difficoltà che meriterebbero ben maggiore attenzione e cura, rispetto al pannicello caldo dello scambio dei "diritti" di consumo di suolo. Scambio perverso, nella misura in cui accentuerebbe ulteriormente il differenziale di sostegno proprio a favore dei Comuni di pianura, che si troverebbero a disposizione quote maggiori del 3% di suolo consumabile, in virtù della inarrestabile domanda per insediamenti di attività logistiche, purtroppo ancora forte e minacciosa.

A riprova di ciò va evidenziato che dei 129 ettari di suolo consumato nel 2022, 70 ettari (cioè il 54 %) è imputabile al Comune capoluogo insieme ai Comuni di cintura, mentre addirittura 95 ettari (cioè ben il 74%) è relativo agli stessi Comuni, più Fiorenzuola e Castelsangiovanni. Questo significa che **già oggi i Comuni di pianura assorbono la stragrande maggioranza del consumo di suolo provinciale**; fenomeno che verrebbe ulteriormente accentuato mediante lo strumento della perequazione territoriale.

Occorre infine aggiungere che – secondo i dati ISPRA – il suolo consumato nella provincia di Piacenza dal 2017 al 2022 ha raggiunto la cifra complessiva di **449 ettari** (vedi tabella excel allegata). Questo significa che nel periodo transitorio, rispetto all'entrata in vigore della legge urbanistica regionale 24/2017, **è già stata ampiamente superata la cifra di 382 ettari, stimata dal PTAV come valore corrispondente al 3% del territorio consumabile dal 2024 al 2050**, calcolato sul territorio urbanizzato al dicembre 2017. Senza tener conto che alla somma di 449 ettari andrebbe doverosamente aggiunta la somma delle superfici di cui è stata deliberata la definitiva approvazione dai Comuni nel 2023, ultimo anno del periodo transitorio, che ha visto l'intensificarsi delle decisioni in merito agli accordi operativi, gli accordi ex art.53, e alle procedure SUAP ex art 8 DPR160 del 2010. **Chiediamo a questo proposito che venga messo a disposizione, nel Quadro**

Conoscitivo, questo dato (totale delle superfici territoriali approvate nel 2023) per avere un quadro definito del suolo già consumato o comunque definitivamente approvato nel periodo transitorio.

Occorre inoltre riflettere sul fatto che oltre ai 449 ettari di suolo consumato nel periodo 2018-2022, e oltre ai 382 ettari disponibili in base alla legge 24/2017 nel nostro territorio sono disponibili ben **370 ettari di aree dismesse** (pag. 10 dell'Allegato 1, Censimento delle aree dismesse del QC).

Se a tutto ciò aggiungiamo che le maglie della legge 24 sono - a nostro avviso - troppo larghe, perché **l'art. 6 consente di NON INCLUDERE nella quota del 3 %** : A) le opere pubbliche (per esempio l'Ospedale di Piacenza, strade e tangenziali, nuove strutture sportive e scolastiche, ecc.); B) l'ampliamento di insediamenti produttivi già esistenti; C) nuovi insediamenti produttivi di interesse strategico sovracomunale; D) fabbricati in territorio rurale di fabbricati agricoli; non è difficile immaginare che **il limite del 3% verrebbe ampiamente superato nei Comuni di pianura**, dove peraltro la domanda di logistica è ancora molto forte, nonostante tutte le criticità ampiamente descritte anche nel PTCP vigente (1. elevata estensione del suolo utilizzato in rapporto alla creazione di occupazione qualificata e di valore aggiunto; 2. prevalenza di investimenti orientati da logiche di tipo immobiliare rispetto ad investimenti produttivi; 3. proliferare e spezzettamento di insediamenti logistici in assenza di forme di coordinamento nella loro gestione; 4. assenza di una effettiva intermodalità e di scali ferroviari a servizio dei poli logistici già attivi; 5. modestissimo ricorso all'utilizzo di energia da fonti rinnovabili; 6. Modeste compensazioni ambientali a fronte dei rilevanti impatti sulla qualità dell'aria e del complesso dei servizi ecosistemici; ecc.).

In conclusione, favorire lo sfioramento del limite del 3%, mediante lo strumento della perequazione territoriale, significherebbe una colpevole indifferenza rispetto alle pressanti raccomandazioni degli esperti, del mondo scientifico e accademico e degli organismi internazionali, per fronteggiare i cambiamenti climatici ma costituirebbe una plateale incoerenza rispetto allo spirito e all'obiettivo principale della legge regionale 24 del 2017.

OGGETTO DEL CONTRIBUTO:

OSSERVAZIONI alla DISCIPLINA del PTAV

- 1) **Art.26. Modifica integrale dell'articolo** sostituendo il comma 1 e 2 con il seguente: "Tenuto conto della possibile opzione offerta dall'art 6 comma 4 e dell'art 42 comma 3 lettera b della legge 24/2017, la Provincia sceglie di NON optare per attribuzione differenziata ai Comuni della superficie territoriale consumabile, per favorire il raggiungimento dell'obiettivo di contenimento del consumo di suolo previsto dalla legge regionale e dal Patto per il Lavoro ed il Clima.
Si mantiene invece il contenuto del comma 3 dell'art. 26.
- 2) **Art. 7:** togliere il comma 1 d), relativo al fondo perequativo.
- 3) **Art. 9 comma 2.6:** siamo d'accordo per la costituzione di un **fondo perequativo provinciale** a sostegno delle aree svantaggiate ma **NON gestendo le quote di consumo di suolo**. Da anni proponiamo forme di contabilizzazione dei servizi ecosistemi prodotti dalle aree montane che potrebbero implementare il fondo perequativo a loro favore.
- 4) **Art 17 comma 2** su aree produttive di rilievo sovracomunale. Tenuto conto il rilievo critico, sia per dimensione, sia per frammentazione e mancata connessione ai necessari scali ferroviari degli insediamenti logistici oggi esistenti (quasi 10 milioni di mq di superficie territoriale), riteniamo che sia necessario **togliere la seguente previsione:** "~~All'interno di questa tipologia sono compresi anche gli insediamenti di trasporto e logistica (autoparchi, depositi e magazzini, ecc.) non direttamente connessi a stabilimenti produttivi~~", **sostituendola con la seguente:** "All'interno di questa tipologia sono compresi anche depositi e magazzini, solo se direttamente connessi a stabilimenti produttivi già esistenti". Ciò in coerenza con la strategia del PTAV esposta nell'art 8 comma 3, che recita: "Il nuovo modello di sviluppo delineato dalla strategia del PTAV fa leva sulla promozione di Piacenza come **territorio della manifattura di qualità e dell'automazione**". Concetto ribadito nel capitolo "**Vision Piacenza futura**" a pag. 16 del documento Strategia di Piano

