

spazio riservato al protocollo	spazio riservato all'ufficio
	n. registrazione:

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

Al Presidente
PROVINCIA DI PIACENZA
 corso Garibaldi 50, PIACENZA
provpc@cert.provincia.pc.it

Il sottoscritto **VALENTINO MOSCONI**, nato a e residente a in qualità di segretario del Circolo PD-CAORSO, presa visione della documentazione assunta dall'Amministrazione Provinciale, al fine di contribuire alla formazione del PTAV, presenta un contributo/osservazione così articolato:

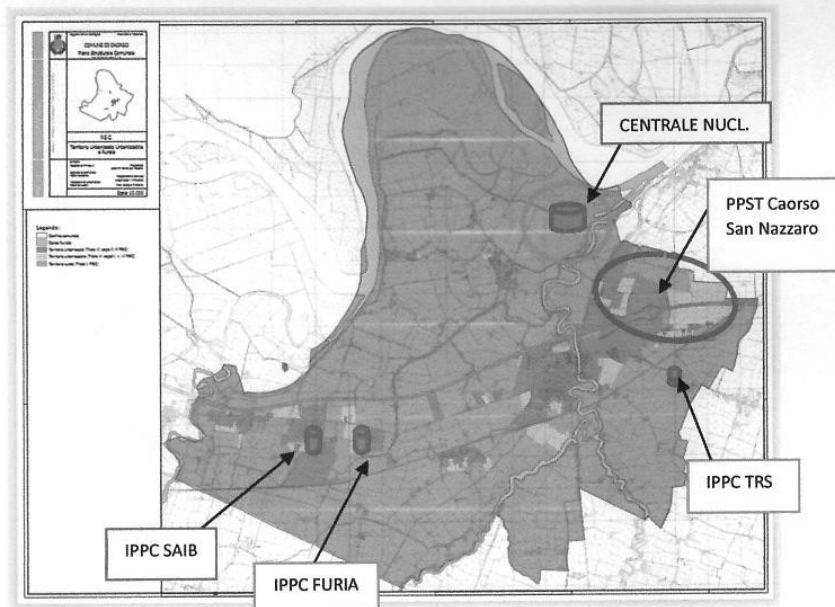
1. Premessa breve
2. Osservazioni A-B / Sviluppo sostenibile e Logistica
3. Osservazioni C/ Sviluppo sostenibile, Logistica e Agricoltura
4. Osservazioni D/ Attribuzione differenziata e perequativa del 3% di consumo di suolo
5. Osservazione E/ Viabilità nel territorio di Caorso e dintorni
6. Osservazione F/ Criteri localizzativi Impianti di gestione dei Rifiuti
7. Dichiarazione e allegati

1. Premessa di motivazione

Il PTAV è 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 ha l'incremento di consumo di suolo del 2021, di cui 103 ha 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 sull'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.

Siamo anche preoccupati dal rilevante consumo di suolo fertilissimo, dagli effetti sull'inquinamento ambientale e dalle conseguenti ricadute sulla salute della popolazione residente nel territorio caorsano. Concentreremo pertanto le nostre Osservazioni in genere su dati ed indicazioni (di indirizzo o prescrittive) che riguardano direttamente o indirettamente il territorio di Caorso o della Bassa Valdarda.



(rielaborazione di PSC Caorso/Tavola 02_Territorio Urbanizzato Urbanizzabile e Rurale)

Da tempo la programmazione sovracomunale (regionale e provinciale) si propone di riformare e razionalizzare la rete provinciale della mobilità, per ridurre l'inquinamento atmosferico indotto e rendere più sicura la viabilità stessa, potenziando anche il trasporto di merci e persone su ferrovia.

Il QC e il DOSSIER riepilogano in più pagine lo Scenario di riferimento che scaturisce dal PRIT 2025 e dal PTCP 2007. Riprendendo alcuni dati riguardanti l'area la pianura est, in modo particolare il comprensorio della Bassa Valdarda, osserviamo per prima cosa che non è chiaro quale sia lo stato di attuazione delle infrastrutture segnalate in blu, rilevanti per i loro effetti sul territorio caorsano.

Da QC- tabelle 2.2 e 2.4- VERIFICA DELLO STATO DI ATTUAZIONE DEL PTCP VIGENTE al 2018-19

Rete stradale	Tipo di intervento	Denominazione intervento	Attuazione
Grande viabilità	Sistema autostradale	Spostamento Casello A21 Castelvetro piacentino	Previsione PRIT 2025
		Nuovo Casello A21 dir San Pietro in Cerro	Previsione PRIT 2025
		Riorganizzazione interconnessione A21-A21 dir	Previsione PRIT 2025
Viabilità provinciale	Variante SP587R	Tangenziale di Cortemaggiore	
	Variante SP462R	Tangenziale di San Pietro in cerro	
	Variante SP10R	Tangenziale di Caorso	
	Tangenziale di PC	Completamento sino intersezione con SP7	Realizzato
		Completamento sino intersezione con A21/ raddoppio	
	Potenziamento SP10	Potenziamento in sede tra Caorso e San Nazzaro	
	Cispadana	Tangenziale di Villanova d'Arda	In parte in corso realizzazione
		Tangenziale di San Giuliano	
		Collegamento tra Casello spostato A21/Castelvetro P.no e SP415	Progettato
		Collegamento tra SP588R e Casello A21dir San Pietro in Cerro	Previsione PRIT 2025

Osserviamo inoltre 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. Perché gli strumenti urbanistici comunali possano prevedere opportune restrizioni alla mobilità stradale occorre che il PTAV espliciti le finalità/funzioni di quel nuovo Casello e fissi criteri chiari per la sua connessione con la viabilità provinciale circostante.

Osserviamo infine 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. L'art.19 c.4/DISCIPLINA-PTAV sembra escludere che l'ampliamento del PPC possa accogliere nuova Logistica; tuttavia, anche senza Logistica, la situazione delineata prospetta una viabilità su strada sempre più intensa e quindi meno sicura e più inquinante. La sola **bretella Fossadello-Muradello** che il PTAV propone nello scenario della mobilità sostenibile alleggerisce l'inquinamento acustico-atmosferico e la pericolosità del traffico dentro Roncaglia, ma non sul territorio di Caorso. Occorre ripensarne l'attuazione: essa non può essere rimandata ancora una volta al lungo periodo, come appare in DISCIPLINA/Scenario della mobilità sostenibile scheda p.12 e in VALSAT-Rapporto ambientale /Tabella 2.3.10-SCENARIO PTAV2; essa dev'essere inoltre accompagnata dall'obbligo per i mezzi pesanti che transitano per e dal PPC SAIB-FOSSADELLO di utilizzare il casello autostradale di Le Mose. In alternativa, ammesso che il raccordo ferroviario merci SAIB sia davvero insostenibile finanziariamente ed economicamente, occorre 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 rotatoria.

