

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

La sottoscritta **ANTONELLA CODAZZI**, nata a e residente a
 in qualità di **Capogruppo del gruppo consiliare CAORSO.CENTROSINISTRA** nel Consiglio Comunale di 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-C-D/ Sistemi Funzionali dello Scenario di riferimento
3. Osservazioni E, F/ Sviluppo sostenibile e Logistica
4. Osservazione G/ Attribuzione differenziata e perequativa del 3% di consumo di suolo
5. Osservazione H/ Viabilità nel territorio di Caorso e dintorni
6. Osservazione I/ Criteri localizzativi Impianti di gestione dei Rifiuti
7. Dichiarazione e allegati

1. Premessa breve, non solo metodologica

È importante che la Provincia di Piacenza sia stata *Primogenita* nella nostra Regione anche nell'assunzione del PTAV, posto che la Provincia di Piacenza è in Regione malauguratamente *prima* nel presentare alcune peculiarità non invidiabili (consumo di suolo dall'altissimo valore ecosistemico, minore aspettativa di vita dei propri abitanti ad esempio) cui può e deve tempestivamente dare un deciso contributo anche una saggia Programmazione urbanistica d'Area Vasta. La LR n.24/2017 purtroppo assegna al Piano Territoriale di Area Vasta per lo più una funzione strategica di Pianificazione e Coordinamento delle scelte urbanistiche strutturali dei Comuni che riguardino interessi pubblici sovrallocali. Tale funzione è di indirizzo, non prescrittiva, tranne che nel disciplinare la dislocazione territoriale degli impianti di gestione dei rifiuti. E allora occorre che l'analisi della situazione (QC e DOSSIER) così come le linee DISCIPLINARI e STRATEGICHE di indirizzo fornite dal PTAV siano per quanto possibile complete, attendibili, chiare ed inequivoche, funzionali a correggere e non consolidare gli elementi di degrado e i fattori di vulnerabilità del territorio provinciale.

Le Osservazioni che presentiamo intervengono su aspetti della documentazione PTAV che, a nostro avviso, non presentano tali qualità/caratteristiche indispensabili.

Pertanto, poiché è bene intervenire su ciò che meglio si conosce, concentreremo 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.


2. Osservazioni A-B-C-D/ Sistemi Funzionali dello Scenario di riferimento

Le Osservazioni attengono al PTAV-QUADRO CONOSCITIVO, documento che analizza i punti di forza e resilienza dell'intera Provincia, ma anche i suoi aspetti di fragilità e vulnerabilità attuali. Il QC è il punto di partenza indispensabile perché il PTAV assunto a novembre 2023 possa davvero pianificare un futuro migliore per le prossime generazioni. Infatti, solo conoscendo le condizioni in cui versa il territorio, gli Amministratori -provinciali (PTAV) e comunali (PUG)- possono evitare che si riproducano o accentuino le situazioni che hanno generato le fragilità e vulnerabilità descritte. Ci soffermiamo allora prima di tutto su dati e argomentazioni di alcuni *Sistemi funzionali* del QC e su questo presentiamo osservazioni. **Le integriamo sovente con il documento DOSSIER VERSO IL PIANO.** Esso riprende e perfeziona infatti le questioni rilevanti comprese attraverso il QC, rappresentando quello "*scenario di riferimento*" dello sviluppo attuale del Territorio, che si prospetta in assenza di Piano.

A) Sistema funzionale BENESSERE AMBIENTALE E PSICOFISICO

Sottosistema della Salute

Non siamo in grado di presentare Osservazione puntuale nel merito. Ci preme però partire da questo *Sottosistema funzionale*, perché i dati statistici in esso riportati richiamano indirettamente la grande responsabilità dei politici e dei tecnici che programmano strategicamente le linee di sviluppo del territorio provinciale (PTAV). A loro spetta di cercare davvero di concorrere al Benessere ambientale e psichico dei suoi abitanti, modificando in modo coraggioso le condizioni che hanno reso il territorio piacentino sempre meno vivibile.

Tema	Indicatore	Misura	Piacenza	Emilia-Romagna	Italia
Aspettativa di vita	1  Speranza di vita alla nascita - Totale	anni	80,1	82,4	82,0
	2  Speranza di vita alla nascita - Maschi	anni	77,6	80,2	79,7
	3  Speranza di vita alla nascita - Femmine	anni	82,7	84,7	84,4
	4 Speranza di vita a 65 anni	anni	18,3	20,1	19,9

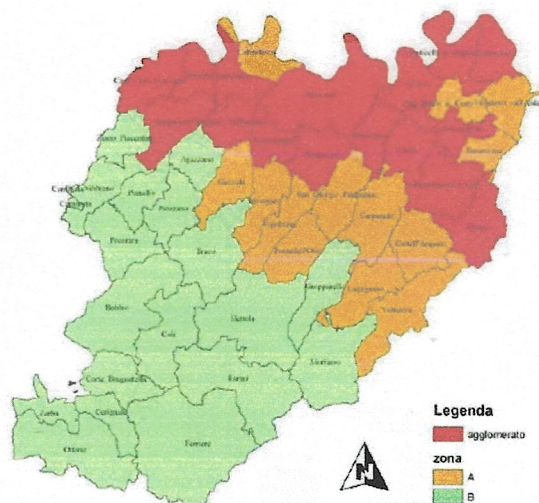
I dati della tabella soprastante (Fonte: *Istat-Stime 2020. Rapporto BES: Benessere Equo e Sostenibile delle province, fascicolo provincia di Piacenza, 2021*) sono riconducibili a:

- Tassi di mortalità generici e specifici elevati rispetto alle province limitrofe, a causa anche del maggior invecchiamento della popolazione piacentina;
- Crescente mortalità per malattie infettive;
- Alta e crescente mortalità per malattie dell'apparato respiratorio.