e in coerenza con l'Obiettivo Generale 2 (OG2) pag.40 . "Attrarre investimenti ad alto valore aggiunto e con positive ricadute occupazionali ma più sostenibili in termini sociali, di impatto sul traffico, consumo di suolo e fabbisogno energetico". Vedi anche Obiettivo Specifico 2.1 (OS 2.1), pag 42.

- 5) **Art 17 comma 5:** togliere il punto relativo ai **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". Riteniamo coerente con la strategia del Piano, **rimuovere la possibilità di espansione dei PPST, a meno che sia accolta la condizione esposta nel punto precedente**, cioè che sia consentito solo l'insediamento di depositi e magazzini se direttamente connessi a stabilimenti produttivi già esistenti. Ciò per non lasciare alcuno spazio ad un'ulteriore espansione dei poli logistici attualmente esistenti e già dimensionalmente superiori alla capacità di carico ambientale e sociale del nostro territorio.
- 6) Art. 19: aggiungere, nel comma 1, le parole in carattere neretto ".....ovvero per attività strategiche per il territorio provinciale, **cioè di qualità della manifattura e dell'automazione**, in quanto caratterizzate da alto valore aggiunto per addetto, elevato contenuto tecnologico, quantità e qualità dei livelli occupazionali.

Art.19

- ✓ comma 2: togliere la parola "**prioritariamente**";
- ✓ al punto 1 aggiungere le parole in carattere neretto:elevato contenuto tecnologico, quantità e qualità dei livelli occupazionali, **cioè dei settori di qualità della manifattura e dell'automazione**;
- ✓ comma 2, punto 3 : rispondere ai fabbisogni di sviluppo e riorganizzazione di attività imprenditoriali già insediate negli stessi, **purché di carattere manifatturiero**.
- ✓ Comma 3 punto 1: insediamenti di piccola logistica con superficie territoriale inferiore a 10.000 mq, **solo se direttamente connessi a stabilimenti produttivi già esistenti**.
- ✓ **Comma 3 punto 2 va interamente rimosso** perché incoerente con gli obiettivi della strategia. E' del tutto evidente che questo comma può aprire il varco all'insediamento indiscriminato a TUTTI gli insediamenti logistici superiori ai 10.000 mq, a causa delle blande e generiche condizioni stabilite dal successivo art. 20, che come l'esperienza insegna, possono facilmente essere aggirate nell'ambito delle conferenze dei servizi.

7) Art. 20

Comma 3: Le attività di logistica di cui al comma 2 possono essere collocate unicamente nell'ambito dei PPST - Poli Produttivi di Sviluppo Territoriale - caratterizzati sia da una connessione diretta alla viabilità autostradale (**occorre introdurre un distanza massima, per garantire un minimo di sostenibilità**), sia dal collegamento, ferroviario o stradale (**occorre introdurre un distanza massima**), con uno scalo ferroviario. Nel caso di collegamento stradale non devono essere attraversati centri abitati.

Comma 4; cancellare "~~o di un loro ampliamento~~"; modificare il commaè comunque subordinata "**ad uno studio cumulativo degli impatti sul traffico e sull'inquinamento atmosferico delle numerose sorgenti di inquinamento presenti nella pianura piacentina (autostrade, centrali termoelettriche, termovalorizzatore, impianti di produzione di conglomerati bituminosi, impianti di trattamento di rifiuti, attività estrattive,**

cementifici, ecc.) prevalentemente concentrate nelle aree circostanti la dorsale stradale e autostradale di collegamento ovest-est”, corrispondenti alla Y rovesciata.

nuovi
Comma 5: modificare : gli interventi di interesse pubblico da realizzare cui subordinare i
insediamenti **dei settori di qualità della manifattura e dell'automazione** ~~manifatturieri di~~
~~logistici di rilievo sovracomunale o il loro ampliamento~~, sempre nell'ambito dei PPST esistenti
aventi le caratteristiche sopra indicate.

Comma 6, punto C:

- ✓ la possibilità di trasportare su ferro e/o mezzi non inquinanti una percentuale **(quale percentuale?)** dei prodotti movimentati e l'utilizzo per la distribuzione urbana di mezzi elettrici;
- ✓ l'impegno all'implementazione di aree destinate a forestazione ad alto assorbimento di CO₂, (aggiungere prole in neretto) **sulla base di una accurata contabilizzazione delle produzione di CO₂ dovuta alla specifica attività svolta;**

8) Art 21: comma 1

- ✓ punto C: aggiungere le parole in neretto: sia garantita l'accessibilità diretta al Polo funzionale dalla rete autostradale **senza l'attraversamento di centri abitati;**
- ✓ punto H: togliere “sia ~~promessa~~” e sostituirla con “sia **subordinata**” all'attivazione della rigenerazione urbana, in particolare mediante il recupero di strutture dismesse o sottoutilizzate.

