

***Interventi dei partecipanti alla seduta conclusiva del 24 giugno 2008 della  
Conferenza di Pianificazione alla Variante al PTCP***

Giovanni Compiani - Sindaco del Comune di Fiorenzuola d'Arda: Intervengo adesso perché purtroppo ho un impegno e dovrò allontanarmi. Credo che vada dato atto del grande lavoro che l'Amministrazione Provinciale ha messo in campo per adeguare il proprio strumento di programmazione territoriale alla Legge 20. Credo che oggi affrontare questa opera sia stato veramente un esempio di come si debba andare nella direzione, non solo di un approfondimento delle tematiche che il Piano ha messo e mette in evidenza, dal Quadro Conoscitivo, alle scelte strategiche, la valutazione della sostenibilità ambientale territoriale, ma anche nel metodo che è stato scelto di partecipazione e di ascolto che, diciamo, è andato avanti, che credo abbia portato anche contributi da questo punto di vista interessanti. Il mio sarà un intervento breve per sottolineare solamente due cose. Credo che d'ora in avanti rispetto a quello che abbiamo visto si è potuto sentire in queste riunioni, i contributi che sono arrivati, lo sforzo dovrà essere quello di realizzare il più possibile quello che è il paradigma dello sviluppo sostenibile, perché abbiamo assistito proprio nelle posizioni degli attori che si sono in qualche modo espressi, proprio gli elementi centrali dello sviluppo sostenibile, cioè gli agricoltori, le Associazioni di imprenditori, Confindustria hanno sottolineato gli aspetti vincolistici, gli aspetti burocratici. D'altra parte l'Associazione Sviluppo Sostenibile, Legambiente hanno invece sostenuto il consumo del suolo, la tutela paesistica, i parchi, cioè sostanzialmente da una parte sono state sostenute le ragioni dell'economia, e dall'altro sono state sostenute le ragioni dell'ambiente. Credo che di qui parte il non facile compito dell'Amministrazione Provinciale della ricerca di un equilibrio tra queste esigenze e lo sviluppo dell'economia con la salvaguardia dell'ambiente, con il mantenimento di una elevata qualità sociale. Insomma qui abbiamo visto un po', se volete, anche a livello così teorico proprio quelli che sono i paradigmi dello sviluppo sostenibile. Un ultimo appunto vorrei farlo sugli ambiti produttivi di rilievo sovracomunale. Ora, qui si gioca su queste aree l'obiettivo dello sviluppo della provincia. Queste aree sono aree che hanno un interesse sulle quali l'Amministrazione Provinciale pone l'accento per lo sviluppo futuro del proprio territorio. Queste aree devono, dovranno necessariamente, diventare aree produttive ecologicamente attrezzate e questo è sicuramente un bene. Ci sono problemi però da risolvere da questo punto di vista, perché se effettivamente questo aspetto è un aspetto positivo d'altra parte mette in evidenza come necessariamente queste aree si pongono in una posizione di mercato diverse, perché saranno aree più costose, perché saranno aree la cui realizzazione richiederà maggiori interventi anche maggior fatica. Quindi credo che da questo punto di vista sia necessario un intervento perequativo. I contributi, visto che le aree sono più di una quelle indicate a livello provinciale e che i contributi regionali non saranno sufficienti per andare a implementare molto probabilmente più di un'area, almeno così la penso io, credo che occorra pensare in qualche modo ad altri strumenti di perequazione che da un lato consentono diciamo la introduzione degli elementi ambientali di notevole interesse per la realizzazione di aree produttive, ma dall'altro consentono

anche la realizzazione e l'effettiva, come dire, messa in campo di queste aree, altrimenti ritengo che questo sarà abbastanza difficile.

Mario Chiesa -Sindaco del Comune di Vigolzone: Il mio intervento per sottolineare ancora le scelte, le due scelte fondamentali del PTCP della Provincia, vale a dire la linea di sviluppo della pedemontana e la bretella da Ponte dell'Olio ad Albarola lungo il Nure che collegherebbe gran parte del nostro territorio direttamente alle autostrade. Tutto questo però inserito nel PSC, del PSC nostro, del nostro Comune che è in via di adozione. Il nostro PSC si basa su alcune scelte fondamentali: il rispetto della collina e dei vigneti, una linea di scorrimento che è questa bretella lungo il Nure che non impatta sull'agricoltura e sul territorio e sulle aree più fertili della nostra provincia e il rispetto della non cementificazione di Grazzano Visconti, che non va aggirata a breve raggio con nuove strade che poi sappiamo attorno alle quali cosa può nascere. Io chiedo, in questa occasione quindi un inserimento diretto della Val Nure sulla Pedemontana senza passare i centri abitati, quindi una parola ancora in più per dire sì alla bretella lungo il Nure che è una delle scelte fondamentali assieme alle altre due del nostro Piano PSC. Io chiederei un'altra cosa; di porre attenzione anche a che gli altri Comuni non chiedano delle Varianti così a ruota libera, ma anche loro facciano uno sforzo organico e soprattutto di investimenti sui loro bilanci comunali con un Piano organizzato perché è facile disegnare la pedemontana, vedere il proprio Comune attraversato e lungo a quella linea poi costruire, dar corso alle costruzioni in modo indiscriminato di capannoni. Noi abbiamo la necessità e Vigolzone si presenta con oltre 1000 posti di lavoro nel settore produttivo, meccanico/elettronico avanzato con grande presenza sui mercati esteri. Quindi abbiamo tutti i giorni persone dall'estero che vengono da noi. Dobbiamo presentarci con una viabilità che non sia da terzo mondo ma che sia una viabilità che subito al loro ingresso dia un impatto positivo oltre che la funzionalità per raggiungere poi a nostra volta i posti e i luoghi dove vogliamo andare, aeroporti, le strade, fare qualcosa che ci inserisca non solo nell'ambito della nostra provincia ma in un'orizzonte più ampio, interregionale europeo.

Gianni Copelli – Segretario Provinciale CGIL: Solo alcune cose, anche perché credo che il percorso effettuato, la partecipazione, sia degna di una grande responsabilità da parte di tutti gli attori sul territorio provinciale, ma credo anche che la questione dell'autoriforma istituzionale posta dalla discussione del Consiglio regionale dia anche un ruolo alla Provincia molto importante, un ruolo principale anche soprattutto, anche sulle questioni dove il PTCP diventa lo strumento principale insomma. Quindi credo che si debba interfacciarsi questo PTCP con i piani strategici come quello di Vision 2020. Questa è una cosa. E credo anche che il confronto che stiamo facendo e quelli che seguiranno sui PSC se serviranno a far recuperare alla politica e alla Amministrazione un indispensabile gioco di squadra, insomma una visione più di insieme, insomma nella nostra Provincia, il rischio invece è anche che si ritorni anche alla gestione, alla richiesta anche delle piccole cose insomma senza un vero progetto poi più largo, ad esempio io credo che – vado per sintesi – questioni molto importanti, credo che una parte molto importante del nostro territorio come quello della montagna, il progetto montagna debba fare perno sicuramente su infrastrutture e servizi adeguati, anche ad interventi parafiscali, ad incentivi mirati alle persone ed imprese, ma non può essere scollegato ad esempio a quella ricchezza che possono essere secondo me, chiaramente un percorso che possa essere pacatamente discusso e che riguardi anche i parchi nel nostro territorio. Per quanto riguarda la logistica, io credo che il ruolo importante della Provincia per pianificare, nel senso che ogni Comune non possa farsi la