Sottosistema della Qualità dell'aria.

La Provincia di Piacenza approvò nel 2007 il proprio PPRTQA. Sulla base dei dati di superamento delle soglie di attenzione/di allarme previste dalla legge e dei risultati delle campagne di monitoraggio di ARPA, suddivise il proprio territorio in:

1. **Zona A:** con rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme. In queste zone occorre predisporre piani e programmi a lungo termine per il raggiungimento del rispetto dei valori limite.
2. **Zona B:** con valori della qualità dell'aria inferiori al valore limite e per il quale era necessario adottare misure per il mantenimento.
3. **Agglomerato:** porzione di zona A dove era particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme. Per gli agglomerati si dichiaravano necessari piani di azione a breve termine per la diminuzione di tale rischio.



Chiaramente, già 20 anni fa, la zona dell'Agglomerato si allineava con il percorso della Y coricata, disegnata dalle infrastrutture della grande viabilità autostradale e primaria e all'interno del quale si dislocava la maggior parte degli insediamenti produttivi della pianura piacentina.

Il PSC approvato il 22 giugno 2012 dal Comune di Caorso evidenziava nel proprio QC la cattiva qualità dell'aria del territorio caorsoano, collocandolo in proposito in classi medio-alte di inquinamento. Sulla base di rilevamenti ARPA del novembre 2005, scriveva (VALSAT, pp 26-7):

"Caorso risulta essere tra i Comuni maggiormente a rischio; le concentrazioni elevate sono dovute alle attività industriali dislocate in prossimità dell'asse autostradale, mentre le emissioni causate dal traffico veicolare presente sul territorio, sono un terzo di quest'ultime. Inoltre, il PPRTQA evidenzia che Caorso risulta essere il comune con la più elevata concentrazione di aldeidi: situazione probabilmente legata alla presenza sul territorio comunale di un'azienda che lavora il truciolo e ricicla legname, tra cui vecchi mobili. Si segnalano poi le elevate emissioni derivanti dal trattamento dei rifiuti, dal momento che la ditta Furia S.r.l. ha sede sul territorio di Caorso, in località Fossadello; la ditta si occupa di smaltire rifiuti quali ceneri pesanti e scorie, fanghi derivanti dal trattamento delle acque reflue urbane, fanghi di perforazione, rifiuti contenenti petroli e rifiuti contenenti bachelite. I rifiuti sono trattati mediante leganti idraulici, per ottenerne la solidificazione e successivamente stoccati."

Un apposito monitoraggio mobile commissionato tra 6 e 26 novembre 2012 dal Comune di Caorso ad ARPAE conferme e definiva meglio nelle sue conclusioni il quadro dell'inquinamento atmosferico da PM10:

"CONCLUSIONI

Particolato fine PM10

La campagna di monitoraggio della qualità dell'aria del 2012 ha confermato la criticità di questo inquinante nel periodo invernale, soprattutto in presenza di condizioni meteorologiche favorevoli all'accumulo degli inquinanti, ed infatti nel limitato intervallo temporale monitorato sono stati registrati numerosi giorni di superamento del valore limite giornaliero per la protezione della salute umana in entrambi i punti di prelievo (vedi tabella 2). Gli andamenti delle concentrazioni di particolato fine misurate nei due punti indagati trovano corrispondenza con gli andamenti rilevati in continuo presso le stazioni fisse di Piacenza nei medesimi periodi, a conferma del fatto che, in termini generali, i dati della rete regionale della qualità dell'aria dell'Area Pianura Ovest sono di riferimento anche per il territorio di Caorso. Tuttavia, i valori riscontrati nel periodo in esame a Caorso in piazza IV Novembre risultano più elevati rispetto a quanto misurato in continuo dalla rete di monitoraggio a livello provinciale come dimostrano il valore medio, il valore massimo ed il numero di superamenti del valore limite giornaliero (9 superamenti a Corso capoluogo rispetto a 5/6 superamenti presso le stazioni della rete QA nello stesso periodo). Nella postazione di Fossadello la situazione risulta complessivamente ancora più critica: il valore medio, il valore massimo ed il numero di superamenti del valore limite giornaliero (13 superamenti a Fossadello fino al 22/11; 17 fino al 26/11 rispetto ai 5/10 superamenti presso le stazioni della rete negli stessi periodi) sono infatti più elevati rispetto sia al capoluogo comunale, sia alle stazioni cittadine. [...]

Si può concludere che la campagna di monitoraggio della qualità dell'aria effettuata a Caorso ha confermato le medesime criticità che, nel periodo invernale, caratterizzano l'Area di Pianura della provincia di Piacenza, vale a dire quelle relative all'inquinamento da particolato fine e biossido d'azoto. Il traffico veicolare di attraversamento che interessa la SP 10, la presenza dei flussi veicolari dell'Autostrada A21 e, non ultime, le emissioni in atmosfera dovute all'attività produttiva costituiscono certamente importanti fattori di pressione per la matrice aria, caratteristici dell'area in esame. In particolare, per il PM10, a tali fattori possono essere ricondotti gli scostamenti rilevati in entrambe le postazioni di misura, rispetto a quella che è una distribuzione tipicamente piuttosto omogenea dell'inquinante in tutta l'area urbanizzata di pianura.

(sottolineature del redattore dell'osservazione)

Il QC/PTAV a p.105 scrive genericamente: “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.” Il documento DOSSIER VERSO IL PIANO ribadisce che il QC ha consentito di comprendere le questioni rilevanti per lo sviluppo del territorio rappresentando lo “scenario di riferimento” che si prospetta in assenza di Piano.