Proponiamo pertanto come **Osservazione D.1** che 1) in QC- Sottosistema **SISTEMA DELLA MOBILITÀ- Tabella 2.2: PTCP 2007 - Interventi sulla Grande Viabilità stato di attuazione al 2018-2019** sia aggiornato lo stato di attuazione di tutti gli interventi di Previsione PRIT 2025, in particolare per: Nuovo casello A21dir di San Pietro in Cerro e Riorganizzazione interconnessione A21-A21dir; 2) in QC- Sottosistema **SISTEMA DELLA MOBILITÀ- Tabella 2.4: PTCP 2007 - Interventi sulla Grande Viabilità stato di attuazione al 2018-2019** sia aggiornato lo stato di attuazione di tutti gli interventi, in particolare per: Variante SP10R/Tangenziale di Caorso e Potenziamento SP10/Potenziamento in sede tra Caorso e S. Nazzaro;

Proponiamo inoltre quale **Osservazione D.2** di introdurre nella VALSAT-Rapporto ambientale una valutazione di sostenibilità ambientale e sicurezza che metta a confronto lo Scenario viabilistico attuale del territorio caorsano con lo SCENARIO PTAV2 delineato da PTAV/DOSSIER/allegati mobilità- Tavole M1 e M2, con particolare riferimento alla creazione delle nuove infrastrutture **PRIT03** (Nuovo Casello A21 dir San Pietro in Cerro) e **PTAV04** (Nuovo collegamento tra SS10 (Fossadello) e SP587R (Muradello)), rappresentando in figura attraverso flussogramma l'esito del confronto.

Proponiamo infine quale **Osservazione D.3** di riformulare la Tabella presente alla p.12 PTAV/DISCIPLINA e la Tabella 2.3.10/VALSAT-Rapporto ambientale-Scenario PTAV2 modificando la periodizzazione del "Nuovo collegamento Tra SS10 (Fossadello/Piacenza) e SP587R (Muradello/Piacenza)" da "L" a "B/M".

6.Osservazione F/ Criteri localizzativi Impianti di gestione dei Rifiuti

Richiamiamo di nuovo il fatto che Caorso ospita sul suo territorio 3 IPPC: 2 qualificabili o come impianti di stoccaggio e smaltimento o come impianti di stoccaggio, trattamento e smaltimento di rifiuti non pericolosi e pericolosi; 1 qualificabile come impianto di smaltimento e recupero di rifiuti non pericolosi, dal 2021 con recupero anche attraverso impianto interno di coincenerimento. Tutti e 3 gli IPPC dal 2020 al 2023 hanno avviato istanze per revisioni non sostanziali e sostanziali di A.I.A. ottenendo in ogni caso, pur con procedimenti complessi e talora ad intensa conflittualità istituzionale, le relative autorizzazioni. L'impianto TRS ECOLOGIA oggi può gestire 160.000 t/anno di rifiuti; l'impianto FURIA 223.000 t/anno; l'impianto SAIB 780.000 t/anno.

È evidente che il territorio di Caorso non può ospitare alcun ampliamento ulteriore degli impianti esistenti e men che mai impianti nuovi. Pertanto, il potere prescrittivo del PTAV nel definire i criteri di esclusione e condizionamento per gli impianti nuovi e per l'ampliamento di quelli già esistenti deve trovare la più rigorosa e restrittiva applicazione a Caorso (e contesti analoghi).

Comparando il sottostante *Prospetto 3/PTCP vigente-Allegato R-Distanze* con la scarna sottostante *Tabella 4/ PTAV-DISCIPLINA-ALLEGATO R - criteri localizzativi per impianti di gestione dei rifiuti-distanze minime*, ci pare di notare invece una forte e non giustificata riduzione dei criteri escludenti. Proponiamo pertanto come **Osservazione E.1** che vengano ripristinate in *PTAV-DISCIPLINA-ALLEGATO R - criteri localizzativi per impianti di gestione dei rifiuti-distanze minime* le distanze minime degli impianti per rifiuti non pericolosi e pericolosi dall'impianto nucleare (la cui fase di dismissione è solo a metà percorso) e tra e da altri impianti di gestione rifiuti.

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI PIACENZA

Area Programmazione, Infrastrutture, Ambiente

PROSPETTO n 3 Indicatori	Distanze											
	Tipologie impiantistiche											
	DISCARICHE						ALTRI IMPIANTI					
	RIFIUTI NON PERICOLOSI		RIFIUTI PERICOLOSI		RIFIUTI INERTI		COMPOSTAGGIO URBANI/SPECIALI		TRATTAMENTO E STOCCAGGIO RIFIUTI NON PERICOLOSI E PERICOLOSI		TRATTAMENTO E STOCCAGGIO RIFIUTI INERTI	
	valore	significato	valore	significato	valore	significato	valore	significato	valore	significato	valore	significato
Aree poste a distanza da altri impianti di smaltimento e di trattamento di rifiuti esistenti		escludente		escludente		escludente		escludente		escludente		escludente
Discarica	5 km		5 km		5 km		5 km		5 km		1km	
Trattamento termico	5 km		5 km		5 km		5 km		5 km		1km	
Compostaggio	5 km		5 km		5 km		5 km		5 km		1km	
Impianti di trattamento di rifiuti speciali, esclusi gli inerti, con capacità autorizzata superiore a 100.000 tonnellate/anno	5 km		5 km		5 km		5 km		5 km		1km	
Aree poste a distanza dalla Centrale Nucleare di Caorso	5 km	escludente	5 km	escludente	5 km	escludente	5 km	escludente	5 km	escludente	5 km	escludente
Aree poste a distanza indicata da centri abitati	1000m	escludente	2000m	escludente	1000m	escludente	500m	escludente	1500m	escludente	1000m	escludente
Aree poste a distanza indicata da nuclei	300m	escludente	1000m	escludente	300m	escludente	200m	escludente	1500m	escludente	300m	escludente
Aree poste a distanza indicata da case sparse	100m	escludente	1000m	escludente	100m	escludente	100m	escludente	1500m	escludente	200m	escludente
Aree poste a distanza indicata da edifici sensibili (Es. ospedali, scuole)	1500m	escludente	2000m	escludente	1000m	escludente	500m	escludente	2000m	escludente	1000m	escludente
Aree poste a distanza indicata da centri turistici e/o sportivi di particolare rilievo esistenti e in programmazione	1500m	escludente	2000m	escludente	1000m	escludente	500m	escludente	2000m	escludente	500m	escludente

PIANO TERRITORIALE DI AREA VASTA | www.ptavpiacenza.it

Tabella 4 - Criteri definiti a livello di area vasta che escludono la localizzazione di impianti per la gestione dei rifiuti

Operazione	Impianti per operazioni D1, D5 (deposito in discarica)	Impianti per operazioni D10, R1 (incenerimento o produzione di energia)	Impianti per operazioni R3*19, D8*20 (trattamento o deposito di sostanza organica)	Impianti per operazioni R10 per fanghi in agricoltura diversi da quelli disciplinati dal D.Lgs. 99/1992 (spandimento sul suolo)	Impianti per altre operazioni D o R relative a rifiuti C&D ²¹
DISTANZE MINIME					
Elemento territoriale					
Centri abitati o nuclei abitati secondo le definizioni ISTAT ²² , per le sole parti a uso residenziale o prevalentemente residenziale (come desumibili dagli strumenti urbanistici in vigore), escluse le abitazioni eventualmente comprese in aree a diverso uso (es. produttivo/logistico, commerciale, per servizi)	2.000 m	1.000 m	500 m	500 m	500 m
Edifici sensibili ad uso collettivo non già ricompresi nei centri/nuclei abitati, quali scuole, ospedali e strutture assistenziali ²³					

Allo stesso modo **constatiamo che** l'art. 2 comma 1b / *DISCIPLINA-ALLEGATO R - criteri localizzativi per impianti di gestione dei rifiuti* prescrive che i criteri di esclusione o condizionamento non si applichino agli impianti esistenti "qualora l'ampliamento di impianto di gestione rifiuti esistente, a parità di potenzialità, avvenga per opere complementari a servizio dell'impianto che non prevedano attività di gestione dei rifiuti (es. parcheggi degli addetti, uffici, ecc.)."