sua logistica, perché altrimenti entriamo in campi diversi. Credo che una delle questioni principali da tenere ben presente sia il rispetto ambientale del territorio, la qualità degli investimenti all'interno della logistica e all'interno di questo, lo dico, lo sottolineo non per il lavoro che faccio ma per quello che succede davvero lì dentro, anche la qualità, i diritti del lavoro e l'occupazione all'interno di quel settore a volte molto grigi e molto oscuri che non si conoscono. Per quanto riguarda poi anche le aree militari dismesse che ci sono nel nostro territorio, credo che sia molto importante che un percorso anche di partecipazione si debba fare per riqualificare anche la città di Piacenza sul versante ambientale/civico soprattutto. Per quanto riguarda l'energia e l'ambiente io credo che il nostro territorio debba mantenere, valorizzare la vocazione energetica che ha. Oggi su un quotidiano locale c'erano due pagine su una questione che viene posta per la storia. Credo che sia anche importante cominciare a discutere e in alcune parti si è fatto di impianti anche sperimentali a biomasse a basso impatto ambientale che sono la gestione anaerobica che viene fatto, attraverso anche forme di incentivi al risparmio e allo sviluppo che ci può essere sulle nuove tecnologie e anche le fonti rinnovabili. A questo proposito credo debba essere tenuto in considerazione quello che esiste anche nel nostro territorio, tipo il laboratorio del Cesi, per la ricerca, lo studio, le progettazioni per un'utilizzo intelligente dell'energia, e credo anche che possa essere difeso e riqualificato questo Laboratorio in sinergia anche con Enia e con le Università. Rifiuti. Su questa questione io credo che nel piano industriale di Enia si debbano trovare anche le risposte in ambito interprovinciale per lo smaltimento, bisogna pensarle già da adesso. Credo che già da adesso si debba arrivare a quella percentuale che si è detta, insomma, che anche nei prossimi tre anni arrivare ad un 50- 60 % di obiettivo della raccolta differenziata questa è una delle grandi questioni che abbiamo. Le ultime questioni sono: la viabilità. Credo che abbia prioritaria la tangenziale sud/ovest di Piacenza, il ponte sul Trebbia, il completamento della S.S 45 Perino – Cernusca; bisogna viaggiare soprattutto. La realizzazione di un collegamento pedemontano da Fiorenzuola a Castel San Giovanni che recuperi e colleghi i tracciati esistenti, ampliandoli, se è necessario. La logica di fondo secondo me, su questa questione molto discussa dovrebbe basarsi sulla convinzione che lo sviluppo del territorio non necessariamente si debba collegare alle strade e al trasporto su gomma. Bisogna ragionare in modo diverso, che vada sviluppato ogni iniziativa tesa a riqualificare quello che c'è, sviluppare anche la parte della rete ferroviaria per migliorare sia la sicurezza sia l'ambiente, evitando scelte che impattano poi molto negativamente sul territorio. Sul trasporto pubblico locale, credo che debbano essere colte anche le opportunità che sono derivate dal completamento di alcuni grandi progetti sui trasporti, vedi l'alta velocità per realizzare anche un miglioramento davvero concreto e non soltanto pensato alle condizioni dei lavoratori, dei pendolari, insomma più in generale dei servizi offerti, credo che ci sia anche una discussione, credo, da farsi, e credo anche che i progetti che sono previsti anche da Vision 2020 come quelli pensati per la metropolitana leggera siano delle convinzioni che dovrebbero essere di tutti. Un'appunto sugli insediamenti commerciali. Nel nostro territorio, se qualcuno l'ha notato, è radicalmente mutato l'assetto distributivo e lo scenario complessivo di riferimento. Io credo che ci sia da fare una riflessione, perché o si inverte una tendenza che è in atto nel settore e si collegano le richieste che in effetti ci sono anche ai singoli Comuni, sulle questioni più generali che ci sono, perché altrimenti questo è un sistema che non è più assorbibile nella distribuzione se non a scapito anche di crisi aziendali che sono già avvenute, tant'è che io credo che dovrà essere prevista anche una clausola sociale del settore visto quello che è successo negli ultimi tempi.

Roberto Reggi – Sindaco di Piacenza: Soltanto tre sottolineature. Per quanto riguarda la qualità delle acque, la qualità dell'aria e la questione del trasporto pubblico ma non solo. Per quanto riguarda la qualità delle acque, io ho visto che il documento di sintesi, quello presentato la volta scorsa, fa riferimento alla tutela qualitativa della risorsa idrica individuando nella riduzione della pressione di origine antropica gli interventi più significativi, demandando poi all'Agenzia d'Ambito tutti gli interventi necessari per sopperire in qualche modo alla qualità di acqua dei nostri acquedotti che è piuttosto scarsa. Ecco io lo approfondirei un po' di più questo aspetto, perché l'Agenzia d'Ambito può fare nei suoi compiti la ricerca di nuovi pozzi, può migliorare la rete degli acquedotti ma non ha ovviamente la possibilità di ridurre le fonti di inquinamento all'origine e su questo chiederei di essere più precisi nella azione di contrasto, perché noi rischiamo di avere nei prossimi anni una qualità delle nostre acque, degli acquedotti assolutamente inaccettabile anche in riferimento alle soglie previste dalla Legge. Quindi questo è un tema che credo debba essere mantenuto in grande evidenza nel Piano, e debbano essere messi in grande evidenza nel Piano, debbano essere messi in evidenza anche tutte le azioni di contrasto che impediscano di fatto di aumentare la presenza di nitrati nelle nostre falde. L'altro tema riguarda la qualità dell'aria. Io ho visto che il tema è stato affrontato probabilmente rimandando altri documenti, però visto che questo è lo strumento di pianificazione di medio e lungo periodo direi che anche su questo aspetto dovremmo essere un po' più precisi e pongo il problema della città. Problema che noi stiamo affrontando in tutti i modi cercando di trovare delle fonti di riscaldamento alternativo alle caldaie tradizionali e quindi stiamo rivoltando la città introducendo il teleriscaldamento dappertutto. Stiamo chiedendo ai cittadini di ridurre l'utilizzo delle auto private, stiamo facendo una serie di accordi con le aziende private per mitigare le emissioni dell'industria. E' chiaro però che fin tanto che permarrà questa presenza di autostrada a 500 m. da piazza Cavalli noi avremo scarse possibilità di raggiungere gli obiettivi di ridurre la presenza di polveri fini in città nei prossimi anni. Quindi la mia richiesta, che ha poi un impatto ovviamente molto significativo sulla viabilità è quella di trovare una soluzione. Io non voglio dire quale perché non è compito mio. Io un'idea che l'ho, ma non è che sono innamorato di quella idea, però è un problema che non penso debba essere solo il mio. Non credo che dovrebbe essere solo il mio. Penso sia un problema di tutti, cioè mantenere una autostrada a 500 m. da piazza cavalli anche per i prossimi 50 anni non credo che sia più sostenibile, anche perché su quel raccordo autostradale che collega Piacenza ovest a Piacenza est, insisteranno nei prossimi anni una serie di altri afflussi viabilistici che oggi forse non ce ne rendiamo conto, ma se andate a vedere le pianificazioni che ci sono negli altri territori, richiederanno un potenziamento del raccordo quindi da due a tre corsie. Voi capite che questa è inaccettabile come situazione. Quindi non so se il potenziamento della pedemontana sia l'unica soluzione. Ripeto non ho soluzioni da proporre in maniera esclusiva, però ritengo che sicuramente la soluzione di ipotesi della pedemontana come ho visto tracciata anche nella proposta di prima non risolverebbe il problema, quindi chiedo alla Provincia di farsi carico di questo problema. Andrebbe benissimo anche al di là del Po, anzi sarebbe anche meglio, però siccome lì è un'altra Regione, un'altra Provincia. Andrò a parlare anche con quella Regione e con quella Provincia, ma intanto visto che sono qui lo faccio con la mia Provincia, di prendersi carico di questo problema e di ipotizzare una soluzione che però non può essere quella lì, non può essere quella pedemontana lì. Quella pedemontana lì risolve altri problemi ma non quello del Comune capoluogo che non è soltanto un problema del Sindaco di Piacenza immagino. Ultima questione riguarda il trasferimento dalla gomma al ferro del trasporto di merci e di persone. Anche questo è un tema che probabilmente trova sviluppi in altri documenti, però credo che in un documento quadro come questo possa avere una dignità sua, tutta sua, tutto quello