Peraltro, esaminando la SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE delle EMISSIONI IN ATMOSFERA, il DOSSIER precisa a p.19 che “le emissioni più alte di polveri sottili PM2.5 (dovute principalmente al riscaldamento domestico a biomassa e trasporti su strada) sono presenti nel corridoio insediativo della via Emilia, assieme alla parte bassa della Val Nure. Le emissioni di PM10 (dovute a combustione di biomasse legnose e mezzi di trasporto diesel) si concentrano soprattutto nel Comune di Piacenza, [mentre] i comuni di Caorso, Monticelli e Castelvetro, pur essendo attraversati dalla autostrada A21, hanno valori di emissioni da CO2 più bassi rispetto al corridoio insediativo della via Emilia”.

Osserviamo in proposito quindi che questo Quadro Conoscitivo, relativamente ottimistico sulla sostenibilità ambientale delle emissioni inquinanti in atmosfera nella Bassa Valdarda, in modo particolare nel territorio di Caorso, non ci pare supportato da un’analisi approfondita. Non esiste alcuna stazione di monitoraggio fissa della qualità dell’aria nella zona indicata (a parte quella rurale di Besenzone) e dal 2012 nessuno dei 3 Comuni Caorso-Monticelli-Castelvetro sull’asse SS10/A21 ha più commissionato ad ARPAE monitoraggi mobili dell’inquinamento atmosferico (a parte Monticelli, la cui campagna di rilevazione dell’estate 2023 è ancora in elaborazione), pur essendo aumentati per quantità e potenza tutte le sorgenti emissive legate al traffico e alla produzione/scambio di beni (Logistica in particolare). Neppure si tiene conto nel QC degli effetti indotti sulla qualità dell’aria dai processi di razionalizzazione e potenziamento in corso dal 2021 nei 3 IPPC presenti nel Comune di Caorso e in modo diversificato qualificabili come impianti di stoccaggio, smaltimento e trattamento di rifiuti anche pericolosi o impianti di smaltimento e recupero di rifiuti non pericolosi. Tant’è che, nella *tabella 2 di QC/Allegato 1-Inquinamento atmosferico*, per Caorso i macro e i microinquinanti del macrosettore MS9-Trattamento e smaltimento rifiuti sono del tutto ignorati.

Questa carenza di base del QC dev’essere colmata, perché ha secondo noi ripercussioni significative sulla programmazione d’indirizzo o prescrittiva del PTAV (Norme di attuazione della DISCIPLINA; Obiettivi generali e specifici, politiche e azioni della STRATEGIA; Valutazioni della VALSAT) relative all’area indicata. Riprenderemo l’argomento anche più avanti.

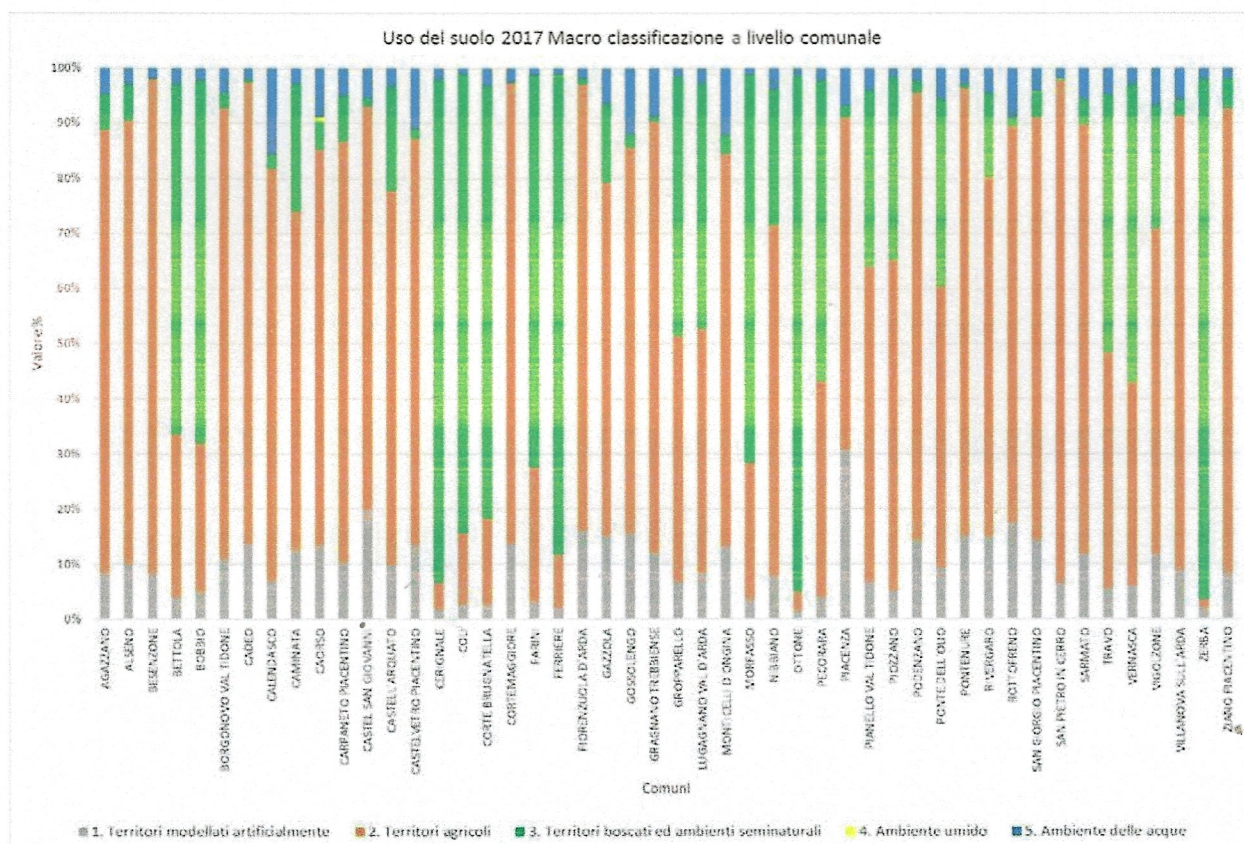
Pertanto, concludendo, proponiamo che la Tabella 2 di QC/Allegato 1-Inquinamento atmosferico corregga la stima delle emissioni di Macroinquinanti/Microinquinanti per il Comune di Caorso inserendo a p.9 anche una riga riportante i dati relativi al MS9-Trattamento e smaltimento rifiuti (dati già presenti solo per i Comuni di Castelvetro, Piacenza e Sarmato).