Riteniamo che l'eccezione non vada contemplata per quei Comuni (come appunto Caorso) nei quali operano molteplici Impianti di gestione dei rifiuti che con la loro Superficie Fondiaria hanno già eccessivamente consumato suolo, richiedendo peraltro un costante e oneroso controllo pubblico del potenziale inquinante collegato alla loro attività IPPC. Proprio sulla Variante urbanistica richiesta dall'azienda TRS ECOLOGIA nel 2020, finalizzata anche a riclassificare il mappale 106 di sua proprietà (nel RUE vigente a destinazione urbanistica rurale APA) per poterlo utilizzare quale area di parcheggio e deposito di mezzi e attrezzature, il Sindaco del Comune di Caorso ha resistito in Conferenza di servizi con successo fino al 2022, supportato anche da Osservazioni del gruppo consiliare di minoranza CAORSO.CENTROSINISTRA. Proponiamo quindi come **Osservazione E.2** di riformulare così in DISCIPLINA-ALLEGATO R - criteri localizzativi per impianti di gestione dei rifiuti l'art.2 comma 1b secondo alinea: *"-ampliamento di impianto di gestione rifiuti esistente, a parità di potenzialità, per opere complementari a servizio dell'impianto che non prevedano attività di gestione dei rifiuti (es. parcheggi degli addetti, uffici, ecc.), purchè l'ampliamento non riguardi impianti di gestione di rifiuti pericolosi localizzati in Comune già caratterizzato dalla presenza di più impianti di gestione di rifiuti pericolosi;"*

Concluso il proprio Contributo/Osservazione redatto come testo in forma libera, il sottoscritto VALENTINO MOSCONI

dichiara infine:

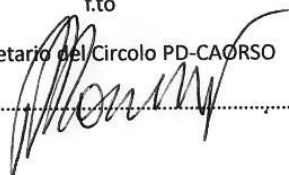
- ✓ di essere consapevole, ai sensi e per gli effetti degli artt. 46 e 47 del D.P.R. n. 445/2000, di quanto previsto dagli artt. 75 e 76 del medesimo D.P.R. in merito alle sanzioni conseguenti alle dichiarazioni mendaci e alla decadenza dai benefici eventualmente conseguenti al provvedimento emanato 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 (<https://ptavpiacenza.it/>);

e allega alla presente copia firmata e scansionata del documento di contributo/osservazione

- ✓ copia del proprio **documento di identità**

Caorso, 20.01.2024

f.to
Il segretario del Circolo PD-CAORSO



2. Osservazioni A, B/ Sviluppo sostenibile e Logistica a partire da PTAV/STRATEGIA DI PIANO -Obiettivo Generale 2 (OG 2), Obiettivo Specifico 2.1 (OS 2) e Azione 2.1.2 (A 2.1.2)

Il secondo Obiettivo Generale (OG 2) che il PTAV si prefigge di raggiungere per rendere la Provincia di Piacenza attraente, snodo ed eccellenza del sistema padano, così è formulato nel documento STRATEGIA DI PIANO:

OG 2

"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. Garantire migliori condizioni di vivibilità (salubrità, servizi, mobilità) in grado di contrastare il significativo calo di popolazione in età da lavoro che si prospetta nei prossimi anni, continuando ad assicurare competitività economica e capacità di innovazione a servizio di tutta la provincia."

Le Osservazioni che seguono si concentrano sull' Obiettivo Specifico 2.1 (OS 2.1) e in particolare sull' Azione conseguente 2.1.2:

OS 2.1

Operare per un ri-orientamento delle traiettorie di sviluppo verso settori a minore consumo di suolo, orientati verso le green technologies, ad alto valore aggiunto e con maggiori garanzie sociali

A 2.1.2

Subordinare i nuovi insediamenti per attività produttive a criteri di sostenibilità degli investimenti come declinati nella Strategia, privilegiando il riuso del patrimonio edilizio dismesso, favorendo filiere produttive innovative quali quelle legate alla manifattura di qualità ed all'automazione ed il riutilizzo, limitando la localizzazione di nuove attività logistiche ai poli di rilievo sovracomunale già esistenti dotati di adeguate connessioni alla viabilità autostradale e alla rete ferroviaria e subordinandola comunque all'adozione di adeguate misure di sostenibilità ambientale, territoriale e sociale

Le Osservazioni del Circolo PD_CAORSO mirano tutte quante ad argomentare la sostanziale incoerenza tra quanto proposto da OG 2 /OS 2.1 e l'Azione 2.1.2 dalla quale dovrebbe scaturire il loro raggiungimento. Nell'essenziale, riteniamo non sia possibile garantire migliori condizioni di vivibilità ai cittadini, minor consumo di suolo, mobilità in sicurezza, sostenibilità ambientale e sociale dello sviluppo economico, investimenti ad alto valore aggiunto, riconfermando di fatto contemporaneamente la vocazione logistica del territorio piacentino, vocazione che ha concorso in maniera decisiva al degrado di quelle condizioni.

A) Osservazione / Sui dati relativi alla LOGISTICA NEL TERRITORIO PIACENTINO

Il PTAV assunto appare consapevole del volto ambiguo del radicamento crescente della Logistica nel territorio piacentino.

Il documento DOSSIER VERSO IL PIANO a p.15 da un lato pone tra gli ELEMENTI DI QUALITÀ/FATTORI DI RESILIENZA il fatto che *"la specializzazione nella logistica (addetti per 100 abitanti) sia quasi il doppio di quella regionale ed in continua crescita"*; peraltro, nella stessa pagina riconosce nella presenza massiccia della Logistica anche un FATTORE DI VULNERABILITÀ oggettivo e scrive: *"Il sistema economico piacentino, grazie al suo mix settoriale "equilibrato" tra agricoltura, industria, commercio e servizi, ha dimostrato negli ultimi due decenni buone capacità di tenuta/sviluppo e di resilienza alle fasi di crisi, capacità che possono essere messe a rischio nel momento in cui prenda il sopravvento la specializzazione logistica e si riduca la vocazione meccanica e manifatturiera più in generale."*

Sempre in DOSSIER VERSO IL PIANO, pp.17-8 da un lato si pone tra gli ELEMENTI DI QUALITÀ *"La polarizzazione insediativa delle aree produttive e logistiche nonché degli insediamenti ad alta attrattività [che] potrebbe favorire interventi volti al miglioramento della sostenibilità ambientale e di governance del sistema"*, dall'altro si pone tra gli ELEMENTI DI DEGRADO la *"Rilevante polarizzazione insediativa delle aree produttive con elevata utilizzazione di suolo (specialmente per gli insediamenti logistici)"*. Ricordando nel contempo come dato oggettivo che Piacenza, Castel San Giovanni e Fiorenzuola insieme a Pontenure e Caorso, tutti sedi di PPST o PPC anche o prevalentemente logistici, hanno registrato nel periodo 2008-2017 un aumento di suolo utilizzato superiore a 50 ha, il DOSSIER VERSO IL PIANO lancia

perciò la sfida di *Rafforzare la resilienza del sistema agricolo ed agroindustriale* (p.21) preservando il territorio caratterizzato da una medio-alta capacità dei suoli all'utilizzo agro-forestale soggetto alla pressione insediativa a carattere produttivo/logistico.