che è il Progetto Città del Ferro e quindi il trasferimento delle merci su ferro e delle persone su ferro, quindi una ridisegno, una riprogettazione del trasporto pubblico locale che non debba più convergere semplicemente sul capoluogo ma possa convergere anche sulle città e comunque su Castel San Giovanni e in Fiorenzuola in particolare, che poi si collegano a Piacenza con un incremento del trasporto pubblico ferroviario, debba essere in qualche modo messo in evidenza ancor di più. Per quanto riguarda Piacenza il tema è di riuscire a potenziare il polo logistico piacentino con uno scalo merci di rango superiore che possa servire sia al polo logistico sia al polo militare che verrà delocalizzato in quel sito, sia l'esigenza di avere un deposito al servizio di R.F.I. nella parte nord di Milano che non possono più essere quei binari messi di fronte alla stazione tanto per intenderci. Quindi togliere quei binari di fronte alla stazione, quelli che vengono utilizzati semplicemente come deposito, riqualificare quell'area a servizio anche del Parco fluviale portando un potenziamento del sistema ferroviario – scalo ferroviario – nel Polo logistico. Questo per quanto riguarda la città di Piacenza ma lo faccio come esempio per dire che dobbiamo fare una scelta strategica di medio e lungo periodo che privilegi il trasporto su rotaia rispetto a quello su gomma e qui dovrebbe emergere ancora più forte perché altrimenti rischiamo di fare scelte che non sono coerenti, insomma, in tutti i poli produttivi della Provincia in particolari quelli logistici.

Fabio Callori – Sindaco di Caorso: Il mio commento voleva essere innanzitutto, mi sembra che si sia con oggi capito, l'interesse massimo di tutti gli Enti locali e varie Associazioni al tema del PTCP e anche le osservazioni penso che siano molto consone ai vari territori. Ecco la cosa che a me però non piace è soprattutto il fatto di qualche Associazione che deve sentenziare contro le scelte di qualche Ente locale. Io penso che non si può sempre dire no alle cose che si vogliono fare ma condividiamole, le discutiamole e poi vediamo. Quindi sia per i piccoli Comuni che per i medi che per la grande città come Piacenza ci siano scelte da fare e anche diverse che non andate a creare delle discriminazioni. Da oggi parte la fase, proprio importante soprattutto, quella dell'accoglimento delle osservazioni, perché fino ad oggi abbiamo visto che tutte le osservazioni arrivate sono state messe in un elenco però poi dovranno essere scelte ed eventualmente diciamo anche fatti dei tagli. Io mi auguro tutte queste vengano tenute in considerazione per la maggior parte perché ogni territorio poi deve portare avanti, in base alle scelte che verranno fatte anche nel PTCP, i propri sviluppi. Un accenno anche sulla viabilità che, già lo diceva il Sindaco Reggi che parlava dell'Autostrada che passa a 500 m. da piazza Cavalli, penso che sia una situazione che è in altri Comuni. Quindi io parlo per il mio Comune ma anche altri hanno presentato delle valutazioni, dei progetti alternativi quindi mi auguro che di questi se ne tenga conto prima di fare delle scelte definitive, vengano discussi chiaramente perché oggi il problema di questi grandi assi che solcano in modo diciamo molto ravvicinato i centri abitati è molto serio e va risolto una volta per tutte.

Luigi Bertuzzi – Vice Sindaco di Coli: Prendo atto del metodo che sicuramente è stato molto corretto e anche della concertazione che ha avuto dei momenti molto importanti. Debbo fare una osservazione non alla Provincia ma ai Comuni montani che non si sono preoccupati di fare osservazioni, tenuto conto che il territorio montano è il più complesso e il più difficile da codificare dentro ad uno strumento di programmazione. L'Assessore concludeva l'ultima volta dicendo: *“il PTCP non è lo zibaldone è un insieme di norme”* queste sono le parole dell'Assessore. Se è vero che è un insieme di norme bisogna che riusciamo a metterle in sintonia e a metterli in una sintesi abbastanza ragionata e abbastanza chiara. Soprattutto questo.

C'è bisogno che il territorio montano abbia una sintesi di grande chiarezza rispetto a tutte le norme che lo riguardano, perché qui da tutti gli angoli spunta qualcuno che ha competenza sulla montagna e a volte anche chi non c'è l'ha giuridicamente se la prende con altri metodi e con altre cose che in democrazia sono anche accettabili e legittime. Io voglio fare un'osservazione aggiuntiva. Cioè la parte dell'antropizzazione che è stata trattata nelle prime sedute secondo me va meglio codificata, affinché sul territorio montano si parli di popolazione equivalente e non solamente di popolazione residente, il che significherebbe che la popolazione equivalente gioca tra chi risiede e chi risiede temporaneamente con delle seconde residenze. Questo è un suggerimento che chiedo e che do in questo momento avendolo dimenticato nelle osservazioni. C'è poi una sottolineatura da fare circa i piccoli invasi. Io aggiungo rispetto a quanto ho già chiesto, non tanto aggiungo, noto che la CEE abbia sollecitato la Regione a rispettare il DMV sul fiume Trebbia. Quindi questo secondo me avvalorava pienamente la ragione dei piccoli invasi, che per altro sono previsti nel Piano Territoriale Regionale delle Acque. Se noi andiamo a vedere l'art. 9 del Piano Regionale delle Acque è chiaro che sono previsti piccoli invasi che tra l'altro sono finanziabili col Piano di Sviluppo Rurale che sta andando a regime in settembre per l'Asse 3. Quindi è urgente secondo me che questa parte sia recepita nel Piano Territoriale per non vanificare dal 2007 al 2013 le opportunità che il Piano di Sviluppo rurale offre al mondo rurale e non solo ma anche agli enti locali sul territorio montano. Quindi sul concetto di rinviare ad altro strumento, ad altro documento, tutta la parte che riguarda il Piano Energetico io non sono d'accordo, perché noi siamo di fronte ad una Legge finanziaria che finanzia piccoli impianti idroelettrici, sostiene impianti fotovoltaici. Il Piano Energetico Regionale finanzia interventi che possono fare Enti pubblici e privati. Quindi a fronte di una opportunità finanziaria che oggi abbiamo tra le mani, credo che il PTCP non possa omettere tutta la parte che riguarda il settore energia e produzione, soprattutto idroelettrica. Voglio aprire una parentesi e chiuderla. Seriamente. I comuni della montagna hanno chiesto un incontro relativamente ai piccoli impianti idroelettrici. Io lo ribadisco qui, perché nulla vieta che il consesso che qui dentro si incontra e decide prenda delle posizioni; vedasi il Consiglio Provinciale che prende posizioni sugli impianti idroelettrici in montagna, però regola vuole che anche i Comuni che governano il territorio siano sentiti. Diversamente potrebbe capitare davvero di parlare di democrazia e magari passarle vicino senza riconoscerla. Quindi, lo ribadisco, i Comuni montani debbono potersi incontrare con chi di competenza, il Presidente, l'Assessore competente per discutere questo problema non tanto per contrastare altri che ne parlano tutti i giorni sulla stampa ma per ragionare e mettere a fuoco, se mai ci sono, dei punti sui quali si può ragionare e ci si può incontrare. Quindi questo lo richiedo nuovamente. Per quello che riguarda invece a pag. 47 troviamo "Parco Regionale del Trebbia". Io ribadisco siccome poi ci si confonde, si dice - questo ha votato a favore quell'altro contro, io debbo dire che sono contrario al Parco Regionale del Trebbia semplicemente perché le popolazioni della Val Trebbia recentemente hanno manifestato pubblicamente la loro contrarietà a questo strumento. Quindi credo che il rispetto verso l'opinione dei cittadini non possa per nessuna ragione essere disatteso. Ecco poi, invece a pag. 87 delle norme, abbiamo ancora un punto molto importante, ecco io aggiungerei ai punti di forza della montagna una parte che è stata dimenticata cioè il richiamo ad una Legge dello Stato che valorizza la montagna, se questo è una raccolta di norme, la L. 52 del 2001 che è la famosa Legge sull'orientamento che stabilisce che solo nelle aree montane si possono fare determinate attività e quindi ci sono delle opportunità di produzione riservate alla montagna. E questo lo direi come punto di forza perché una norma che è fatta dallo Stato per la montagna nel marzo 2001. Invece una cosa che manca dalla parte della debolezza è quella del degrado ambientale. Io mi richiamo a quanto il Sindaco di Piacenza diceva in partenza sul