B) Sistema Funzionale URBANIZZAZIONE E CONSUMO DI SUOLO

Partiamo da ciò che scrive il DOSSIER VERSO IL PIANO, sintetizzando efficacemente a p.19 uno dei più evidenti ELEMENTI DI DEGRADO / FATTORI DI VULNERABILITÀ ricavato proprio dalla dinamica del consumo di suolo esposta nel QC del territorio piacentino: “Piacenza ha tenuto il passo della crescita del valore aggiunto e dell’occupazione con il resto della Regione a costo di un consumo di suolo a fini produttivi proporzionalmente più elevato: la quantità di suolo utilizzato per milione di € di valore aggiunto e per occupato risulta molto più alta di tutte le altre province della regione. In soli 9 anni (2008-2017) sono stati utilizzati circa 950 ettari di suolo, ovvero il 7,5% del suolo urbanizzato al 2017. Fra il 2006 e il 2017 il suolo consumato per aree produttive di rilievo sovracomunale e territoriale ammonta a circa 750 ha (6% del territorio urbanizzato totale provinciale).”

CONSUMO DI SUOLO PER ABITANTE, CONFRONTO FRA PROVINCE (dati ISPRA 2020)

NOME Provincia	NOME Regione	CSUOLO1 (CONSUMO DI SUOLO)	CLAMMI4 (POPOLAZIONE)	CONSUMO DI SUOLO PER ABITANTE
Milano	Lombardia	49858,67	3265327	0,02
Pavia	Lombardia	28172,78	540376	0,05
Cremona	Lombardia	18513,44	355908	0,05
Piacenza	Emilia-Romagna	20013,73	286433	0,07
Parma	Emilia-Romagna	26647,85	454873	0,06
Reggio nell'Emilia	Emilia-Romagna	25359,87	529609	0,05
Modena	Emilia-Romagna	29729,17	707119	0,04
Bologna	Emilia-Romagna	33036,16	1021501	0,03
Ferrara	Emilia-Romagna	18659,78	344510	0,05
Ravenna	Emilia-Romagna	18776,73	387970	0,05
Forlì-Cesena	Emilia-Romagna	17136,54	395306	0,04
Lodi	Lombardia	9484,93	227412	0,04
Rimini	Emilia-Romagna	11044,18	336798	0,03



Il maggior incremento di suolo consumato in termini percentuali della classe 1 per il periodo 2008-2014 è associato ai comuni di Monticelli d'Ongina, Villanova sull'Arda e Caorso, mentre per il periodo 2014-2017 essi presentano variazioni più modeste. Il QC precisa, nel paragrafo dedicato alle Aree produttive di rilievo sovracomunale e territoriale, che nella localizzazione delle aree, un ruolo preponderante è svolto dai comuni di Piacenza, Castel San Giovanni, Fiorenzuola, Caorso e Podenzano, dove sono concentrate circa il 41% delle superfici produttive esistenti di tutta la provincia.

La gran parte dei dati che nel QC documentano l'accelerazione del consumo di suolo nel Piacentino si riferisce al periodo 2008-2017, dopo il quale entra in vigore in Emilia-Romagna la LR urbanistica n.24. La tabella n.1/QC pp. 165-66 (*Estensione del territorio urbanizzato, urbanizzabile e rurale (in ha) per Comune alla data del 31.12.2017 in base ai Piani urbanistici vigenti*) mostra che al 31.12.2017 il territorio urbanizzato della Provincia di Piacenza è esteso per 13.798,93 ha, mentre quello ancora urbanizzabile ne rappresenta il 22,40%, ovvero altri 3.091,51 ha.

Sappiamo però che il consumo di suolo -e la collegata impermeabilizzazione- sono proseguiti quindi anche dopo il 2017, con un'impennata tra 2021 e 2023, quando, giusto alla conclusione del periodo transitorio previsto dalla LR n.24, le previsioni urbanistiche preesistenti hanno trovato a cascata attuazione con Accordi Operativi convenzionati o Varianti urbanistiche secondo l'art.8/L.160 o P.U. secondo l'art.53 della LR n.24/2017. Il report ISPRA 2023 attesta che l'incremento netto del Consumo di suolo in provincia di Piacenza tra 2020 e 2022 è stato pari ad altri 246 ettari, che rappresentano quasi 1/5 dell'incremento netto dell'intera Regione nello stesso periodo (1349 ha). E tale aumento del consumo di suolo è proseguito fino al 31.12.2023, non computabile peraltro, secondo l'art.6 comma 7 della LR n.24/2017, nel limite massimo del consumo del suolo concesso fino al 2050 (limite del 3% calcolato dalla LR una tantum sull'urbanizzato esistente al 31.12.2017).

Osserviamo pertanto che il QC del Consumo di suolo nel Piacentino è incompleto dei dati relativi agli anni più recenti. Visti i tempi di approvazione del PTAV assunto, e visto che i Comuni ormai hanno esaurito la possibilità di convenzionare Accordi relativi alle previsioni urbanistiche vigenti, il QC può e deve essere integrato. Non farlo, significherebbe attenuare la consistenza e gravità del consumo di suolo reale ed impedire una consapevole e coerente strategia correttiva.