Tuttavia, rileviamo come né QC né DOSSIER VERSO IL PIANO siano in grado di produrre dati di conoscenza completi ed attendibili sui 5 Poli (PPST) nei quali si concentrano gli insediamenti logistici e neppure sui PPC nei quali spesso sono presenti in modo diffuso altri investimenti logistici. Questo è oggettivamente riscontrabile per il PPST2 *San Nazzaro-Caorso*; potrebbe valere per tutti gli altri PPST. Aggiungiamo che la scarsa completezza ed attendibilità del QC riguarda anche le aree dismesse, il cui utilizzo potrebbe evitare il consumo di nuovo suolo fertile.

Mentre la DISCIPLINA e la STRATEGIA di PIANO programmano *"il riuso del patrimonio edilizio dismesso [...] limitando la localizzazione di nuove attività logistiche ai poli di rilievo sovracomunale già esistenti dotati di adeguate connessioni alla viabilità autostradale e alla rete ferroviaria e subordinandola comunque all'adozione di adeguate misure di sostenibilità ambientale, territoriale e sociale"* (A 2.1.2), constatiamo che, per il PPST2 *San Nazzaro-Caorso*, QC e DOSSIER in più contesti forniscono dati di conoscenza non aggiornati, incompleti e scarsamente attendibili. Quel che abbiamo riscontrato per il PPST2 *San Nazzaro-Caorso* potrebbe valere per altri PPST (*Barabasca CA.RE.CO.* o *Borghetto-Roncaglia* ad es.), nei quali -proprio mentre la proposta di PTAV era in stesura- Varianti urbanistiche hanno impresso agli insediamenti logistici un'accelerazione imprevista. Ciò potrebbe compromettere il rispetto degli stessi criteri localizzativi fissati per la Logistica nell' A 2.1.2 e nelle norme attuative della DISCIPLINA/PTAV.

Osserviamo pertanto che -a distanza di 30 anni dall'avvio del primo POLO LOGISTICO a Le Mose e in assenza di conoscenze davvero aggiornate e complete sulla reale consistenza ed evoluzione degli insediamenti logistici nel Piacentino- il PTAV dovrebbe programmare la seria moratoria da più parti competenti richiesta. Non per prendere tempo, ma per studiare quanto è accaduto e sta accadendo nel settore e per decidere a ragion veduta se davvero i PPST sovracomunali esistenti (ed eventualmente quali con chiarezza) possano sopportare ulteriori insediamenti logistici, sapendo che comunque questi sono contrassegnati da pesanti processi di consumo ed impermeabilizzazione del suolo. Già nel luglio 2021, Comune e Unindustria di Reggio Emilia hanno commissionato a ITL uno STUDIO SUI FABBISOGNI LOGISTICI del sistema produttivo del Comune di Reggio Emilia; la Città metropolitana di Bologna e la Regione Emilia-Romagna ai sensi dell'art. 58 della LR n. 24/2017 hanno poi sottoscritto nel 2022 un ACCORDO TERRITORIALE PER IL CONTENIMENTO DEGLI INSEDIAMENTI CON FUNZIONE LOGISTICA nel territorio metropolitano di Bologna. Quanto proponiamo è quindi già stato fatto altrove, in Emilia-Romagna. Tanto di più questo può e deve essere fatto a Piacenza. Sottolineiamo che la meritoria primogenitura di Piacenza nell'assumere il PTAV non può porsi l'obiettivo di ridimensionare il riconosciuto eccessivo impatto ambientale e sociale della Logistica senza neppure conoscerne a fondo l'estensione quantitativa, la dimensione qualitativa e le effettive condizioni infrastrutturali. Saggezza vuole che per risolvere davvero un problema (e la Logistica, pur risorsa utile, lo sta diventando a Piacenza) lo si debba conoscere a fondo.

A sintesi della Osservazione A, proponiamo allora -in via prioritaria- che nel documento PTAV-DISCIPLINA sia inserito un art. 19BIS così scritto: *"Quanto programmato per l'ampliamento degli insediamenti logistici dall' articolo 19 comma 3 e dall'articolo 20 della DISCIPLINA/PTAV così come dall'Azione A2.1.2/CARTA DELLA STRATEGIA/PTAV viene momentaneamente sospeso e privato di efficacia per 1 anno dalla data di adozione del PTAV; durante tale anno dev'essere commissionato e completato uno studio scientifico indipendente che a) documenti la localizzazione effettiva, la dimensione quantitativa e qualitativa degli insediamenti logistici nel territorio piacentino, le reti infrastrutturali ferroviarie e stradali esistenti a supporto, le ripercussioni economico-sociali e ambientali prodotte dalla massiccia presenza insediativa a carattere logistico; b) metta a disposizione degli Amministratori pubblici valutazioni documentate sulla sostenibilità di ulteriori ampliamenti delle aree logistiche esistenti."*

B) STRATEGIA e Norme DISCIPLINARI attuative per rendere sostenibile la LOGISTICA NEL TERRITORIO PIACENTINO

Ai sensi dell'art. 6, comma 5, lett. c) e d), della LR n.24/2017, le norme DISCIPLINARI/PTAV scrivono all'art.19 c.1 che *"possono essere istituite -previa valutazione che non esistano ragionevoli alternative che non determinino consumo di suolo- nuove aree produttive di rilevanza sovracomunale al di fuori del Territorio Urbanizzato solamente per attività strategiche per il territorio provinciale in quanto caratterizzate da alto valore aggiunto per addetto, elevato contenuto*

tecnologico, quantità e qualità dei livelli occupazionali". Ricordiamo che ai sensi dell'art. 6, comma 5 della stessa LR tali aree non rientrano nel limite massimo del 3% di consumo del suolo concesso fino al 2050, che per la provincia di Piacenza ammonta a 382 ha.

Posto questo, le norme DISCIPLINARI/PTAV destinano prioritariamente alle attività dell'art.6 c.5 b)c)d) della LR n.24/2017 l'eventuale ampliamento delle Aree produttive sovracomunali esistenti (PPST) ma cercano anche di arginare il dilagare frammentato della Logistica nella Provincia mirando a confinarne l'espansione negli stessi PPST esistenti pur secondo criteri vincolanti. A questo sono dedicati i commi 2 e 3 dell'art. 19 e i commi 2-8 dell'art.20 che riportiamo per comodità:

Art. 19 c 2. Gli ampliamenti al di fuori del Territorio Urbanizzato dei Poli Produttivi di Sviluppo Territoriale esistenti (PPST) sono ammessi prioritariamente per:

- interventi ricadenti nell'ambito dei disposti dell'art. 6, comma 5, lett. b), c), e d) della LR n. 24/2017 ovvero attività strategiche per il territorio provinciale in quanto caratterizzate da alto valore aggiunto per addetto, elevato contenuto tecnologico, quantità e qualità dei livelli occupazionali;
- insediamento di nuove attività produttive industriali coerenti con la Strategia del PTAV;
- rispondere ai fabbisogni di sviluppo e riorganizzazione di attività imprenditoriali già insediate negli stessi.