problema aria. E' vero. Piacenza abbiamo il problema dell'aria. In montagna abbiamo un grave problema di degrado di inquinamento ambientale che non può sfuggire. Noi continuiamo ad insistere sulle parti importanti del territorio montano ed è una cosa positiva. Ma queste parti importanti se non curate, se non sostenute nelle aziende, nelle imprese che lavorano e quindi non valorizzate o quanto meno non preservate, sicuramente avremo un degrado talmente accentuato per cui non saremo più nemmeno in grado di pensare che ci sono delle aree accessibili. Quindi problema ambientale, del degrado ambientale sul territorio montano è un problema emergente che non può per nessuna ragione sfuggire. Abbiamo infine suggerito i problemi che riguardano la Statale 45 non li vogliamo ribadire. Vogliamo solamente far presente che il transito su questa strada è oltre che pericoloso anche inattuale rispetto a qualsiasi esigenza che oggi manifesta la Val Trebbia, manifestano i territori che transitano su questa strada. Non è tanto perché lo si voglia dire perché si pensa di fare cose astronomiche. Si chiede solamente di promuovere interventi urgenti; diversamente avremo la impossibilità di transito su questa strada anche da parte di mezzi che normalmente la frequentano per accedere alla Liguria e dai territori che praticamente dalla parte più alta della nostra provincia che rischia di trovarsi e di sentirsi isolato. Altre osservazioni non avrei rispetto a quelle che abbiamo inviato però ribadisco e sottolineo nuovamente, chiedo che questo insieme di norme sia davvero un insieme di norme che non tralasciano le parti più emergenti sulle quali noi siamo chiamati ad operare, vedesi il Tavolo del Trebbia che secondo me va riattivato. Non si può attivare il Tavolo del Trebbia solo fino a Rivergaro e basta. Va studiato e lo studio sul Trebbia va completato comunque esso possa dare risultato. I problemi della valorizzazione del territorio montano in tutti i sensi e per tutti gli aspetti che lo possano riguardare non possono essere ignorati. Spero che il confronto con la Provincia ci possa essere tra i Sindaci della montagna e il Presidente della Provincia visto che il Presidente è rientrato per il problema centraline idroelettriche, perché per noi è un problema anche di ordine economico, fermo restando che le Norme noi le vogliamo rispettare e vogliamo rispettare le Norme regionali. Voglio concludere con un invito al Consiglio Provinciale che all'unanimità ha deciso di dare più valore alla idea di PTCP rispetto al Piano Territoriale Regionale che io non condivido il metodo, non condivido i contenuti di questo documento, perché a fronte di una Legge Regionale sovraordinata credo che tutti gli Enti sott'ordinati abbiano il titolo e il diritto a discutere in sede di elaborazione, ma poi che abbiano il dovere di rispettarle e di attuarle, tenuto presente che noi ci aspettiamo una Variante non che restringa la valorizzazione del territorio ma che lo promuova in senso più positivo rispetto alle aspettative delle istituzioni e dei cittadini.

Domenico Ferrari – Assessore all'Urbanistica del Comune di Agazzano: lo chiedo scusa ma per il periodo che ho attraversato ultimamente non sono stato in grado come mi ero ripromesso di produrre dei contributi scritti, ma sentendo la discussione di questa mattina e leggendo le osservazioni presentate da i vari attori devo riconoscere che il contributo che proviene da una lettura e dalle indicazioni che sono state fornite dai Comuni e dalle Associazioni coglie anche quelle che possono essere le preoccupazioni che noi condividiamo. In particolare per quanto riguarda il tracciato della Pedemontana su cui si è espresso questa stamattina anche il Sindaco di Piacenza, voglio precisare che il tracciato che attraversa il Comune di Agazzano e che è contenuto nel nostro strumento di pianificazione comunale è quello che abbiamo ereditato dal Piano Regionale dei Trasporti come, diciamo, strumento normativo sovraordinato al Piano Regolatore Comunale. Questo non significa che riteniamo che questo sia il tracciato migliore. Noi ci esprimiamo per la necessità di un potenziamento della viabilità ma riteniamo che debbano essere prese in considerazione le