Proponiamo allora di aggiungere nelle pagine del QC/Sottosistema Territorio urbanizzato e previsione degli strumenti urbanistici una TABELLA 1BIS che riporti, Comune per Comune e complessivamente, quanti ha del Territorio ancora Urbanizzabile al 2017 siano effettivamente diventati al 31.12.2023 Accordi Operativi o P.U. convenzionati.

C) Sistema Funzionale INSEDIAMENTI E DOTAZIONI DI RILIEVO PROVINCIALE

Sottosistema delle Aree produttive e logistiche di rilievo sovracomunale

Il QC cerca di fornire una dettagliata ricognizione dei 5 Poli Produttivi di Sviluppo Territoriale sovracomunali (PPST) e dei 13 Poli Produttivi Consolidati (PPC) di rilievo provinciale, indicando per ciascuno lo stato di attuazione e lo stato ancora meramente previsionale al 2017. Anche questi dati indicati sono però spesso inesatti. Limitiamo l'esame al *PPST2 San Nazzaro-Caorso*, a prevalente destinazione logistica.

L'Accordo Territoriale sottoscritto in data 26.01.2012 dai Comuni di Caorso e Monticelli d'Ongina (del quale San Nazzaro è frazione) e dalla Provincia di Piacenza assegna al PPST San Nazzaro-Caorso la ST complessiva di mq 3.993.334, divisi in mq 1.772.927 sul territorio di Monticelli d'Ongina e mq 2.220.407 sul territorio di Caorso. Nel documento *PTAV-DISCIPLINA- Allegato I* è inclusa l'ortofoto AGEA 2020 RGB del PPST2, con sovraperimetrata l'area realmente in attuazione al 2023. Se il perimetro è corretto per entrambi i Comuni, errata è l'estensione effettiva della corrispondente area. L'errore è presente in più luoghi.

POLI PRODUTTIVI DI SVILUPPO TERRITORIALE (PPST)



Nel QC *Allegato 1.1-Ricognizione e analisi degli ambiti specializzati per attività produttive – aggiornamento 2017*, la scheda comunale (ambito 27.03) dedicata a San Nazzaro eccede di poco la somma delle aree attuate e di quelle ancora solo previste; le 2 Schede comunali (ambiti 10.01 e 10.02) dedicate alla parte caorsana del PPST2 danno per già attuata/in corso di attuazione una superficie di 1.005.633 mq, mentre ancora in stato previsionale un'altra di 808.798 mq. Sommate, l'estensione delle due aree di Caorso è ben inferiore a quanto sottoscritto nell'Accordo territoriale del 2012 e ancora valido nel 2017.

Il dato relativo all'estensione complessiva del PPST2 diventa poi di inesattezza addirittura improbabile nella scheda riepilogativa del documento *PTAV-DOSSIER p.112* nella tabella qui sotto riportata: la Superficie attuata/in corso di attuazione degli ambiti 10.01, 10.02 e 27.03 passa dai 2.561.527 mq indicati dal *QC-Allegato 1.1* a 5.338.890 mq; la Superficie ancora semplicemente allo stato previsionale passa dai 2.363.167 mq indicati dal *QC-Allegato 1.1* a 1.267.638. Sommati i due nuovi valori della Tabella sottostante, la complessiva estensione del PPST2 viene quasi duplicata rispetto a quanto sottoscritto nel 2012!

POLI PRODUTTIVI DI SVILUPPO TERRITORIALE PPST						
N. id.	Denominazione	Comune di appartenenza	Località	Superficie attuata (mq)	Superficie di nuova previsione (mq)	Superficie di Riqualificazione (mq)
1	Polo logistico	Castel San Giovanni	Barianella	1.849.511	11.853	0
2	S. Nazzaro - Caorso	Monticelli d'Ongina - Caorso	S. Nazzaro - Caorso	5.338.890	1.267.638	0
3	Borghetto - Roncaglia	Piacenza	Borghetto - Roncaglia	536.011	37.492	0
4	Barabasca - CARE.CO	Fiorenzuola d'Arda - Cortemaggiore	Barabasca - CARE.CO	205.016	287.811	0
5	Ex-Eridania	Sarmato	Cà Nova	404.769	44.075	252.387

Si scrive poi in calce alla medesima Tabella che *"sono stati firmati gli accordi territoriali per la trasformazione in APEA per i poli San Nazzaro -Caorso, Ex Eridania e loc. Barianella di Castel San Giovanni."* Non conosciamo la situazione degli altri Poli. Certamente per il PPST2 San Nazzaro -Caorso non è stato firmato alcun Accordo territoriale per la trasformazione del PPST2 in APEA, visto che al 31.12.2021 Comune di Caorso e Provincia di Piacenza non hanno condiviso il Progetto Unitario unilateralmente proposto dal Comune di Monticelli d'Ongina ai sensi dell'art.4 commi 11 e 12 dell'Accordo Territoriale/2012.

Osserviamo dunque che anche nell'analisi della situazione delle Aree produttive e logistiche di rilievo sovracomunale esistenti le conoscenze appaiono sommarie e talora contraddittorie. I dati che inquadrano la situazione attuale del territorio devono essere corretti, pena rendere poco credibile sia la STRATEGIA DI PIANO che la sua DISCIPLINA ATTUATIVA.

Proponiamo pertanto che a p.112 del PTAV/QC nella Tabella dedicata ai POLI PRODUTTIVI DI SVILUPPO TERRITORIALE-PPST 1) vengano ricontrollati e corretti (possibilmente aggiornati al 31.12.2023) tutti i dati relativi alla Superficie attuata e alla Superficie di nuova previsione dei 5PPST e senz'altro i dati relativi al PPST2 San Nazzaro-Caorso; 2) venga così eliminata dalle ultime due righe di commento della p.112 la frase *"sono stati firmati gli accordi territoriali per la trasformazione in APEA per il polo San Nazzaro-Caorso"*.