9) Art. 22:

- ✓ Comma 1, punto A: rafforzamento del piccolo commercio come parte integrante della struttura urbana, sociale ed economica dei Centri urbani; **La condizione è largamente contraddittoria. Andrebbero quantomeno quantificati gli strumenti di compensazione del piccolo commercio, ammesso che sia possibile la compensazione.**
- ✓ **Comma 2:** Nuovi insediamenti commerciali di rilevanza sovracomunale possono essere localizzati esclusivamente nel territorio del Comune di Piacenza (togliere) **e dei Comuni della sua cintura**

10) Art.24

- ✓ Comma 1:nonché i limiti, i requisiti prestazionali e le condizioni di sostenibilità per gli interventi esterni al Territorio Urbanizzato. (Aggiungere) **“Requisiti che devono essere verificati al momento della proposta di insediamento, e contestualizzati in relazione alla modifica delle norme che eventualmente stabiliscono nuovi e più stringenti limiti per l'inquinamento atmosferico, di contrasto ai cambiamenti climatici e alla permeabilità dei suoli”.**
- ✓ Comma 2: togliere: **“le opportune forme di perequazione territoriale”.**
- ✓ Comma 3: dell'art. 8 del DPR n. 160/2010 (aggiungere) **“previa accurata verifica dell'effettiva indisponibilità di aree idonee nella pianificazione vigente e della dimostrata impossibilità di utilizzo di aree dismesse”**
- ✓ Comma 3 b:addensamento o sostituzione urbana di cui all'art. 7, comma 4, lett. c) della stessa legge; (aggiungere) **“addensamento che per essere praticato deve presupporre l'effettiva esistenza di strutture già edificate sull'area e l'intangibilità di superfici permeabili esistenti”.**

11) Art 25 :

- ✓ comma 2: aggiungere : **“Adeguate impiantistica destinata al soddisfacimento del fabbisogno energetico con energie rinnovabili”;**

- ✓ Comma 5: aggiungere : **“calcolo della CO2 prodotta dall’insediamento e degli interventi di riforestazione compensativi necessari, da realizzare nelle aree circostanti, anche su aree private, in caso di mancata disponibilità di aree pubbliche”**.
- ✓ Comma 6: allo scopo di adottare adeguate (aggiungere) **“e obbligatorie “** soluzioni mitigative e compensative,(aggiungere)**” da valutare con adeguati piani di monitoraggio, partecipati anche dai soggetti e associazioni riconosciute per legge nel campo della tutela ambientale”**

allegando la seguente documentazione:

1. La posizione della società civile e politica sul PTAV
2. Tabella excel del consumo di suolo nella provincia di Piacenza e in regione Emilia Romagna
3.

e dichiara (barrare):

di essere consapevole, ai sensi e per gli effetti degli artt. 46 e 47 del D.P.R. n. 445/2000, di quanto previsto dagli artt. 75 e 76 del medesimo D.P.R. in merito alle sanzioni conseguenti alle dichiarazioni mendaci e alla decadenza dai benefici eventualmente conseguenti al provvedimento emanato sulla base delle dichiarazioni non veritiere

di essere informato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 13 del Regolamento UE 2016/679, che i dati personali raccolti saranno trattati, anche con strumenti informatici, esclusivamente nell'ambito del procedimento per il quale si rende la presente dichiarazione, come da informativa pubblicata sul sito web del PTAV, sul fondo della homepage (<https://ptavpiacenza.it/>).

allegando copia del documento di identità (non autenticata).

Piacenza 21\01\2024

.....
(luogo e data)



(firma del dichiarante)

E' ormai universalmente accettato che quello dei cambiamenti climatici globali è attualmente e sarà per molti decenni a venire il problema più drammatico che interessa direttamente tutto il nostro pianeta e in particolare i territori, l'ambiente e i popoli dell'emisfero settentrionale: siamo di fronte a fenomeni climatici sempre più estremi, frequenti e devastanti, che coinvolgono non solo paesi lontani ma anche il nostro, la nostra regione e la nostra provincia, come viene descritto opportunamente anche nell'allegato "Clima e cambiamenti climatici" del Quadro Conoscitivo del PTAV. Anche e soprattutto per merito del lavoro dell'IPCC (l'Intergovernmental Panel on Climatic Change, commissione promossa dall'ONU nell'ambito della Convenzione Quadro sui Cambiamenti Climatici, l'UNFCCC) è ormai convinzione diffusa che i cambiamenti climatici siano causati soprattutto dall'aumento dell'effetto serra, a sua volta prodotto dalla massiccia introduzione da parte delle attività antropiche di gas climalteranti nell'atmosfera, tra i quali anidride carbonica, metano e protossido di azoto. Praticamente tutte le attività umane sono coinvolte in questa responsabilità, ma in particolare lo sono quelle basate sull'impiego dei combustibili fossili, carbone, petrolio e suoi derivati, metano. (1)

Da quasi 30 anni, dal 1995, la Conferenza delle Parti (COP) della convenzione UNFCCC si riunisce annualmente per definire un bilancio dell'operato dei paesi membri nella riduzione delle emissioni di gas climalteranti e per definire obiettivi vincolanti da perseguire negli anni a venire. Attualmente siamo vincolati a rispettare "l'Accordo di Parigi" (COP21, 2015) che prevede di mantenere l'aumento della temperatura media globale ben al di sotto di 2°C in più rispetto ai livelli preindustriali e di proseguire gli sforzi per limitarlo a 1,5°C. Negli ultimi anni, i leader mondiali hanno sottolineato la necessità di limitare il riscaldamento globale a 1,5°C entro la fine di questo secolo, in quanto l'IPCC ha indicato che il superamento della soglia di 1,5°C rischia di scatenare impatti molto più gravi sui cambiamenti climatici, tra cui siccità, ondate di caldo e precipitazioni più frequenti e gravi. Per limitare il riscaldamento globale a 1,5°C, le emissioni di gas serra devono raggiungere il picco prima del 2025 al più tardi e diminuire del 43% entro il 2030. (2)

Da qui l'urgenza inderogabile di limitare l'uso dei combustibili fossili in ogni settore dell'attività umana (trasporto, produzione industriale, energia, riscaldamento) fino a prevedere una loro completa dismissione entro il 2050: è infatti la stessa Unione Europea che ha deciso di raggiungere la neutralità climatica entro il 2050, un'economia con emissioni nette di gas serra pari a zero. Questo obiettivo è al centro del Green Deal europeo e in linea con l'impegno dell'UE a favore di un'azione globale per il clima nell'ambito dell'accordo di Parigi. (3) Questo significa che i paesi membri dell'UE dovranno ridurre le emissioni di almeno il 55% rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030: un obiettivo ambizioso ma indispensabile, anche pensando che nel 2020 l'UE aveva conseguito una riduzione di solo il 30% rispetto ai livelli del 1990.