alternative che le varie Associazioni, le varie Amministrazioni Comunali hanno suggerito. Quindi una valutazione sia di carattere ambientale che di analisi costi/benefici che permetta di superare anche questo tipo di impostazione, io credo velleitaria a volte, della pianificazione, cioè della Pedemontana di cui si parla dagli anni '60. Noi abbiamo nello strumento urbanistico questo vincolo da circa credo 30 anni. Non si è ancora fatto nulla e abbiamo comunque recepito questo tipo di vincolistica perché non potevamo fare diversamente. Oggi io credo che nel momento in cui si passa in termini concreti a discutere di Pedemontana lo si debba fare: 1) tenendo conto delle risorse che potranno essere investite su questo tipo di viabilità. Come investirle al meglio per realizzare quegli obiettivi che il Piano si pone. Se vogliamo alleggerire un traffico veicolare che lambisce Piacenza, ma dobbiamo anche tenere conto che le premesse che erano all'origine della pedemontana degli Anni '60 non ci sono più. Cioè negli anni '60 la Pedemontana nasceva per frenare un esodo di popolazione montana e collinare che vivevano in situazioni disagiate e si pensava che una distribuzione diversa degli insediamenti garantiti da questo asse avrebbe evitato lo spopolamento. Oggi nelle aree collinari/montane vive credo il 10 – 12% della popolazione, il 15%. Quindi questo tipo di presupposto di arretrare sull'asse collinare la Pedemontana non c'è più. Allora cosa vogliamo fare, perché la valutazione potrebbe essere che certo l'usiamo per collegare i poli industriali. Attenzione perché tutti hanno detto: "Attenzione poi allo spread no" quindi alla distribuzione dei capannoni lungo l'asse, e l'altra alternativa facciamo una cammionabile per collegare le aree industriali e i poli logistici? Ma allora che futuro vogliamo disegnare per questa provincia, perché è vero che dobbiamo parlare di sviluppo economico, però la valutazione di che tipo di sviluppo economico vogliamo parlare perché collegare dei centri industriali, dei poli logistici, vuol dire favorire degli spostamenti di merci, caso mai realizzate in altre parti del mondo, perché Ikea spiega che una multinazionale è capace di occupare 10 ettari di territorio per impiegare 100 magazzinieri. Allora io dico, questo è il futuro che vogliamo per i nostri figli e i nostri nipoti? Forse uno sviluppo diverso anche legato a queste scelte strategiche della viabilità dovrebbe pensare che quello che forse sacrifichiamo, cioè un territorio con queste valenze ambientali, questo patrimonio storico e di architettura rurale forse è più produttivo in termini economici. Forse riusciamo a impiegare degli ingegneri, riusciamo a impiegare degli operatori di agriturismo, riusciamo a impiegare delle maestranze più qualificate, perché l'alternativa dovrebbe essere che importiamo soltanto mano d'opera dall'estero. Io credo che qui una valutazione attenta in termini di analisi delle alternative – ci sono i soldi? Cosa possiamo fare con questi soldi -. Io credo che sia già emerso che l'alternativa sia: "La viabilità esistente che criticità ha? Da quanti veicoli è attraversata? Come possiamo aggirare i centri abitati?" Ecco. Io credo che sia necessaria su questo tipo di importante scelta del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale un'analisi di valutazione ambientale strategica, ma anche di analisi costo/benefici, perché uno dice poi "Io avrò dei danni o degli impatti. Ma chi eredita i guadagni?" Io potrei favorire il polo industriale o logistico di Castel San Giovanni e avere solo un danno di attraversamento veicolare è chiaro che la comunità non potrebbe, voglio dire, accettare di essere in questo caso fregata. Allora uno dice "Cosa facciamo, partecipiamo anche noi a questo tipo di banchetto nuziale, cosa faccio. Faccio le aree artigianali dove siamo andati a scegliere l'area naturale semi/naturale, protetta? Ecco io vorrei essere coerente. Abbiamo fatto un programma d'Area con la Val Tidone, abbiamo detto facciamo il polo industriale. Polo industriale a Castel San Giovanni dove abbiamo il raccordo autostradale, ferroviario e la viabilità. Allora i problemi da risolvere sono: 1) Tangenziale su Castel San Giovanni, sono l'alleggerimento del traffico veicolare su Piacenza, un collegamento con Fiorenzuola per evitare di avere un incasinamento sulla via Emilia, ma allora questo lo riusciamo a fare con quelli che sono i

pezzi di viabilità esistente senza andare a perdere quel patrimonio ambientale e naturale che abbiamo ereditato, e che questo io ritengo dobbiamo lasciare alle generazioni future, altrimenti noi massacriamo e dilapidiamo un patrimonio che non è più recuperabile, perché quando abbiamo distribuito di capannoni, come è avvenuto nel lodigiano o nel bresciano o in giro per la Lombardia, tutto il nostro territorio agricolo quello non lo recuperiamo più. Ecco io vorrei proprio con questo mio appassionato intervento recuperare quello che non ho fatto, cioè dare un contributo per iscritto, ma so che qui c'è la sensibilità sia da parte dei miei ex colleghi dell'Ufficio di Pianificazione, che da parte dell'Amministrazione Provinciale, di muoversi con grande attenzione perché tutti siamo consapevoli che la provincia di Piacenza è oggi un patrimonio prezioso e il compito principale della pianificazione è tutelare quello che abbiamo, poi vedere come valorizzare al meglio questo capitale, ma prima di tutto evitare di dilapidarlo.

Emanuele Emani – Assessore all'Urbanistica del Comune di Villanova sull'Arda: Ribadisco come già altri hanno fatto, in particolare l'utilità del percorso partecipativo che ha permesso di acquisire quelle che sono le indicazioni in merito alla realizzazione del PTCP e comunque è evidente che sintetizzando un pochino quelle che sono gli interventi, la maggior parte di questi vertono sul discorso delle richieste infrastrutturali, cioè è evidente che la Provincia di Piacenza adesso deve costruire una rete infrastrutturale chiara, in modo tale che così si risponda quello che sono le esigenze dei vari Comuni. Noi abbiamo sentito parlare della Pedemontana, della Cispadana, nuovi caselli, ma in particolare per quanto riguarda la nostra zona ribadisco quello che è il discorso della bretella "guarinona" che rientra sempre nella Cispadana e il discorso del sottopasso per cui già adesso si è attivato un tavolo, un percorso di realizzazione essenziale, tra l'altro, considerando anche l'intervento del Sindaco Reggi per quanto riguarda il discorso di un rilancio dell'utilizzo delle ferrovie per il trasporto merci che noi auspichiamo anche per il discorso della nostra zona produttiva, come più volte ribadito anche dal nostro Sindaco. Diciamo il secondo punto è il fatto che a seguito di questa pianificazione strategica poi si arrivi poi ad una concretizzazione di questi progetti secondo un piano molto chiaro, certo, in modo tale da non lasciare nel cassetto opere che poi invece risultano strategiche. Per quanto riguarda invece una seconda trincea di interventi sono stati indirizzati più che altro sulle zone industriali, il problema, la "paura" della Y rovesciata, tra virgolette "paura" soprattutto per i Comuni diciamo di seconda fascia, quale può essere ad esempio il Comune di Villanova o altri che non rientrano in questa zona qua, perché si rischia di perdere quelle che possono essere investimenti o altre attività per quanto riguarda aziende e industrie. Già di per se noi abbiamo particolari vincoli, dunque anche perdere questa piccola possibilità, considerando che la nostra zona produttiva è molto ricca di personale e veramente produttiva, non basata sulla logistica, sarebbe molto triste per noi. Idem il discorso per l'edilizia per quanto riguarda il limite del 25% ma già la dott.ssa Torselli ha evidenziato che dovrà essere ben normato per non andare a penalizzare i Comuni che un il 25% di edilizia sociale difficilmente lo fanno anche perché non riescono a farlo anche di edilizia normale diciamo come realizzazione. Inoltre l'ultima trincea di interventi che voglio sottolineare son quelli legati al rilancio del territorio attraverso l'ambiente e il turismo, infatti la richiesta di valorizzazione dei prodotti tipici, la ciliegia da noi, ho visto l'aglio a Caorso o Monticelli così via, la richiesta appunto della valorizzazione del Po per la navigazione, la portualità diffusa che è stata richiesta è fondamentale e va proprio nell'indirizzo di sviluppare e dare una risposta a questa richiesta di valorizzazione dei nostri Comuni. Dunque è importante e fondamentale costruire un PTCP che sia pragmatico e concreto perché i Comuni comunque si aspettano, anche gli Enti , questo è poco ma è sicuro, si aspettano delle

risposte certe in tutti questi argomenti di pianificazione generale evitando ulteriori appesantimenti burocratici. Inoltre per finire chiedo la possibilità di individuare attraverso apposite tavole, un apposita tavola, quelle che sono le zone del territorio provinciale che sono carenti in merito a servizi quali possono essere ad esempio DSL per fare un esempio, in modo tale da concentrare in tali aree eventuali finanziamenti o programmi di sviluppo a cui poter accedere.