Art. 19 c 3. Gli ampliamenti al di fuori del Territorio Urbanizzato dei Poli Produttivi di Sviluppo Territoriale esistenti (PPST) sono inoltre consentiti per:

- insediamenti di piccola logistica con superficie territoriale inferiore a 10.000 mq;
- insediamento di nuove attività logistiche con superficie territoriale superiore a 10.000 mq entro i limiti e le condizioni di cui al successivo Art. 20.

Art. 20 Indicazioni specifiche per le attività di logistica

2. Sono considerate di rilievo sovracomunale, in considerazione dei rilevanti impatti sul sistema infrastrutturale, le attività di logistica con superficie territoriale superiore a 10.000 mq.
3. Le attività di logistica di cui al c.2 possono essere collocate unicamente nell'ambito dei PPST caratterizzati sia da una connessione diretta alla viabilità autostradale, sia dal collegamento, ferroviario o stradale, con uno scalo ferroviario. Nel caso di collegamento stradale non devono essere attraversati centri abitati.
4. L'ammissibilità di nuovi insediamenti logistici di rilievo sovracomunale, sempre nell'ambito dei PPST esistenti aventi le caratteristiche sopra indicate, o di un loro ampliamento è comunque subordinata ai risultati di uno studio del traffico che dimostri la compatibilità dei flussi di traffico pesante e leggero generato sulle infrastrutture stradali e sugli insediamenti impattati direttamente o indirettamente dai flussi di traffico, in particolare per quanto riguarda gli insediamenti residenziali.
5. In considerazione dell'impatto rilevante sull'uso del suolo e sulla sicurezza e compatibilità tra i flussi veicolari pesanti e le altre funzioni svolte dalle infrastrutture viarie, i PUG individuano le misure compensative degli impatti e gli interventi di interesse pubblico da realizzare cui subordinare i nuovi insediamenti logistici di rilievo sovracomunale o il loro ampliamento, sempre nell'ambito dei PPST esistenti aventi le caratteristiche sopra indicate.
6. Devono inoltre essere rispettate le seguenti indicazioni:
 - a) deve essere promosso l'effettivo utilizzo, l'ampliamento e la valorizzazione dei collegamenti su ferro a servizio dei poli logistici;
 - b) deve essere favorita la creazione di comparti destinati a filiere integrate che minimizzino i flussi di trasferimento delle merci;
 - c) in sede di Accordo Operativo o di altro strumento attuativo occorre dimostrare:
 - la possibilità di trasportare su ferro e/o mezzi non inquinanti una percentuale dei prodotti movimentati e l'utilizzo per la distribuzione urbana di mezzi elettrici;
 - la presenza del mobility manager e l'attivazione di iniziative di promozione di forme di mobilità sostenibile per gli addetti (trasporto pubblico o collettivo, mobilità ciclabile), anche incentivandone l'uso attraverso benefit aziendali e la realizzazione delle infrastrutture necessarie;
 - l'impegno all'implementazione di aree destinate a forestazione ad alto assorbimento di CO₂;
 - d) devono essere previsti i seguenti interventi:
 - miglioramento della sicurezza negli incroci viabilistici interessati dal traffico pesante, inclusi gli interventi dedicati alla protezione degli utenti deboli: pedoni, ciclisti e motociclisti;
 - previsione di adeguate soluzioni per la sosta sicura in aree opportunamente attrezzate;
 - inserimento di tetti verdi, pannelli fotovoltaici o pannelli solari termici su almeno il 70% della superficie delle coperture piane;
 - inserimento di mitigazioni da rumore secondo quanto previsto dalle norme di settore e inserimento di fascia verde arboreo/arbustiva di almeno 20 metri di ampiezza in presenza di limitrofi usi residenziali o pubblici o nodi della rete ecologica e 10 metri in confine con il territorio rurale;

- adozione di soluzioni volte a mitigare l'effetto isola di calore, con utilizzo di pareti e coperture fredde o verdi, macchie e filari alberati, garantendo una permeabilità complessiva non inferiore al 30% della superficie territoriale destinata a forestazione urbana;

- adozione di soluzioni verdi per ridurre l'impatto degli eventi meteorici, anche attraverso la realizzazione di bacini di laminazione, organicamente inseriti nella rete ecologica e nella rete verde;

- raccolta e riuso delle acque meteoriche per fini non potabili, eventualmente anche per usi pubblici da concordare con il Comune qualora la disponibilità ecceda i fabbisogni interni.

7. Tutti gli interventi al di fuori del Territorio Urbanizzato devono essere sempre effettuati in contiguità al perimetro, non devono accrescere la dispersione insediativa, individuando soluzioni localizzative contigue a insediamenti esistenti e funzionali alla riqualificazione del disegno dei margini urbani e al rafforzamento dell'armatura territoriale; sono comunque subordinati all'assenza di criticità urbanistiche, ambientali e infrastrutturali da valutare in sede di ValSAT anche rispetto agli ulteriori limiti, requisiti e condizioni eventualmente stabiliti dai PUG.

8. In ogni caso l'utilizzo di suolo permeabile è subordinato alla dimostrazione dell'assenza di alternative.

Su questo articolato complesso e talora complicato, posto che la proposta di moratoria contenuta nell' **Osservazione A** precedente è prioritaria, in subordine **osserviamo quanto segue:**

Osservazione B.1 Pare di capire che le attività strategiche per il territorio provinciale in quanto caratterizzate da alto valore aggiunto per addetto, elevato contenuto tecnologico, quantità e qualità dei livelli occupazionali possano trovare realizzazione in due modi: o sotto forma di nuovi PPST (art.19 c.1 ai sensi dell'art.6 c. 5 c)d) della LR n.24/2017) o come ampliamento (dichiarato prioritario rispetto ad altri usi) di PPST esistenti (art.19 c.2 ai sensi dell'art.6 c. 5 b)c)d) della LR n.24/2017). In entrambi i casi il nuovo consumo di suolo non è computabile nel 3% di cui all'art.6 c.1 della medesima LR. Pare invece di capire che nuovi insediamenti logistici siano confinati solo nei PPST esistenti.

Dato che la disponibilità finanziaria degli investitori immobiliari della Logistica ha già dimostrato ampiamente di avere sul territorio piacentino potente forza persuasiva nei confronti di EELL alla ricerca costante di Entrate, osserviamo che difficilmente le attività strategiche di cui sopra potranno, alle condizioni dettate dall'art.20, trovare posto nei PPST esistenti. Occorre allora scongiurare che, diversamente da quanto strategicamente proposto dall'OG 2/PTAV, i capannoni di Logistica finiscano con l'appropriarsi in modo esclusivo della quota del 3% di consumo di suolo ammesso. Occorre evitare che le norme DISCIPLINARI attuative previste dall'art.19 consolidino paradossalmente proprio la Logistica nei PPST esistenti, relegando la realizzazione degli investimenti strategici previsti dall'art. 6 c. 5 c)d) della LR n.24/2017 a nuove aree produttive di rilevanza sovracomunale, con la conseguenza di incrementare ulteriormente il consumo di suolo fertile. Proponiamo quindi di inserire nell'art.20 DISCIPLINA/PTAV il comma 3BIS così scritto: *"All'interno dei PPST esistenti l'utilizzo per nuove attività logistiche del 3% di consumo di suolo ammesso ai sensi dell'art.6 c.1 della LR n.24/2017 non può superare il 40% della superficie disponibile; la restante quota dev'essere riservata ad attività produttive-manifatturiere."*

Osservazioni B.2. Le norme DISCIPLINARI attuative/PTAV nei commi da 2 a 8 dell'art.20 cercano di individuare le *adeguate misure di sostenibilità ambientale, territoriale e sociale* previste dall' A2.1.2 per limitare la localizzazione di nuove attività logistiche. In realtà, ne scaturiscono criteri blandi e generici, passibili di interpretazione e quindi aggirabili da chi deve in loco costruire gli strumenti urbanistici futuri (PUG) e stipulare Convenzioni operative.