Sulla base di queste premesse riteniamo di avanzare una critica al PTAV, nel cui Quadro Conoscitivo non è stata compresa una analisi dei settori di impiego dei combustibili fossili e delle emissioni climalteranti, salvo riportare le sole stime delle emissioni di anidride carbonica (CO₂), metano (CH₄) e protossido di azoto (N₂O) per macrosettore economico e per Comune nell'allegato "Inquinamento atmosferico", assieme alla sintesi delle generiche azioni di mitigazione e adattamento previste dalla normativa regionale; una valutazione quali-quantitativa dei consumi e delle emissioni nella dimensione provinciale avrebbe consentito di procedere con logica alla formulazione di possibili politiche locali di riduzione e di adeguati indirizzi di pianificazione territoriale.

Peraltro dalla tabella riepilogativa provinciale del suddetto allegato si desume che l'emissione di CO₂ è dovuta soprattutto alla produzione di energia (2 centrali termoelettriche, termovalorizzatore) e alla combustione industriale e non industriale; che l'emissione di CH₄ è dovuta principalmente alla distribuzione del prodotto, all'agricoltura e all'impiego di solventi; che l'emissione di N₂O è dovuta soprattutto alla produzione di energia, alla produzione industriale e allo smaltimento dei rifiuti: a questo proposito risulta molto strano che il contributo all'emissione di N₂O da parte dell'agricoltura sia stimato a zero, posto che a livello nazionale l'agricoltura emette circa il 60% del totale dell'N₂O. (4)

Ora, poiché mediamente le emissioni di CO₂ rappresentano circa l'85% di tutte le emissioni climalteranti in termini di CO₂ equivalente, la nostra attenzione risulta incentrata sul settore dell'energia, anche questo a nostro giudizio sottostimato nel PTAV, in quanto **l'autonomia energetica del territorio da FER dovrebbe essere uno degli assi principali della strategia di piano, nel quadro di una prospettiva di progressiva decarbonizzazione dell'economia, e la riconversione ecologica verso una totale elettrificazione dei consumi civili e della mobilità, ha forti implicazioni con la pianificazione urbanistica comunale.**

Il settore dell'energia viene trattato nel documento PTAV "Dossier verso il Piano" a pag 181 e segg. con dati datati al 2018 che potrebbero essere aggiornati al 2020.

OGGETTO DEL CONTRIBUTO:

Sulla base di tali premesse pertanto, nel documento "QUADRO CONOSCITIVO", si chiede di approfondire nell'allegato "Inquinamento atmosferico" le caratteristiche quali-quantitative della distribuzione del consumo di combustibili fossili e delle emissioni climalteranti (pagg. 3-4).

Inoltre tra gli allegati relativi alla mobilità manca una valutazione dell'incidenza della mobilità elettrica sul parco veicoli generale, nonché della presenza sul territorio provinciale di colonnine di ricarica: anche questo è un elemento che potrebbe influenzare la pianificazione urbanistica comunale.

Nel documento **"DOSSIER VERSO IL PIANO"** si chiede di:

1. a pag 26, spostare la considerazione sull'esportazione netta di energia elettrica dagli "Elementi di qualità" ai **"Fattori di vulnerabilità"**; infatti la sovrapproduzione di energia elettrica a Piacenza è dovuta esclusivamente alla presenza delle due centrali termoelettriche (Levante di A2A, 855 MW, e Casella di ENEL, 1524 MW) che immettono l'energia sulle linee ad altissima tensione verso la regione e le regioni confinanti; le due centrali sono le principali consumatrici di metano, gas climalterante e produttore di CO₂, il cui impiego dovrebbe essere ridotto o annullato secondo gli impegni europei entro il 2050; sotto il profilo della iniziativa contro i cambiamenti climatici pertanto le due centrali non sono una opportunità per il nostro territorio ma bensì un fattore di vulnerabilità;
2. a pag. 29, al capoverso "Riqualificare il patrimonio edilizio...", aggiungere a **"...le coperture degli edifici..."**, gli aggettivi **"...residenziali, produttivi, agricoli, commerciali e terziari..."**;
3. adeguare di conseguenza anche gli schemi riassuntivi di pag. 35-36-37;
4. a pag. 182-183 **sostituire i dati di produzione di energia elettrica relativi al 2018 con quelli più recenti relativi al 2022**: quanto agli impianti fotovoltaici infatti esiste il Rapporto statistico "Solare fotovoltaico 2022" del GSE che documenta il nuovo numero di impianti in provincia (7755 invece dei 5264 del 2018) e la potenza totale installata (219 MW invece dei 168 del 2018);
5. a pag 214, al punto 4 "LA RIDUZIONE DEL FABBISOGNO DI ENERGIA E LA PRODUZIONE DI ENERGIA DA FONTI RINNOVABILI", sostituire nell'ultima frase il riferimento alla possibilità di sviluppo del fotovoltaico sulle coperture degli edifici con **"Occorre promuovere e favorire l'installazione di impianti fotovoltaici su tutte le coperture degli edifici residenziali anche nei centri storici, degli edifici commerciali, terziari, agricoli, produttivi e logistici; occorre far rispettare gli obblighi della normativa nazionale e regionale sulle dotazioni di FER delle nuove costruzioni e delle ristrutturazioni più rilevanti; occorre avviare la transizione alle FER a partire dalla edilizia pubblica"**;