Massimiliano Borotti – Segretario UIL: Brevissimamente anche perché vorrei evitare intanto di ripercorrere situazioni e casistiche già, fra l'altro anche bene evidenziate, mi preme però, soprattutto ascoltando alcuni dei primi interventi, evidenziare un'aspetto degli impatti che avrà il PTCP rispetto alla nostra provincia. Giustamente qualcuno ha sottolineato che qui si va in qualche modo a tradurre anche in pratica quelle che sono i dettami della Legge regionale 20. La Legge regionale 20 che ha introdotto una cultura nuova rispetto al modo di utilizzare in particolare gli strumenti urbanistici che poi, come dire, danno il via agli sviluppi produttivi o a quelli residenziali secondo delle situazioni. Ecco questo nuovo modo di interpretare l'urbanistica non solo, come qualcuno ha bene evidenziato, come dire, mette sullo stesso piano in un equilibrio, come dire, lo sviluppo e il rispetto dell'ambiente e la salvaguardia dell'ambiente. Io credo che ci sia anche all'interno di quella Legge, come dire, un aspetto che forse anche nel documento è citato ma credo un po' troppo poco. Io preferire che questa diventasse non solo, come dire, una sollecitazione, un consiglio ma diventasse una buona prassi ovvero quello di preoccuparsi, laddove soprattutto ci sarà un notevole sviluppo dal punto di vista produttivo e di conseguenza spesso e volentieri accade anche residenziale, ci sia anche attenzione a quello che è il mutamento che avverrà in particolare in quello che è il welfare locale. Perché questo impone, come dire, dal punto di vista dei servizi, come dire, un adeguamento quanto meno, come dire, parallelo rispetto allo sviluppo delle produzioni, allo sviluppo della residenzialità. Anche perché in questi ambiti, mi viene in mente in particolare, l'edilizia scolastica non è che brilli come dire la quantità di risorse che siano, come dire, disponibili e quindi, come dire, cercare una via un pochino più calmierata da questo punto di vista in modo che entrambe, anche questo terzo aspetto cresca, come dire, con la necessaria gradualità insieme allo sviluppo alla compatibilità, alla sostenibilità, rispetto dell'ambiente, anche, come dire, il mutamento di quello che sarà il welfare nel nostro territorio forse merita altrettanta attenzione.

Marco Natali – Legambiente Circolo di Piacenza: Molto brevemente io non voglio entrare nel merito dei singoli aspetti perché abbiamo presentato una notevole mole di osservazioni anche molto circostanziate per cui penso che ci sia l'attenzione dell'Amministrazione, tutte le motivazioni che abbiamo esposto. Vorrei fare solo due considerazioni. Una considerazione di metodo elevata nei contenuti. La considerazione di metodo sta in questo: noi diamo atto all'Amministrazione degli sforzi notevoli che sono stati fatti rispetto anche a situazioni precedenti per cercare di dare un minimo di partecipazione a questo PTCP. Riteniamo tuttavia che sia mancato un elemento essenziale, importante, che è quello di riuscire ad arrivare ad una situazione condivisa tra tutti gli attori che hanno presentato osservazioni e che hanno visioni diverse, un po' quello a cui accennava, se vogliamo il Sindaco di Caorso. In tutti questi mesi ci siamo misurati, ciascuno è venuto in questa sede presentando le proprie posizioni. Non ci sono stati momenti in cui queste posizioni venivano in contatto, venivano discusse tra di loro, si trovavano una sintesi, si trovava una mediazione che potesse servire poi per non creare ulteriori contrasti in una fase successiva, nella fase dell'applicazione. Io credo che questo elemento sia un qualche cosa che è mancato pur come ripeto dando atto al fatto degli sforzi che si

sono fatti in questa direzione, però secondo me è molto importante, sarebbe stato molto importante, questo, e altrimenti rischiamo che ciascuno se ne vada nel proprio ambito, nel proprio ambiente, nelle proprie case, nel proprio territorio avendo espresso questo parere però non avendolo potuto confrontare ma soprattutto non essendo arrivati come dicevo prima ad una soluzione condivisa, magari ciascuno limitando le varie posizioni ma trovando una soluzione che sia condivisa un po' da tutti. Sui contenuti molto brevemente è questa. Io credo che il PTCP sia uno strumento fondamentale, importantissimo che deve tutelare complessivamente, questo lo dice anche nelle premesse, quelli che sono gli interessi di un territorio soprattutto nei prossimi anni e quindi gli interessi collettivi, interessi generali nei quali si possono temperare, possono trovare soluzione, anche gli interessi particolari importanti ma che devono essere in ogni caso subordinati a degli interessi generali, interessi collettivi soprattutto in un momento come questo dove cerchiamo di far uscire da quello che sono gli aspetti teorici e portiamo gli aspetti pratici quelle che sono le prospettive del nostro futuro e del nostro territorio. Il discorso dei cambiamenti climatici non sono cose che sono al di là da venire, già si verificano sul nostro territorio attraverso varie forme, in vario modo, già ci sono, dobbiamo tener conto di queste situazioni. Dobbiamo tener conto del fatto che le risorse stanno esaurendosi, la limitatezza delle risorse, non possiamo ragionare sempre ed esclusivamente se non in termini teorici nell'ottica che abbiamo un territorio che va sviluppato, che va utilizzato al massimo. Dobbiamo tener conto ed ecco, è per questo che hanno senso i vincoli, che hanno senso i paletti che si mettono che devono essere visti però non come delle limitazioni, devono essere visti come delle opportunità, delle risorse che vengono date a un territorio complessivamente intese per potersi sviluppare in una direzione esatta, in una direzione giusta in quella che effettivamente noi vogliamo attuare, come diceva qualcuno prima per noi oggi ma anche per i nostri figli, ed è in questa logica, quindi che dovrebbero essere rivisti anche le individualità pur fatte con generosità da parte anche dei singoli Comuni, di valutare i problemi non all'interno solo ed esclusivamente del territorio, del loro territorio ma visti in un'ottica più vasta, in un'ottica provinciale se non altro, di un territorio più ampio, per cui questo discorso fa passare anche in secondo piano le esigenze che qui, per altro, sono state poste in un modo forte e puntuale della limitazione dell'uso del suolo vista in una visione più complessiva. Questo secondo me è molto importante per una riflessione che in prospettiva deve essere fatta anche in questo senso.

Alessandro Ghisoni – Sindaco del Comune di Podenzano: Innanzi tutto direi un grande riconoscimento al lavoro che sta facendo la Provincia per questo percorso partecipativo così intenso e così ampio. E' sicuramente una fase importante di dibattito e di discussione e di riflessione, di partecipazione che porterà sicuramente a delle valutazioni e a delle decisioni finali poi che se non altro saranno sicuramente ben ponderate e magari speriamo anche ben condivise. Per quanto riguarda gli aspetti che abbiamo segnalato e che volevo un attimo riprendere qua c'è ne sono due di carattere infrastrutturale. Se ne è parlato anche prima ma voglio riprenderlo quella che è la nostra proposta al riguardo del rifacimento dell'ammodernamento della 654. Tutti noi abbiamo chiaramente ben presente quali siano i problemi di questa strada, e tutti noi penso condividiamo la necessità di un intervento di ammodernamento che sia un intervento anche abbastanza veloce. Sappiamo perfettamente i rischi che si corrono su quella strada, fra l'altro purtroppo recentemente, ma anche qualche mese fa è balzata alla ribalta proprio per incidenti luttuosi e tutto questo succede perché il carico di questa strada è fuori discussione, i dati lo certificano è fuori discussione che ormai i dati di traffico di questa strada sono nella prima arteria della provincia forse la seconda. Questo soprattutto nel primo tratto