Facciamo in proposito una **prima osservazione (B.2.a)**, relativa alla piccola logistica.

L'art.20 non stabilisce alcun criterio che condizioni la costruzione di nuovi capannoni di *piccola logistica* con ST inferiore a 10.000 mq. La DISCIPLINA/PTAV si limita a scrivere nell'art.19 c.3 che gli insediamenti di piccola logistica dovrebbero essere localizzati nei PPST esistenti, ma poi il comma 2 dell'art.20 attuativo scrive *"Sono considerate di rilievo sovracomunale, in considerazione dei rilevanti impatti sul sistema infrastrutturale, le attività di logistica con superficie territoriale superiore a 10.000 mq."* Parrebbe quindi che la piccola logistica possa sorgere anche al di fuori dei 5 PPST esistenti e comunque sfuggire alle verifiche dei limiti e delle condizioni previste dall'art.20 solo per gli insediamenti logistici con ST > 10.000 mq. Proponiamo allora di variare così il primo alinea dell'art.19 comma 3: *"- insediamenti di piccola logistica con superficie territoriale inferiore a 10.000 mq, purché non oggetto di localizzazioni vicine e temporalmente successive che portino alla fine alla realizzazione di grandi complessi logistici, non sottoponibili alle condizioni di cui al successivo art.20;"*

Aggiungiamo una **seconda osservazione (B2.b)**.

La DISCIPLINA/PTAV stabilisce criteri solo per le nuove attività logistiche con ST superiore a 10.000 mq (di rilievo sovracomunale), da collocarsi unicamente, secondo il comma 3 dell'art.20, nell'ambito di PPST caratterizzati per prima cosa da una connessione diretta alla viabilità autostradale, dal collegamento, ferroviario o stradale, con uno scalo ferroviario (nel caso di collegamento stradale non devono essere attraversati centri abitati).

La DISCIPLINA/PTAV nell'art.17 riconosce l'esistenza di 5 PPST sovracomunali: Castelsangiovanni, San Nazzaro-Caorso, Le Mose, Barabasca-CA.RE.CO., Ex Eridania; solo il primo e il terzo veri e propri Poli logistici, il secondo istituito come Polo prevalentemente logistico, il quarto diventato tale recentissimamente.

La CARTA STRATEGICA che graficamente riassume Obiettivi, Politiche ed Azioni del PTAV decifra in Legenda i simboli degli snodi della mobilità ferroviaria-merci e riporta alcune informazioni-indirizzi importanti: a) il Polo di Le Mose è l'unico vero e proprio hub logistico, come tale compreso dal PRIT2025 nel Cluster unico della Logistica regionale nave-ferro-gomma; b) per Castelsangiovanni e Fiorenzuola d'Arda prospetta la creazione di nodi di interscambio modali attrezzati; c) non compaiono simboli uguali nei pressi dei PPST di Sarmato e San Nazzaro-Caorso.

Ad oggi, i criteri indicati dal comma 3 dell'art.20 su menzionato sono già rispettabili e perfezionabili solo nel PPST di Le Mose. Il PPST di Castelsangiovanni è connesso direttamente alla viabilità autostradale, ha già presente un binario morto, mai attivato e di difficile attivazione posta la dislocazione degli insediamenti; l'attivazione del Raccordo ferroviario diretto alla rete RFI è in queste condizioni altamente improbabile. Nel PPST Barabasca-CA.RE.CO. le cose vanno ancora peggio, perché le recenti Varianti urbanistiche hanno qualificato il PPST (lontano circa 3,5 km dalla linea ferroviaria) in direzione marcatamente logistica senza preoccuparsi dell'incremento del traffico su gomma e degli effetti sulla qualità dell'aria e sulla sicurezza della viabilità.

Perché possano insediarsi nuove attività logistiche le condizioni poste nel comma 3 dell'art.20 devono essere cambiate. Il Raccordo ferroviario non dev'essere semplicemente futuribile: i criteri devono richiedere che sia dimostrato nei fatti praticabile, realizzato contestualmente agli insediamenti e chiaramente finanziato dal Soggetto privato attuatore. Né si deve consentire che il raccordo del PPST ad uno scalo ferroviario possa essere ottenuto attraverso infrastrutture stradali, esterne ai centri abitati, indipendentemente dalla loro lunghezza. Esse potrebbero diventare costosissime e potrebbero implicare eccessivo consumo di suolo.

Proponiamo allora di sostituire l'ultima frase del comma 3 dell'art.20 con il seguente periodo: *"Il raccordo allo scalo ferroviario dev'essere realizzato contestualmente agli insediamenti logistici e chiaramente finanziato dal Soggetto privato attuatore. Nel caso di collegamento stradale allo scalo ferroviario esso non deve attraversare centri abitati ed avere lunghezza superiore ai 2 km."*

Aggiungiamo un'ulteriore **terza osservazione (B2.c)**, riguardante i commi 4 e 6.d dell'art.20.