D) Sistema Funzionale MOBILITÀ E ACCESSIBILITÀ

Sottosistema SISTEMA DELLA MOBILITÀ

IL DOSSIER VERSO IL PIANO sintetizza così a p.27 gli ELEMENTI DI DEGRADO / FATTORI DI VULNERABILITÀ del Sistema della Mobilità piacentina:

"Forte concentrazione degli spostamenti nella città di Piacenza e nella pianura. Forte dipendenza dei comuni di pianura e collina in termini di mobilità sistematica (soprattutto per lavoro) da altri comuni. Se si esclude il periodo pandemico, dal 2016 al 2019 i flussi veicolari sono aumentati sia in termini di mezzi leggeri che pesanti (quest'ultimi non hanno visto un calo nemmeno nel periodo della pandemia). Il numero di auto per abitante è aumentato negli ultimi 6 anni ed a questo si è accompagnato un forte aumento del consumo pro-capite dei principali carburanti (+30% nel periodo 2019-2021) portando non solo al recupero del consumo pre-pandemico, come avvenuto a livello regionale e nazionale, ma ad un considerevole aumento. Stesso trend si nota per i consumi di gasolio (+29% nella provincia, +1% nella Regione, +2% in Italia)."

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. Ai fini della ns Osservazione noi riprendiamo quasi esclusivamente i dati riguardanti l'area della pianura est, in modo particolare del comprensorio della Bassa Valdarda.

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

Anche il DOSSIER VERSO IL PIANO analizza e commenta diffusamente la situazione laddove dalla p. 113 si occupa della **MOBILITÀ DI SUPPORTO AL SISTEMA PRODUTTIVO, AREE LOGISTICHE**:

“Piacenza occupa una posizione strategica rispetto ai principali assi del trasporto stradale e ferroviario, sia rispetto ai collegamenti nord/sud sia rispetto a quelli est/ovest. È inoltre vicina ai principali porti ed aeroporti e fra due piattaforme transnazionali: la Tirreno-Brennero (con importanti progetti di potenziamento infrastrutturale tra cui la nuova galleria di base del Brennero) e il Corridoio dei due Mari Genova-Rotterdam, prossima alle rotte europee. Per questa sua posizione Piacenza è stata individuata dal Ministero delle Infrastrutture Città Territorio Snodo. In relazione a questa centralità infrastrutturale si è venuto sviluppando in questo territorio quello che oggi può chiamarsi il SISTEMA LOGISTICO PIACENTINO.”

Esso conferma quanto emerge dal Quadro Conoscitivo del PTAV: *“Per quanto riguarda gli interventi sulla Grande Viabilità, nessuno degli interventi proposti dal PTCP risulta in corso di realizzazione, ma risultano tutti ripresi nel PRIT 2025. Per quanto riguarda gli interventi sulla Viabilità Primaria (potenziamento della Via Emilia, realizzazione di nuovi tratti stradali tangenziali ai comuni, in variante alla stessa SS9), ad oggi risulta realizzata la variante della SS9 tra Villa Paolina e la tangenziale di Piacenza a sud del centro abitato di Montale, mentre risulta in corso di realizzazione la tangenziale di Pontenure (realizzato il solo tratto ad est del Nure). Per quanto riguarda gli interventi sulla Viabilità Provinciale, questi ricadono prevalentemente nel più ampio disegno di realizzazione dell'asse cispadano e nella realizzazione di un asse pedemontano attraverso la connessione e riqualificazione della viabilità esistente in zona pedemontana: realizzazione di by-pass (tangenziali) a Villanova e a San Giuliano, in variante alla SP588R dei Due Ponti e alla tangenziale di San Pietro in Cerro in variante alla SP462R della Val d'Arda. Ad oggi, nessuno degli interventi previsti risulta realizzato.”*

TRASPORTO FERROVIARIO DI PERSONE E MERCI.

Il DOSSIER VERSO IL PIANO ricorda che il PTCP 2007 a supporto di una mobilità delle persone più sostenibile proponeva di attivare un servizio ferroviario di valenza suburbana lungo le tratte Castel San Giovanni-Piacenza (linea ferroviaria Alessandria-Piacenza); Piacenza-Fiorenzuola (linea MI-PC-BO); Piacenza-Castelvetro (linea Cremona-Piacenza). *Tutti interventi non realizzati.*

Quanto alla LOGISTICA MERCI, il DOSSIER VERSO IL PIANO scrive (p.117): *“Obiettivo del PRIT 2025 è di dar vita ad un Cluster unico della logistica nave-ferro-gomma, con una Zona Logistica Semplificata incardinata sul Porto di Ravenna (il porto dell'Emilia-Romagna) e sulla interconnessione con le principali aree logistiche. Si indicano 9 hub della logistica su ferro con l'obiettivo di avere pochi nodi logistici efficienti in grado di far confluire le merci in pochi punti; fra questi è compreso il Polo di Le Mose. Per il trasporto merci di corto raggio/Centri per l'autotrasporto secondo il PRIT occorre contrastare i processi diffusivi nel territorio.*

Al PTAV viene chiesto di confermare e rafforzare la strategia regionale, garantendo e migliorando l'accessibilità degli scali individuati per aumentarne la competitività e adeguando le previsioni di sviluppo nelle aree limitrofe. Non potrà essere prevista la programmazione o la realizzazione di altri scali merci oltre a quelli esistenti e indicati nell'Accordo tra Regione Emilia-Romagna e Ferrovie dello Stato Spa del 2009."