quello che da Piacenza va a Podenzano. Questo non vuol dire che noi non ci stiamo preoccupando e non abbiamo ben presente anche quella necessità della viabilità, di una viabilità veloce anche per l'alta Val Nure per la media/alta Val Nure che permette di arrivare in città in tempi relativamente brevi. Quello che ci siamo permessi di suggerire e di valutare in questo momento è un'alternativa. Un'alternativa rispetto a quanto proposto, vale dire l'asse nuovo che verrebbe da più o meno da Albarola da Ponte dell'Olio fino a località San Rocco sull'Asse sul lato sinistro del Nure. La nostra proposta è quella di valutare una Variante che nell'ultimo tratto di questo percorso vale a dire più o meno da Grazzano, appena sopra Grazzano potesse ricollegarsi con la vecchia statale, la vecchia provinciale 654 e poi andarsi a ricollegare con la strada provinciale 35 quella che collega Grazzano con Niviano e da lì un percorso esterno, quindi una tangenziale tutta ovest dell'abitato di Grazzano, di Maiano e di Podenzano fino a collegare l'altra strada provinciale che è la numero 10. Perché questa proposta, per diversi motivi. Bè prima di tutto la premessa dovuta, l'ho detto prima ma abbiamo ben presente il problema della Val Nure quindi anche della media e alta Val Nure, quindi le loro legittime richieste e loro legittime necessità di arrivare in città in tempi relativamente brevi. Abbiamo anche però delle grosse perplessità nel tratto di questa strada disegnato che costeggia il Nure, nel tratto di Podenzano che è una zona ambientale di rilevanza abbastanza estesa ed è una zona anche protetta. Inoltre questo percorso andrebbe a scaricare, anche con tutti i dovuti interventi, andrebbe a scaricare anche tutto il traffico della Val Nure sull'altra strada, che è la strada provinciale 6, quindi quella da Carpaneto a Piacenza. La proposta che noi abbiamo fatto e che ho visto nel documento della Provincia e ho visto che sarà preso in considerazione, perché noi chiediamo che ci sia una valutazione proprio oltre che di impatto, di costi e anche di tempi e di percorrenza rispetto alla proposta designata nel PTCP, rispetto alla Variante da noi proposta. Proprio perché ci sia una valutazione complessiva delle due proposte. Io sono certo che non avremmo molte differenze di tempi di percorrenza, ma i vantaggi di una soluzione di questo tipo sono quelli, oltre quello ambientale che ho citato prima, c'è quello di poter collegare, di poter collegare che non è una cosa da poco, e raccogliere quindi il traffico delle due statali provinciali che ho detto prima, quindi quella della 35 e quella della 10, evitando che ancora una volta questo traffico si vada a scaricare nel centro abitato di Podenzano e poi continuare quel collegamento di ammodernamento che a nord di Podenzano, deve, con una tangenziale a nord di Podenzano, deve poter poi collegare Piacenza in termini molto veloci. Ricordo anche che su questo asse già sono tanti gli interventi, sono diversi gli interventi di ammodernamento e gli interventi di rifacimento che sono in corso: il tratto dei Casoni dove la strada sta per essere rifatta, allargata, ulteriori interventi nell'incrocio su Turro. Quindi di fatto il tratto da ammodernare rimarrebbe soltanto quello da Gariga alle porte di Podenzano. Ben disponibile ad ogni confronto ed ad ogni discussione su questo tema perché, ripeto la soluzione che dobbiamo trovare deve essere una soluzione condivisa, ma condivisa con il territorio, condivisa con la vallata, condivisa anche con gli altri paesi, fermo restando, non dico nel rispetto, ma nella salvaguardia di quelli che sono tutti quegli spiriti e di salvaguardia del territorio che abbiamo citato ampiamente in diversi casi stamattina e sono riconosciuti da tutti. L'altro tema che mi preme sottolineare, che ho fatto con una lettera inviata alla Provincia proprio alcuni giorni fa, mi sono permesso di entrare in quel dibattito che per adesso è solo giornalistico, non fa ancora parte di un disegno nel PTCP, però è stato ribadito anche dal Sindaco Reggi prima, che quella ipotesi di strada, di autostrada se ho capito bene che andrebbe in alternativa al disegno della Pedemontana proposta dall'Amministrazione Provinciale e collegherebbe Fiorenzuola con Rottofreno, quasi più o meno con una riga dritta, con una riga retta che colleghi le due località. Bè per ora è solo una discussione giornalistica. Però, penso che nel futuro entrerà

nel dibattito anche politico perché questa è una richiesta che mi sembra sia stata avanzata in quanto non è stata ritenuta sufficiente la previsione della Pedemontana così come disegnata. Dal punto di vista nostro noi riteniamo che la Pedemontana così disegnata, ma ovviamente con l'opportuni interventi di ammodernamento, di allargamento, di superamento dei nuclei abitativi che ci sono, possa essere una soluzione valida a quella che è la problematica di poter collegare il territorio della provincia, della media provincia non della bassa ma della media collina, evitando di passare tutto il traffico verso Piacenza. Noi riteniamo che questo sia un passaggio già molto importante e sicuramente un passaggio che il territorio si aspetta da anni, anni, anni che però non è mai intervenuto. Altro valore aggiunto di questo percorso, oltre al fatto di ammodernare, allargare quei percorsi che sono interessati, sarebbe il grande valore di dare soluzioni anche al traffico di diversi centri abitati, parlo di San Giorgio, parlo di Podenzano stesso perché ovviamente questi verrebbero superati con delle tangenziali esterne e quindi nello stesso intervento si risolverebbero problemi più generali che riguardano tutta la provincia, tutto il territorio della provincia, ma anche problemi locali che sono quelli che i singoli Comuni ormai evidenziano tutti. Inoltre io penso che quella proposta che è nata sui giornali, probabilmente per adesso, è solo una riga disegnata così ma mi domando quale impatto ambientale potesse avere un percorso di questo tipo. Impatto ambientale che si va a sommare a tutti quegli altri che già sono disegnati e già sono programmati o già sono in fase di realizzazione. Quindi io chiedo, non sta a me disegnare una soluzione, un'alternativa, ribadisco il nostro giudizio positivo riguardo la Pedemontana così disegnata dalla Provincia e chiedo che su questa ipotesi, la seconda ipotesi quella del tratto autostradale fra Fiorenzuola e Rottofreno, se mai rientrerà in questa previsione territoriale ci sia una valutazione ben diversa, insomma, ci sia una valutazione profonda che possa interessare anche dei percorsi alternativi. Lo diceva anche il Sindaco Reggi prima, se il problema c'è bisogna andare verso una soluzione, vediamo quale possa essere la soluzione migliore, sicuramente così come è stata disegnata, come è stata dibattuta fino adesso riteniamo che questa non possa essere la soluzione.

Alberto Borghi – Assessore Provinciale: Io ho ancora cinque persone iscritte a parlare più ovviamente le conclusioni del Presidente. Se c'è qualcun altro che vuole iscriversi gradirei saperlo perché se no rischiamo di fare un'ora piuttosto tarda e poi mi scappate tutti e dovete anche firmare. Chiederei anche agli ultimi, e chiedo scusa mi rendo conto che non è molto corretto ma di cercare di sintetizzare al massimo i loro interventi per non prolungarci purtroppo in questa ultima Conferenza.

Fausto Maffini – Sindaco del Comune di Villanova sull'Arda: Cercherò di essere brevissimo, anzi sarò sicuramente brevissimo. Dunque il problema della potabilizzazione delle acque dei nostri acquedotti. L'ha evidenziato il Sindaco Reggi, allora io ritengo che sia importantissimo avere osservazioni che ha apportato poi l'amico Bertuzzi su quanto riguarda la necessità di prevedere degli invasi sui nostri torrenti, ma io dico ulteriormente di prevedere anche delle dighe di contenimento dell'acqua dove si deve produrre anche energia elettrica, perché produciamo energia elettrica e risparmiamo energia elettrica se noi prenderemo l'acqua da quelle dighe e la portiamo verso la pianura, perché non avrebbe sicuramente bisogno di essere munta e spendere ulteriore energia per pomparla nelle nostre abitazioni. Questo è importantissimo e tengo a dire appunto che la Provincia deve metterla bene in risalto questa problematica.