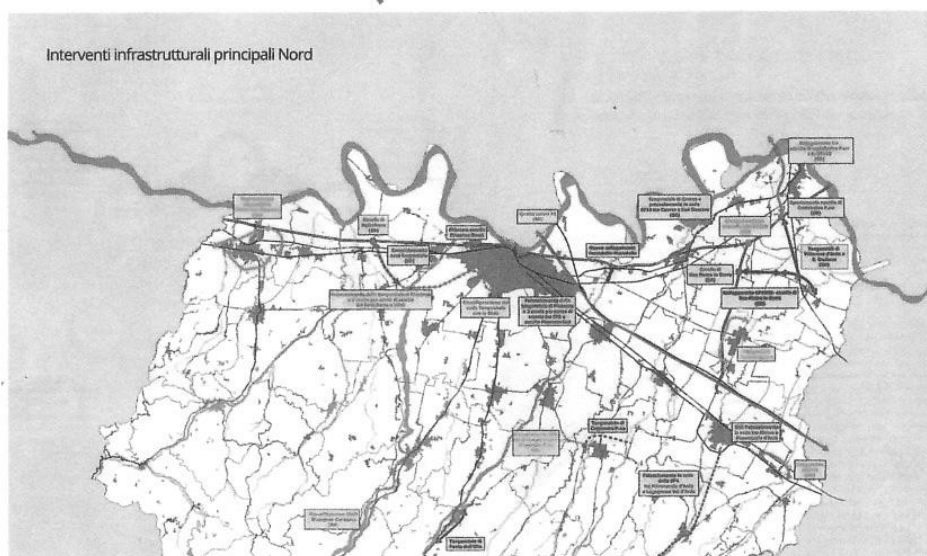
È corretto richiedere che nuovi insediamenti logistici di rilievo sovracomunale siano ammissibili solo previo *"studio del traffico che dimostri la compatibilità dei flussi di traffico pesante e leggero"*, ma si deve chiaramente indicare che lo studio dev'essere affidato dal Comune a tecnico indipendente di sua fiducia e pagato dal Soggetto attuatore. È corretto altresì richiedere tra i criteri di ammissibilità un elevato indice di permeabilità complessiva (non inferiore al 30% della ST) dell'area interessata dai nuovi insediamenti logistici, ma ciò deve accompagnarsi ad indicazioni altrettanto chiare sugli indici edificatori, che dovranno inevitabilmente essere più bassi di quelli che si utilizzano generalmente nelle aree produttive. Tenendo conto che gli insediamenti logistici sono ad altissima impermeabilizzazione, ignorare nei criteri il nesso tra i due indici urbanistici può portare ad una facile monetizzazione della superficie permeabile. **Proponiamo pertanto che** vengano così variati i seguenti commi dell'art.20: comma 4 (da *"...studio del traffico che dimostri..."* a *"...studio del traffico, affidato dal Comune a tecnico indipendente di sua fiducia e pagato dal Soggetto attuatore, che dimostri..."*); comma 6.d quinto alinea (da *"...garantendo una permeabilità complessiva non inferiore al 30% della superficie territoriale destinata a forestazione urbana;"* a *"...garantendo una permeabilità complessiva non inferiore al 30% della superficie territoriale destinata a forestazione urbana, con indici edificatori compatibili ed impossibilità di qualsiasi monetizzazione della permeabilità prevista;"*)

Concludiamo con una **quarta osservazione (B2.d)**, relativa al PPST San Nazzaro-Caorso.

È pur vero che, nella CARTA STRATEGICA menzionata, sull'area e negli immediati dintorni non compare più alcun simbolo del nodo di scambio intermodale previsto dall'Accordo Territoriale che nel 2012 aveva pianificato questo PPST. Tuttavia, ricordiamo che l'esistenza dello scalo merci di Monticelli d'Ongina è ancora registrata alla p.117 del documento DOSSIER VERSO IL PIANO. Questo riferimento va tolto perché contraddittorio con le norme disciplinari e le indicazioni strategiche/PTAV. Inoltre, nel documento *PTAV-DISCIPLINA- Allegato I* compaiono dati, relativi alla CARATTERIZZAZIONE INFRASTRUTTURALE del PPST San Nazzaro-Caorso, preoccupanti per l'ambiguità delle condizioni di accessibilità alla rete della mobilità evidenziate in blu:

Accessibilità alla rete della mobilità	Rete autostradale	Casello di Caorso A21 (<1 km)
	Rete stradale primaria	Accesso diretto SS10 (<1 km)
	Rete ferroviaria	Stazione di Piacenza (>10 km)
	Scalo merci	Piacenza (collegamento diretto >10 km)
	Collegamento alla rete stradale senza interferenza con i centri abitati	Presente

Il PPST in questione risulterebbe già collegato alla rete stradale senza interferenze con i centri abitati. Potrebbe inoltre avere un collegamento diretto allo scalo merci di Piacenza (pur >10 km) o attraverso il Casello di Caorso/A21 o attraverso due nuovi interventi infrastrutturali stradali che non attraversano centri abitati. Il primo nuovo intervento è la *tangenziale di Caorso*, già prevista dal PTCP e poi perdutasi nel nulla. Essa ricompare attraverso un'unica indicazione sommaria del documento PTAV/STRATEGIA DI PIANO-carta *Interventi infrastrutturali principali Nord*, che la fa partire dal PPST e, scavalcando il torrente Chiavenna e la A21, la collega ad ovest di Caorso alla SS10:



Il secondo intervento consiste nella *bretella di collegamento Fossadello-Muradello* indicata anche nella carta strategica soprastante e più volte come infrastruttura PTAV4 in DOSSIER/allegati mobilità- Tavole M1 e M2. Essa collegherebbe la SS10 alla SP587R di Cortemaggiore, aggirando il centro abitato di Roncaglia presumibilmente in direzione Le Mose. La VALSAT Sintesi NON TECNICA nella *Tabella 3.3.1 dello SCENARIO PTAV2* conferma tale bretella come infrastruttura della viabilità provinciale da costruirsi nel lungo periodo (L).

Osserviamo che PTAV/STRATEGIA DI PIANO-carta della strategia fase2 non utilizza per il PPST2 l'ideogramma che indica "nodi di interscambio modale attrezzati" segnalati invece per i PPST 1 e 4. Tuttavia, laddove esamina anche la **MOBILITÀ sull'IDROVIA PO**, il DOSSIER VERSO IL PIANO nella medesima p.117 scrive ancora "...favorendo le dotazioni logistiche esistenti, che potranno essere potenziate con appositi scali merci ferroviari (ad es. in loc. Monticelli)." Inoltre, a ben vedere, le infrastrutture stradali della grande viabilità già esistenti e quelle nuove della viabilità provinciale ipotizzate attorno a Caorso e Roncaglia potrebbero valere da collegamento diretto del PPST *San Nazzaro-Caorso* allo scalo merci più vicino (Le Mose), collegamento richiesto dall'art.20/DISCIPLINA per autorizzare nuovi insediamenti logistici nel Polo esistente. Proponiamo allora, per evitare l'ampliamento incontrollato della Logistica anche nel PPST2, che si indichi chiaramente tra i criteri fissati dall'art.20 che la lunghezza massima dell'eventuale collegamento stradale diretto ad uno scalo ferroviario. Proponiamo di nuovo di sostituire l'ultima frase del comma 3 dell'art.20 con il seguente periodo: "Il raccordo allo scalo ferroviario dev'essere realizzato contestualmente agli insediamenti logistici e chiaramente finanziato dal Soggetto privato attuatore. Nel caso di collegamento stradale allo scalo ferroviario esso non deve attraversare centri abitati ed avere lunghezza superiore ai 2 km."

Occorre pure che venga tolto dal testo PTAV ogni equivoco riferimento allo scalo ferroviario di Monticelli d'Ongina. Proponiamo pertanto che in DOSSIER VERSO IL PIANO- p.117-paragrafo IDROVIA PO venga come di seguito cassata la parentesi a conclusione del primo capoverso "[...] potranno essere potenziate con appositi scali merci ferroviari (ad es. in loc. Monticelli)".

Ci permettiamo di concludere in questo modo l'insieme delle **osservazioni (B)**.

Saggezza vuole che per risolvere davvero un problema (e la Logistica, pur risorsa utile, sta diventando un problema a Piacenza,) si indichino, dopo averlo studiato a fondo, condizioni d'uscita chiare e davvero praticabili, ovvero criteri inequivoci e meccanismi efficienti per creare le condizioni ambientali ed infrastrutturali indicate negli Obiettivi Generali Specifici della STRATEGIA elaborata. Pur essendo consapevoli che il PTAV ha prevalentemente funzione d'indirizzo, ci pare che le AZIONI indicate finora dal PTAV non vadano in tale direzione.