Tuttavia, laddove esamina anche la **MOBILITÀ sull'IDROVIA PO**, il DOSSIER VERSO IL PIANO nella medesima p.117 scrive: "Nel PRIT 2025 viene considerato anche l'obiettivo di sviluppo del sistema idroviario padano veneto e della navigazione interna. Il PRIT rileva come al Porto commerciale di Piacenza vada riconosciuta certamente una valenza a fini turistici, mentre ritiene necessario aggiornare gli studi svolti nel 2003-2004 in collaborazione con gli Enti territoriali relativi all'individuazione della sua localizzazione e al suo dimensionamento. La soluzione, oltre ad essere coerente con l'effettivo livello di navigabilità disponibile sul Po e alla necessità di coordinarsi con il vicino porto commerciale di Cremona, dovrà valutare qualità e fattibilità del collegamento con il sistema infrastrutturale e logistico dell'hinterland, favorendo le dotazioni logistiche esistenti, che potranno essere potenziate con appositi scali merci ferroviari (ad es. in loc. Monticelli)."

Osserviamo in conclusione che nella ricca analisi della situazione esistente della mobilità stradale, ferroviaria ed idroviaria relativa al comprensorio della Bassa Val d'Ardenta sono confermati anche nel DOSSIER VERSO IL PIANO riferimenti (tangenziale di Caorso, potenziamento in via di completamento del tratto ex SP10 tra San Nazzaro-Caorso, scalo merci di Monticelli d'Ongina) e silenzi sul loro stato/tempo di attuazione che non rassicurano e che vanno chiariti e corretti, pena rendere poco credibile sia la STRATEGIA DI PIANO che la sua DISCIPLINA ATTUATIVA relativa all'area citata. Anche questo verrà ripreso più avanti.

Proponiamo pertanto 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; 3) 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)".

3. Osservazioni E, F/ 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 seguenti E-F 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.

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

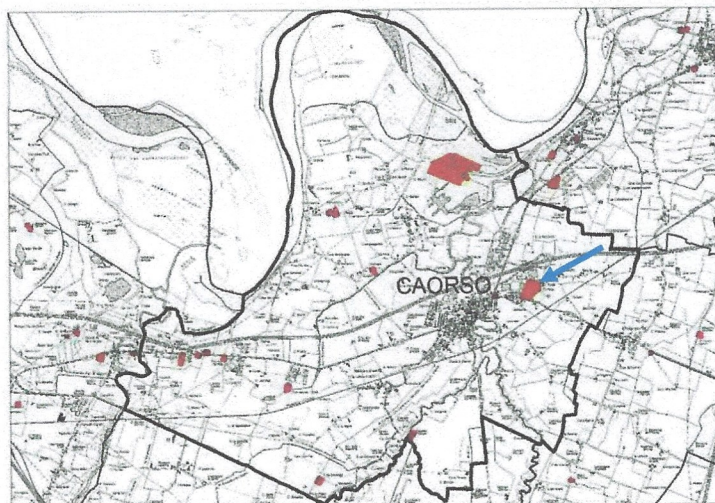
Il PTAV assunto appare consapevole del volto ambiguo del radicamento crescente della Logistica nel territorio piacentino.

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, abbiamo già rilevato nell'Osservazione C) 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. Quel che abbiamo riscontrato per il PPST2 *San Nazzaro-Caorso* potrebbe infatti 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.

Il QC predispone due studi poderosi dedicati al tema, che fermano tuttavia l'analisi al 2017: *Allegato 1-Censimento delle aree dismesse* e *Allegato 2-Schede delle aree dismesse*, dai quali risulta che sono i Comuni dell'ambito orientale della provincia, e in particolare i Comuni di pianura, a ospitare le superfici di dismesso più significative. Tra questi, si colloca il Comune di Caorso con 33,4 ettari (pari al 5, 21% dell'urbanizzato), il cui dato medio è ben superiore al dato medio rilevato su base provinciale (4.639 mq) per la presenza della Ex Centrale nucleare, classificata come area produttiva dismessa di 234.211,44 mq. Tra i restanti 10 ha del Comune di Caorso, l'*Allegato 2-Schede delle aree dismesse* colloca un'area di 54.371,65 mq in Località La Rotta (Cfr. scheda sottostante, area indicata con freccia blu).



L'area, interna al PPST2, è definita area libera, degradata ed impermeabilizzata, ma la realtà è ben diversa... Non solo, attorno al 2020 l'area si era ormai spontaneamente rinaturalizzata, ma tra 2020 e 2022 il Comune ha approvato una Variante urbanistica ex art.8/L.160 che l'ha inserita nella ST di ca 150.000 mq destinata alla costruzione di un PARCO LOGISTICO fortemente e invano contestato dalla popolazione. Proprio nell'area data per dismessa, ad aprile 2023 il Comune ha concesso al Soggetto attuatore convenzionato il Permesso di Costruire il primo capannone del PARCO LOGISTICO (29.100 mq coperti con 32 baie di carico per i camion).

Ripetiamo: 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 segnalati 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 E**, 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."*

F) 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 E** precedente è prioritaria, **in subordine osserviamo quanto segue:**

Osservazione F.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 F.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 (F.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 (F2.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 (F2.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;")