Nel documento **"STRATEGIA DI PIANO"** si chiede di:

1. a pag. 44, nella azione A 2.4.2 **togliere il riferimento alla produzione da idrogeno**: infatti la produzione di idrogeno (verde) richiede ingenti quantità di energia elettrica prodotta da FER, che il nostro territorio non è in grado attualmente e per gli anni a venire di offrire, mentre la produzione di idrogeno per via elettrolitica dall'acqua con energia elettrica da fonte fossile è notoriamente antieconomica;
2. sempre a pag. 44 all'azione A 2.4.3 aggiungere a **"...le coperture degli edifici..."**, gli aggettivi **"...residenziali, produttivi, agricoli, commerciali e terziari..."**, per non limitare il fuoco dell'attenzione sui soli capannoni della logistica; va anche ricordato che la stessa normativa europea, nazionale e regionale lo impone sugli edifici di nuova costruzione o di grandi ristrutturazioni;
3. nell'azione A 2.4.4 aggiungere **"...verso la mobilità elettrica"**;
4. nell'azione A 2.5.1 aggiungere **"energetica" a "riqualificazione"**: occorre andare sempre di più verso un totale efficientamento energetico degli edifici a partire da quelli di edilizia residenziale sociale e pubblica;
5. a pag. 45 nella azione A 2.6.3 aggiungere **ad "ambientale" anche "e energetica"**;

Nel documento **"DISCIPLINA DEL PIANO TERRITORIALE DI AREA VASTA"** si chiede di:

1. Si apprezza il fatto che nella "Disciplina del PTAV" per i nuovi insediamenti produttivi, logistici e grandi strutture di vendita di nuova previsione, debba essere prevista la produzione di energia da FER, tenuto conto che tale obbligo è già previsto dalla vigente normativa europea, nazionale e regionale; tuttavia considerata la possibile elevata incidenza positiva in merito alle superfici in discussione, si ritiene di proporre le seguenti osservazioni nel merito:
2. **occorre introdurre l'obbligatorietà per tutte le nuove previsioni, tuttavia può essere valutata una superficie minima da cui introdurre tale obbligo**;
3. l'obbligatorietà della realizzazione di impianti di FER e in particolare fotovoltaici deve essere introdotta **anche per gli insediamenti produttivi preesistenti seppure in modo graduale** e tenendo conto delle ubicazioni degli insediamenti. In accordo con i Comuni interessati debbono essere previste **Comunità Energetiche**.
4. al comma 4 dell'art. 8, fra gli obiettivi generali: tendenza al 2032 – 2050, si richiede di aggiungere: **"produzione di energia elettrica e termica da FER, e in particolare da fonte solare, con**

eliminazione di fonti fossili anche impegnando i Comuni e le associazioni di categoria (Confindustria, Confartigianato ecc.) per la realizzazione di impianti anche su aree ormai compromesse o impermeabilizzate (parcheggi cittadini e dei comuni, piazzali di sosta, e di manovra, aree autostradali, aree viabilistiche provinciali e comunali) tenendo conto di tutte le garanzie per la sicurezza pubblica”.

5. all'art. 18, sub 5, **va modificata la tabella degli indirizzi strategici** in coerenza con le modifiche indicate in precedenza:

Nel documento “VALSAT”, si chiede di:

1. all'allegato 4A a pag. 12 modificare lo scopo dell'indicatore “Produzione di energia elettrica da fonti energetiche rinnovabili (FER)” sostituendo “alla produzione totale di energia elettrica” con **“alla domanda interna totale di energia elettrica”**; ciò in virtù del fatto che la produzione da FER, decentrata e diffusa sul territorio, è finalizzata alla soddisfazione della domanda interna di usi finali e non certamente all'esportazione, così come invece lo è la produzione di energia elettrica delle due grandi centrali termoelettriche a metano, per cui la significatività dell'indicatore risiede nella stima di quanto le FER contribuiscano alla soddisfazione della domanda interna di energia elettrica e quindi all'autonomia energetica del territorio.
2. All'allegato 4C a pag. 14 modificare “Kw” come **unità di misura in “Kwh/a”**, in quanto come è noto le FER, e in particolare fotovoltaico ed eolico, sono fonti discontinue che dipendono dalle condizioni climatiche, sicché la loro rilevanza dipende non tanto dalla potenza installata (Kw) quanto dall'energia elettrica effettivamente fornita (Kwh); in alternativa, poiché l'indicatore fa riferimento al termine “quota”, potrebbe essere significativo valutare la percentuale (%) di energia elettrica prodotta sul totale della domanda elettrica interna del comune, che corrisponde ad una valutazione del grado di autonomia energetica da FER raggiunto dal comune medesimo.

allegando la seguente documentazione:

1. <https://ipccitalia.cmcc.it/climate-change-2023-ar6-rapporto-di-sintesi/>
2. <https://unfccc.int/process-and-meetings/the-paris-agreement>
3. https://climate.ec.europa.eu/eu-action/climate-strategies-targets/2050-long-term-strategy_it
4. <https://www.isprambiente.gov.it/files2020/eventi/gas-serra/romano.pdf>

e dichiara (*barrare*):

x di essere consapevole, ai sensi e per gli effetti degli artt. 46 e 47 del D.P.R. n. 445/2000, di quanto previsto dagli artt. 75 e 76 del medesimo D.P.R. in merito alle sanzioni conseguenti alle dichiarazioni mendaci e alla decadenza dai benefici eventualmente conseguenti al provvedimento emanato sulla base delle dichiarazioni non veritiere

x di essere informato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 13 del Regolamento UE 2016/679, che i dati personali raccolti saranno trattati, anche con strumenti informatici, esclusivamente nell'ambito del procedimento per il quale si rende la presente dichiarazione, come da informativa pubblicata sul sito web del PTAV, sul fondo della homepage (<https://ptavpiacenza.it/>).

allegando copia del documento di identità (*non autenticata*).