3.Osservazione C/ Sviluppo sostenibile, Logistica e agricoltura

Obiettivo di questa Osservazione è il potenziamento delle valenze ecologiche e paesaggistiche e dei Servizi ecosistemici dell'Area d'Ambito Caorso / San Nazzaro / Monticelli d'Ongina, la cosiddetta " Bassa Valdarda " .

Questa Area d'Ambito ha come principale polo della sua biodiversità il Fiume Po, che la caratterizza sia per la fertilità del terreno, uno dei più fertili di tutta la Provincia piacentina, sia per la molteplicità dei punti di interesse naturalistico.

Questa Area d'Ambito è rappresentata nella Cartografia del documento STRATEGIA (Obiettivi, Politiche, Azioni) da una retinatura in parte a righe continue, in parte a puntinatura, che sta a porre in rilievo da parte della Amministrazione Provinciale l'importanza di preservare la produzione agricola e l'approvvigionamento idrico di rilievo per il territorio provinciale.

La proponente di questa Osservazione ravvede e segnala l'incongruenza di questa scelta strategica del Piano, scelta che per le motivazioni addotte ben si attaglia con le caratteristiche del territorio, con la compresente scelta strategica del mantenimento nella medesima Area d'Ambito del Polo Produttivo di Sviluppo Territoriale n. ro 2 SAN NAZZARO / CAORSO.

Nel documento "DISCIPLINA" e nel documento " DOSSIER VERSO IL PIANO" vengono infatti citati 5 PPST (Castel san Giovanni n.ro 1, San Nazzaro – Caorso n.ro 2, Borghetto – Roncaglia n.ro 3, Barabasca – Careco n.ro 4, Ex Eridania n.ro 5)) ed agli articoli 18, 19, 20 del documento " DISCIPLINA " si trova scritto che il PTAV promuove in via prioritaria il potenziamento degli insediamenti di rilievo sovracomunale **esistenti, con particolare riferimento alle attività di logistica.**

Si ribadisce pertanto l'incongruenza e l'illogicità di questa seconda scelta strategica, di cui si pone in evidenza il carattere penalizzante e pregiudizievole per l'Area d' Ambito in discussione.

Si ribadisce l'importanza della preservazione nell' Area dell'approvvigionamento idrico di rilievo per tutto il territorio circostante, considerato che il Consorzio di Bonifica di Piacenza in frazione San Nazzaro di Monticelli d'Ongina, località Granelli, ha costruito un impianto di prelievo delle acque del Fiume Po, impianto che serve le aziende agricole dei Comuni di San Pietro in Cerro, Caorso e Monticelli grazie ad una rete di molteplici canali che attraversano i terreni, canali che servono per l'irrigazione degli stessi e per lo scolo dei campi.

Il PPST n.ro 2 accrescerebbe i flussi di traffico pesante e leggero sulle infrastrutture stradali e conseguentemente sulle aree a produzione agricola circostanti, creando gravi problemi di inquinamento a danno dell'ambiente rurale, della qualità delle produzioni agricole e della salute della popolazione residente.

In conclusione una considerazione di carattere generale: il PTAV privilegia lo sviluppo di attività logistiche anziché di attività produttive manifatturiere, le quali darebbero a livello economico un maggior valore aggiunto alla Provincia di Piacenza, ed a livello ambientale eviterebbero una cementificazione del suolo ed una totale impermeabilizzazione del medesimo.

4. Osservazione D/ Attribuzione differenziata e perequativa del 3% di consumo di suolo

Le norme DISCIPLINARI/PTAV fanno proprio quanto previsto dall'art. 42, comma 3, lett. B della LR n.24/2017 e scrivono nell'art.26:

"Nell'ottica di una gestione integrata a livello provinciale delle dinamiche di sviluppo e della loro interazione con il sistema ambientale, territoriale e sociale, la Provincia promuove, con la stipula di appositi Accordi Territoriali ai sensi dell'art. 58 della legge regionale n. 24/2017, l'adozione di misure di perequazione territoriale, ai sensi dell'art. 6, comma 4, della medesima legge, tramite l'attribuzione ai Comuni di quote differenziate di superficie territoriale consumabile, fermo restando il dimensionamento complessivo di suolo consumabile di cui al comma 1 del medesimo articolo per l'intero territorio provinciale."

Il paragrafo 3.3.2 della VALSAT Sintesi NT pondera gli effetti dell'attribuzione differenziata e perequativa del 3% di consumo di suolo e, pur consapevole che potrebbe rappresentare un "aggravio locale dei fattori di pressione ambientale", dichiara tendenzialmente preferibile tale "Scenario A selettivo" allo Scenario B di massima autonomia locale "in quanto, sebbene [...] possa determinare un consumo di suolo reale presumibilmente maggiore del secondo (ma comunque non superiore al consumo massimo di suolo sul territorio provinciale ammesso dalla legge urbanistica regionale), tuttavia permette di disporre, in modo regolamentato, di zone in cui concentrare eventuali occasioni rilevanti che si dovessero presentare per lo sviluppo del territorio provinciale."

L'art.27 delle norme DISCIPLINARI/PTAV fissa poi gli indirizzi per l'attribuzione differenziata di superficie territoriale consumabile e la perequazione territoriale e nel comma c) in particolare stabilisce che

"gli accordi devono essere finalizzati allo sviluppo degli insediamenti di rilievo sovracomunale e funzionali alla realizzazione di interventi di interesse pubblico."

Osserviamo che questo indirizzo appare estremamente generico se relazionato all'Obiettivo Generale 2 (OG 2), all'Obiettivo Specifico 2.1 (OS 2.1) e all'Azione 2.1.2 (A 2.1.2) della STRATEGIA DI PIANO.

Proponiamo allora di riformulare così il comma c) dell'art.27: "gli Accordi Territoriali per l'attribuzione differenziata del 3% di Superficie territoriale consumabile devono essere finalizzati allo sviluppo degli insediamenti di rilievo sovracomunale e funzionali alla realizzazione di interventi di interesse pubblico; i Comuni caratterizzati già da alto consumo di suolo (alla data del 31.12.2023) possono sottoscrivere tali Accordi Territoriali aumentando la quota del 3% loro spettante nella misura massima dello 0,5%; in ogni caso, non sono sottoscrivibili Accordi Territoriali per l'attribuzione differenziata del 3% di Superficie territoriale consumabile se l'Accordo prevede che il consumo di suolo aggiuntivo sia esclusivamente o prevalentemente destinato alla Logistica;"

5.Osservazione E/ Viabilità nel territorio di Caorso e dintorni

Alle infrastrutture stradali e ferroviarie che stanno tra il PPST San Nazzaro-Caorso, il PPC Saib-Fossadello e il PPST Le Mose tutti i documenti PTAV -sia quelli a carattere descrittivo (QC e DOSSIER VERSO IL PIANO) sia quelli a carattere valutativo, strategico e normativo (VALSAT, STRATEGIA e DISCIPLINA di PIANO) - prestano ben poca attenzione. Lì si estendono i 40 kmq del Comune di Caorso, famoso per la sua Centrale nucleare ora in dismissione, ma nel quale un massiccio consumo di suolo agricolo (il Territorio Urbanizzato al 2017 è pari a 334 ha) si concentra lungo il triplice asse A21-SS10-Ferrovia PC/CR. 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. Lì 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.