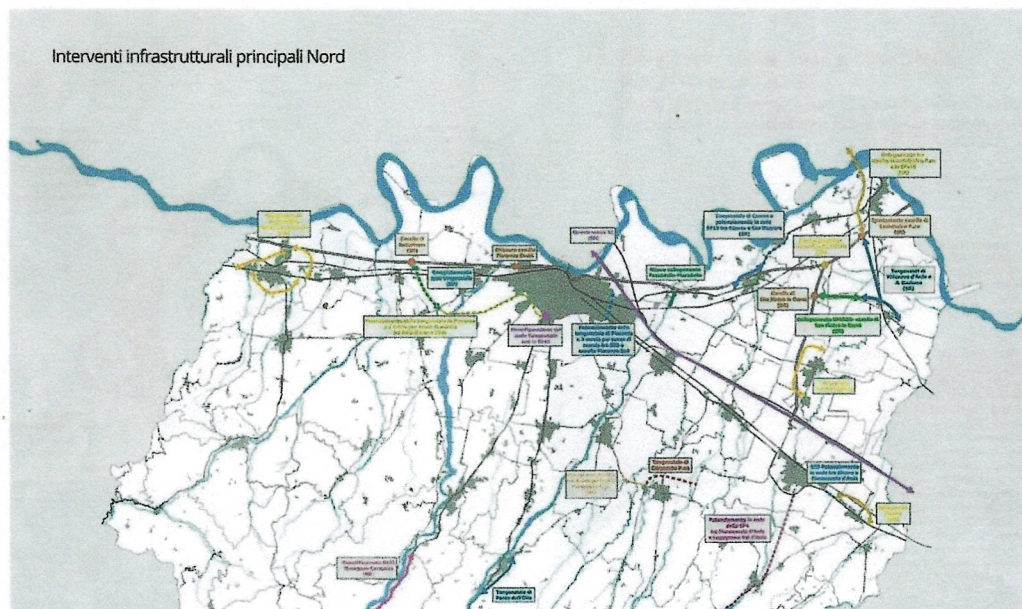
Concludiamo con una **quarta osservazione (F2.d)**, relativa al PPST San Nazzaro-Caorso.

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 PPST 2, che si indichi chiaramente tra i criteri fissati dall'art.20 che la lunghezza massima dell'eventuale collegamento stradale diretto ad uno scalo ferroviario non possa superare i 2 km (cfr precedente osservazione F2.b); occorre pure 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)" (cfr osservazione D).**

Ci permettiamo di concludere l'insieme delle osservazioni (F) completando un'annotazione in parte già fatta.

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.

4. Osservazione G/ 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

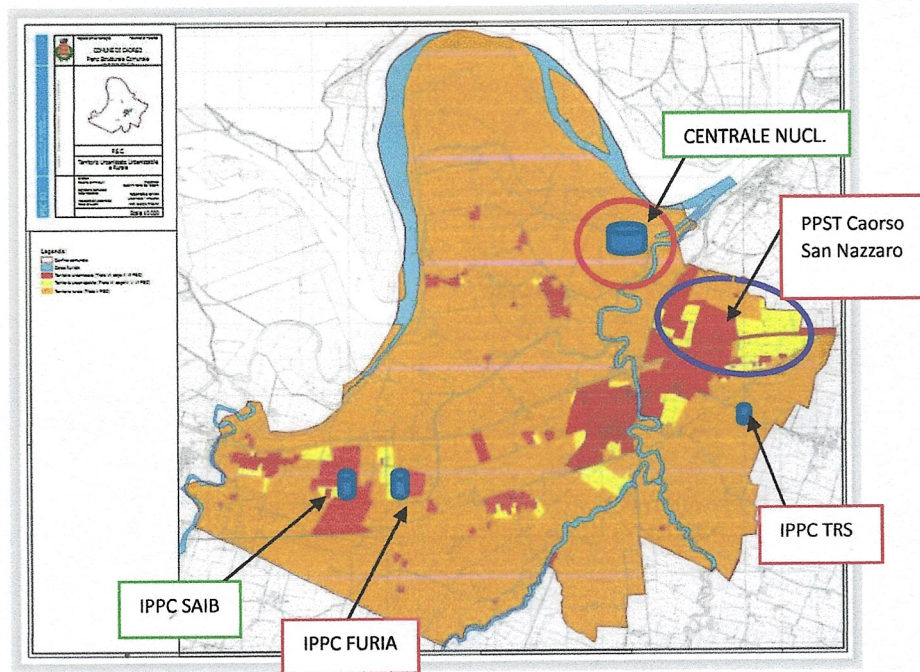
"gli accordi devono essere finalizzati allo sviluppo degli insediamenti di rilievo sovracomunale e funzionali alla realizzazione di interventi di interesse pubblico."

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 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 H/ Viabilità nel territorio di Caorso e dintorni

Nella Y coricata esistono problemi oggettivi di sicurezza della viabilità e di inquinamento indotto da attività produttive e traffico soprattutto pesante lungo le A21 e A1, le SS10 e SS9, nonché lungo le SP periferiche di raccordo.

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 (cfr quanto già documentato alla ns p.3) 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.



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

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. 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 inoltre 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, riclassificata 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 dei 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 rotonda.

Proponiamo pertanto quale **Osservazione H.1** di introdurre nella VALSAT-Rapporto ambientale una valutazione di sostenibilità ambientale e sicurezza che metta a confronto lo Scenario viabilistico attuale del territorio caorso 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 H.2** 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 I/ 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 I.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											
	RIFIUTI NON PERICOLOSI		RIFIUTI PERICOLOSI		RIFIUTI INERTI		COMPOSTAGGIO URBANI/SPECIALI		ALTRI IMPIANTI 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 tonni/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

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
<div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; text-align: center;">DISTANZE MINIME</div> <p>Elemento territoriale</p> <ul style="list-style-type: none"> Centri abitati o nuclei abitati secondo le definizioni ISTAT²², 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) Edifici sensibili ad uso collettivo non già ricompresi nei centri/nuclei abitati, quali scuole, ospedali e strutture assistenziali²³ 	2.000 m	1.000 m	500 m	500 m	500 m

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 all'esito finale/2022, supportato anche da Osservazioni del gruppo consiliare di minoranza CAORSO.CENTROSINISTRA.

Proponiamo quindi come **Osservazione 1.2** 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.), purché 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, la sottoscritta ANTONELLA CODAZZI

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

Capogruppo consiliare per CAORSO.CENTROSINISTRA

Antonella Codazzi