.Piacenza 21\01\2024
(luogo e data)



(firma del dichiarante)

MOTIVAZIONE DEL CONTRIBUTO (PREMESSA):

Tra i fattori negativi che influiscono sulla qualità della vita del nostro territorio provinciale non può certamente essere trascurata la pessima qualità dell'aria, gravata da un carico inquinante tra i maggiori di tutto il nostro Paese se non addirittura dell'intero continente Europeo. La pessima qualità dell'aria, che caratterizza d'altra parte anche le altre province della Pianura Padana, è inequivocabilmente causata dalla particolare concentrazione nella valle del Po delle attività antropiche in tutti i settori della vita sociale e produttiva che, anche per via delle particolari condizioni orografiche della valle, fanno permanere nell'aria a livello del suolo una incredibile quantità di sostanze tossiche, cancerogene e mutagene.

Il nostro capoluogo in particolare, come documentato dalla recente indagine dell'Agenzia Europea dell'Ambiente (EEA), è collocato alla 357° posizione su di una classifica europea di 375 città principali europee per qualità dell'aria urbana, posizionandosi in sostanza praticamente in fondo alla graduatoria, con l'aria peggiore, davanti solo ad alcune città dell'Europa centro orientale.

Che il livello di inquinamento atmosferico del nostro territorio abbia raggiunto soglie di pericolo reale per la salute dei piacentini (come del resto ciò succede anche agli altri abitanti della pianura emiliano romagnola e non solo) lo dimostrano ormai non solo i numerosi superamenti delle soglie di sicurezza previste dalla normativa vigente e registrati dalla Rete di Monitoraggio gestita da Arpa relativi ai principali macroinquinanti (polveri sottili e ultrasottili, ossidi di azoto, ozono), ma anche le continue prese di posizione da parte di Agenzie internazionali di controllo, da parte di scienziati, di medici e di pediatri. L'EEA stima che per le fasce più deboli della popolazione e al tempo stesso quelle strategicamente più importanti, cioè la fascia di età con meno di 18 anni, l'inquinamento atmosferico causi oltre 1200 morti premature ogni anno nei 32 paesi membri dell'EEA, rappresentando una perdita significativa in termini di future potenzialità e comportando un onere significativo sotto forma di malattie croniche, sia nell'infanzia che più avanti nella vita (1).

Ma i danni alla salute si estendono a tutte le fasce sensibili della popolazione, alle donne in gravidanza, ai neonati, agli anziani, ai soggetti di particolari patologie: è ancora l'EEA che afferma che l'inquinamento atmosferico rappresenta una delle principali cause di morte prematura e di malattia e costituisce il più grave rischio sanitario ambientale in Europa: le malattie cardiache e l'ictus sono le cause più comuni di morte prematura attribuibili all'inquinamento atmosferico, seguite da malattie polmonari e cancro ai polmoni (2). La rilevanza dell'inquinamento atmosferico come causa di malattie cardiovascolari peraltro è stata ampiamente studiata e documentata anche dai medici piacentini (3).

Queste considerazioni sono poi ulteriormente rafforzate dal recente voto del Parlamento Europeo sulla revisione della direttiva sulla qualità dell'aria, con la quale vengono abbassate le soglie di tollerabilità sanitaria per i principali inquinanti atmosferici, obiettivo da raggiungere entro il 2035: le nuove regole mirano ad allineare gli standard europei con le linee guida dell'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) e a raggiungere un ambiente privo di inquinamento nocivo entro il 2050, in linea con il "Green Deal europeo" e con il "Piano d'azione sull'inquinamento zero". A tal fine sono stati posti limiti più severi per l'emissione delle polveri sottili, del diossido di azoto, dell'anidride solforosa e dell'ozono. (4)

Quanto al Quadro Conoscitivo del PTAV, occorre notare che il capitolo dedicato al sottosistema "Inquinamento Atmosferico" (pag. 96 e segg.) prende in considerazione esclusivamente i macroinquinanti, trascurando completamente i microinquinanti di rilievo (quali ad es. diossine, furani, IPA, altri metalli pesanti, ecc.), fornendo un quadro sostanzialmente ottimistico della situazione e per nulla adeguato alla realtà: tra gli elementi di "Qualità e resilienza" infatti si fa riferimento all'area montana scarsamente interessata dall'inquinamento atmosferico, e al fatto che nell'area di pianura nei Comuni aderenti al PAIR scattano i provvedimenti antismog in caso di sfioramento dei limiti di legge per il PM10, provvedimenti peraltro di discussa efficacia; mentre nelle successive "Criticità e vulnerabilità" si riporta che "Nella porzione di pianura del territorio provinciale, dove si concentrano anche le principali sorgenti emissive, si registrano condizioni di qualità dell'aria problematiche, in particolare per PM10 e Nox", senza alcuna valutazione delle possibili conseguenze sanitarie e delle possibili azioni da intraprendere. "Problematiche" non ci sembra il termine più appropriato, bisognerebbe piuttosto definirle "drammatiche".

Le nostre osservazioni su questo tema prendono le mosse dalla evidente contraddizione tra la presa d'atto della drammaticità della situazione della qualità dell'aria sul territorio piacentino e d'altro lato l'assenza di indirizzi perentori alla pianificazione comunale di riduzione delle emissioni inquinanti, nei termini di riduzione (anche coercitiva) della mobilità privata su gomma, delle emissioni industriali, delle emissioni da riscaldamento. Riteniamo che non si possa dichiarare in linea di principio una generica promozione della qualità dell'aria e poi proporre indirizzi per la realizzazione di innumerevoli interventi a favore della viabilità che non fanno altro che incentivare e favorire la mobilità privata su gomma.

OGGETTO DEL CONTRIBUTO:

Sulla base di tali premesse pertanto, nel documento "QUADRO CONOSCITIVO", Sistema funzionale "BENESSERE AMBIENTALE E PSICOFISICO", sottosistema "INQUINAMENTO ATMOSFERICO", si chiede di:

1. integrare l'analisi degli inquinanti atmosferici estendendola ai microinquinanti;
2. inserire valutazioni quali-quantitative sugli andamenti almeno decennali in relazione alla percentuale annuale di giornate climaticamente favorevoli all'inquinamento, allo scopo di destagionalizzare le riduzioni dell'inquinamento in funzione delle condizioni climatiche (si ritiene cioè che non si stia assolutamente verificando una tendenza alla riduzione dell'inquinamento, non essendoci stato nessun reale provvedimento di riduzione delle emissioni in alcun settore);
3. inserire valutazioni quali-quantitative sulle principali fonti di inquinamento, allo scopo di determinare le responsabilità dei settori sui quali occorrerà agire con maggiore efficacia da parte della pianificazione comunale;
4. individuare gli assi principali di intervento per ridurre le emissioni per settore e per fascia geografica: anche questa problematica fa parte del quadro conoscitivo, senza la cui conoscenza non è possibile adeguare la pianificazione comunale.
5. Prevedere **uno specifico e approfondito STUDIO di IMPATTO AMBIENTALE CUMULATIVO**, in particolare sull'area di pianura e segnatamente nella porzione Est, dal capoluogo verso Caorso/Monticelli e Fiorenzuola/Cortemaggiore. Studio che sia propedeutico ad una seria pianificazione del territorio sovracomunale e di aiuto nelle valutazioni ambientali puntuali, che gli enti deputati al controllo ambientale e sanitario sono tenute a fornire, nell'ambito delle conferenze dei servizi, purtroppo senza una considerazione e conoscenza complessiva che consenta di formulare prescrizioni di vera ed efficace tutela della popolazione e del territorio.

Nell'Allegato 1 del sottosistema "INQUINAMENTO ATMOSFERICO" del QUADRO CONOSCITIVO, si chiede di:

1. integrare l'analisi degli inquinanti atmosferici estendendola ai microinquinanti;

Nel documento "DOSSIER VERSO IL PIANO", si chiede di:

1. nell'Asse 1 "Abitabilità e nuovi bisogni", nel punto 5 a pag. 10, al fine di ridurre le emissioni inquinanti del trasporto privato su gomma, prendere in considerazione il potenziamento del TPL su ferro non solo sulla tratta Castel San Giovanni – Piacenza – Fiorenzuola (ed Alseno!), ma anche sulla tratta (da riattivare) Piacenza – Cremona, che potrebbe ridurre significativamente il traffico automobilistico sulla Caorsana;
2. nel paragrafo "Migliorare..." a pag 13, specificare il senso e le modalità della frase, senza le quali questa rimane una opzione del tutto astratta e priva di significato;
3. Negli Elementi di Degrado del sistema produttivo extragricolo a pag 15, **aggiungere un punto 3 bis** relativo all'ingente volume di emissioni inquinanti delle aziende piacentine (non dimentichiamo che insistono sul territorio 2 centrali termoelettriche, due cementifici, un bitumificio, un inceneritore, industrie chimiche, ecc.) per non parlare del traffico su gomma indotto dagli insediamenti logistici, così come riportato anche a pag 19;
4. Nell'Asse 2, Sostenibilità delle produzioni, Emissioni in atmosfera, a pag 124 e segg., come si è detto più sopra, estendere l'analisi anche ai microinquinanti principali;
5. a pag. 135 a seguito dell'ultimo capoverso, evidenziare che il problema della riduzione delle emissioni inquinanti del sistema produttivo non dipende solo dalla riduzione della mobilità di merci e persone su gomma e dal loro transito al TPL su ferro o gomma, ma anche dalle emissioni dirette delle imprese: due centrali termoelettriche, due cementifici, cinque impianti di produzione di conglomerati bituminosi, un inceneritore, ecc.: questo condiziona ovviamente anche le azioni da intraprendere;
6. nell'Asse 3, Andamento dei consumi di combustibili fossili nel settore della mobilità, a pag. 210 e segg., evidenziare l'aumento delle emissioni inquinanti in atmosfera conseguenti all'aumento del consumo procapite di benzina e gasolio;

Nel documento "STRATEGIA DI PIANO", si chiede di:

1. nel cap. "Le nuove traiettorie di sviluppo..." a pag 16, seconda colonna, al capoverso "principio di sostenibilità ambientale con particolare riferimento alle seguenti dimensioni...", aggiungere **"riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera"**;

2. a pag 29 tra le “grandi questioni” che rilevano per il futuro del nostro territorio, inserire anche **“migliorare significativamente la qualità dell’aria”**;
3. a pag. 42 aggiungere all’azione A 2.1.2 **“... prevedendo un saldo nullo o negativo delle emissioni inquinanti in atmosfera”**;
4. relativamente all’azione A 2.4.1 (OS 2.4) a pag. 44, occorre tenere presente che il potenziamento della viabilità ordinaria non riduce il traffico privato su gomma ma al contrario lo incentiva; pertanto la frase “... potenziamento della viabilità solo se...” andrebbe sostituita con **“...ridimensionamento della viabilità in quanto...”**;
5. quanto all’azione A 2.4.2 riteniamo inopportuna la citazione della produzione di idrogeno in riferimento alla produzione elettrica, in quanto la produzione di idrogeno (sempre che “verde”, cioè da elettrolisi dell’acqua) necessita di ingenti quantità di energia elettrica da FER, che il territorio piacentino non è ancora in grado di offrire; **il riferimento all’idrogeno va quindi tolto**;
6. nell’azione A 2.4.3 aggiungere a **“...le coperture degli edifici...”**, **gli aggettivi “...residenziali, produttivi, agricoli, commerciali e terziari...”**, per non limitare il fuoco dell’attenzione sui soli capannoni della logistica; va anche ricordato che la stessa normativa europea, nazionale e regionale lo impone sugli edifici di nuova costruzione o di grandi ristrutturazioni;
7. nell’azione A 2.4.4 aggiungere **“...verso la mobilità elettrica”**;
8. nell’azione A 2.5.1 aggiungere **“energetica” a “riqualificazione”**: occorre andare sempre di più verso un totale efficientamento energetico degli edifici a partire da quelli di edilizia residenziale sociale e pubblica;
9. nella azione A 2.7.1 aggiungere un riferimento alla riattivazione della linea ferroviaria Piacenza-Castelvetro-Cremona, estendendo il servizio ferroviario cadenzato anche lungo questa direttrice;
10. nella azione A 2.7.7 come sopra sostituire “potenziamento della viabilità” con **“consolidamento della viabilità” o “ridimensionamento della viabilità”**
11. alla luce di quanto esposto andrebbe riconsiderato l’intero capitolo “La Strategia per la Mobilità” (pag. 103 e segg.), valutando che gran parte delle nuove tangenziali e dei nuovi collegamenti previsti, nonché non essere funzionali alla sicurezza e alla riduzione del traffico urbano, al contrario costituiscono un incentivo al potenziamento della mobilità privata su gomma, e quindi al conseguente incremento di emissioni inquinanti, in netto contrasto con l’intento dichiarato di ridurre il traffico su gomma e migliorare la qualità dell’aria.
Rimandiamo a questo proposito al modulo delle osservazioni di Legambiente sulla mobilità, dove **proponiamo che il PTAV sia integrato da un vero e proprio PPMS (Piano Provinciale della Mobilità Sostenibile)**, alla stregua di quanto è stata fatto nella provincia di Bolzano, con un approccio completamente opposto e più avanzato a quello del PTAV in esame. PPMS che anziché prevedere la moltiplicazione di nuove strade (con ingenti risorse economiche e consumo di suolo), favorisce la soddisfazione della domanda di mobilità mediante l’offerta di un adeguato sistema di trasporto pubblico, che sia davvero alternativo a quello privato; abbondante offerta di trasporto delle merci mediante ferrovia e introduzione di sistemi tecnologici per il controllo e telerilevamento dei camion, per orientarli prevalentemente sulle autostrade anziché sulla viabilità ordinaria; camion che, per breve e medio raggio, devono progressivamente essere sostituiti con trazione elettrica.

Nel Documento “DISCIPLINA del Piano Territoriale di Area Vasta” si chiede di:

1. all’art. 13, sub 4, 3° capoverso pag. 12, aggiungere **“... e attraverso la riattivazione e il potenziamento del collegamento ferroviario Piacenza-Castelvetro-Cremona”**; come più sopra accennato, questo collegamento di TPL su ferro opportunamente cadenzato potrebbe togliere una quota significativa di traffico privato su gomma e delle relative emissioni inquinanti dalla SS9;
2. all’art. 13, sub 5 e sub 6, va riconsiderata la tabella relativa allo “Scenario della mobilità sostenibile”, **togliendo i riferimenti agli interventi previsti per la “Rete viaria” e aggiungendo nell’ambito di intervento “TPL ferro” il riferimento alla riattivazione e potenziamento della linea ferroviaria Piacenza-Cremona**;
3. all’art. 18, sub 5, va modificata la tabella degli indirizzi strategici in coerenza con le modifiche indicate in precedenza:

allegando la seguente documentazione:

1. <https://www.eea.europa.eu/it/highlights/inquinamento-dell2019aria-in-europa-livelli#:~:text=Contesto,rispetto%20ai%20livelli%20del%202005>

2. <https://www.eea.europa.eu/it/help/domande-frequenti/che-impatto-ha-l2019inquinamento-atmosferico>
3. <https://www.liberta.it/news/cronaca/2022/09/29/arresto-cardiaco-nelle-aree-inquinatae-da-polveri-sottili-il-rischio-cresce-del-38/>
4. <https://www.lanuovaecologia.it/qualita-dellaria-la-nuova-direttiva-europea-fissa-norme-piu-stringenti/>

e dichiara (*barrare*):

di essere consapevole, ai sensi e per gli effetti degli artt. 46 e 47 del D.P.R. n. 445/2000, di quanto previsto dagli artt. 75 e 76 del medesimo D.P.R. in merito alle sanzioni conseguenti alle dichiarazioni mendaci e alla decadenza dai benefici eventualmente conseguenti al provvedimento emanato sulla base delle dichiarazioni non veritiere

di essere informato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 13 del Regolamento UE 2016/679, che i dati personali raccolti saranno trattati, anche con strumenti informatici, esclusivamente nell'ambito del procedimento per il quale si rende la presente dichiarazione, come da informativa pubblicata sul sito web del PTAV, sul fondo della homepage (<https://ptavpiacenza.it/>).

allegando copia del documento di identità (*non autenticata*).

Piacenza 21\01\2024

A handwritten signature in black ink on a light yellow background. The signature reads "Maria Same Clapp" in a cursive script.

Alla Presidente della
Provincia di Piacenza

Con la presente , in qualità di legale rappresentante dell'associazione
Legambiente Piacenza-circolo Emilio Politi APS, trasmetto:

-N.6 schede di osservazioni \contributi al Ptav ,
-N.2 allegati alla scheda sul consumo di suolo
-copia documento di identità

Si porgono i migliori saluti

Maria Laura Chiappa
Presidente Legambiente Piacenza

Legambiente Piacenza -Circolo Emilio Politi
via Giordani 2 -Piacenza
mail legambientepc@gmail.com
tel. -cell