Michele Lodigiani – Unione Provinciale Agricoltori: Sarò brevissimo, colgo l'appello dell'Assessore alla brevità e siccome non ho nulla da dire di così sostanzialmente nuovo e così di urgente, rinuncio al mio intervento, le nostre opposizioni sono note sono certo che sarà il mio intervento più apprezzato.

Alberto Borghi – Assessore Provinciale: Grazie. Apprezzo ma comunque un po' di spazio c'era per tutti.

Sandro Busca – Segretario Provinciale CISL: Anch'io apprezzo il lavoro svolto. Richiamando l'intervento che ha fatto Bertuzzi dove definiva il PTCP un insieme di Norme, riportando le parole dette dall'Assessore nell'ultima riunione e che vanno però messe a sintesi. Non è soltanto questo però il PTCP. Il PTCP è anche un insieme di linee, di indirizzi, di orientamento che si danno, che il territorio si dà, per diventare un territorio di successo, per diventare un territorio attraente, perché sia una provincia che fa sistema e quindi che ci sia tutta una pianificazione e programmazione che si interfaccia, che si intreccia, che sia asimmetrica. Quindi un'organizzazione del territorio in relazione alle potenzialità e alle vocazioni che il territorio ha. Ho detto questo. I temi focali su cui si è intervenuti anche nelle volte precedenti e che riguardano appunto questo aspetto dello sviluppo del territorio sono le questioni delle infrastrutture in modo particolare, ma anche le questioni dell'energia, dell'acqua, cosa già dette in questa sede. Io mi soffermo su due questioni di fondo per mio conto. Questione delle infrastrutture quindi della viabilità dell'intermodalità di Piacenza. Mi pare che da questo punto di vista il problema che oggi che è sotto l'attenzione di tutti è quello della Pedemontana, da una parte veda la proposta del PTCP di un tracciato intervallivo che interviene sul sistema viabilistico già esistente migliorandolo, ampliandolo che sicuramente rappresenta una prima risposta ai temi della viabilità ma sicuramente non risolve il problema del traffico sulla città di Piacenza, dell'inquinamento della città di Piacenza, quindi il problema è come trovare la soluzione per Piacenza, tenuto conto che siamo il collo di bottiglia del traffico interregionale – infraregionale, se non c'è una soluzione adeguata come diceva bene il Sindaco di Piacenza il problema c'è l'avremo per tantissimi altri anni. Allora il problema è non soluzioni perentorie, esclusive indicate anche nella giornata dell'economia dall'ingegner Acerbi della Centro Padane, ma però rimettere al centro questa questione, attivare un tavolo concertativo specifico mirato su questa partita, esaminare le opzioni in campo per capire i pro e i contro di una scelta piuttosto che dell'altra perché questo è un problema che secondo me è stato probabilmente sottovalutato, quindi mettiamo insieme intelligenza e sforzi per individuare una soluzione alternativa alla questione del traffico sulla città e quindi del suo sviluppo futuro, anche perché Piacenza ha presentato dei progetti di un suo sviluppo qualitativo verso il Po che sicuramente non è coerente, non si concilia con la viabilità che c'è oggi. Quindi questo è sulla questione della Pedemontana. Seconda questione. Città del ferro. Potenziamiento dello scalo ferroviario di Piacenza logistica. Su tutte questioni che si intrecciano fra di loro, penso che anche da questo punto di vista noi non possiamo accettare che il piano regionale territoriale dei trasporti che mette Piacenza fulcro per la logistica poi non sia coerente, non sia conseguente con lo sviluppo della rete ferroviaria del nostro territorio, quindi colleghi i poli logistici con la rete ferroviaria. Quindi il problema se è di risorse lo si deve vedere in sede concertata con la Regione, se invece è una scelta strategica noi dobbiamo dire che non siamo assolutamente d'accordo perché questo non riscontra né i problemi dell'economia locale, né i problemi del pendolarismo locale, non crea le condizioni perché si possa davvero fare di Piacenza, la città del ferro con i collegamenti verso la Lombardia e verso il Piemonte sviluppando le reti ferroviarie. La seconda questione è quella della energia. Io mi fermo su questo aspetto anche perché, anche in parte sostenuto dall'intervento

che ha fatto la dott.ssa Bertoni nei giorni scorsi su Libertà, rilanciando il ruolo di Piacenza e anche di Caorso come laboratorio per l'energia, il futuro di Corso, di Piacenza nella ricerca. Siccome ripeto il PTCP è anche una funzione di indirizzo e di orientamento. E' chiaro non compete alla Provincia destinare il proprio territorio in funzione di centri di ricerca di valenza nazionale. Ma la può candidare. Piacenza si può candidare a diventare centro di ricerca mettendo in rete i laboratori che già esistono, le centrali che già esistono, le conoscenze, le intelligenze che già esistono con una nuova ricerca sul nucleare avanzato di quarta, quinta generazione chiamiamolo come vogliamo che faccia perno sulla realtà di Caorso, perché questo ripeto risolverebbe il problema anche del futuro produttivo di Caorso. Se diventa centro di ricerca Caorso non è più sito produttivo, perché cambia la destinazione d'uso del sito e di conseguenza prendiamo due picconi con una fava. Potenziamo il territorio dal punto di vista della ricerca scientifica, convogliando su Piacenza, ricerche e intelligenze, mettendole in rete con tutta una serie di altre realtà di cui Piacenza ne fa vanto e dall'altra elimina la possibilità di Caorso di diventare realtà produttiva. Ecco questo ragionamento lo collego alla partita delle piccole centrali non impattanti che sono da qualcuno ipotizzate nel nostro territorio. Anche su questo. Non chiudiamo la porta a nessuno. Teniamo le porte aperte e allora se c'è da fare un passaggio sulla Regione, perché la Regione disciplina diversamente le politiche di programmazione sull'Appennino e dica chiaramente quello che vuol fare. Facciamogli scoprire le carte. La regione Non può solamente lasciare all'improvvisazione di piani e di intervento di chiunque li può presentare. Deve dire quali sono le competenze delle Province, cosa può decidere effettivamente la Provincia. Allora in questo contesto la Provincia esamina, Progetti, proposte idee che emergono senza pregiudizi di natura ideologica. Perché, ripeto, piccole centrali non impattanti, piccoli invasi non impattanti che io non so dove o possono essere fatti. Ma qui sarà lo studio, le analisi, le ricerche che dovranno dircelo. Su queste cose non si deve dire, le cose stanno così e non ci mettiamo mano, oppure le rimandiamo ad un altro strumento di pianificazione di programmazione. Penso che alcune linee, alcuni indirizzi molto chiari debbano essere inseriti anche in questo documento. L'ultimissima è il problema delle abitazioni io lo dicevo la volta scorsa, nella premessa sono stato richiamato che il 25% di edilizia residenziale pubblica, quindi l'edilizia sociale va meglio disciplinata. Io però faccio un passo in più. Siccome tutti conosciamo l'analisi di contesto fatta, io la condivido. Gli scenari fatti nel documento generali, li condivido tutti, perché disegna i mutamenti chiaramente che sono in atto, però se questo è vero noi dobbiamo puntare a un piano mirato di recupero del patrimonio edilizio esistente. Del patrimonio rurale abbandonato facendolo diventare un progetto qualificante per il territorio di Piacenza. Perché questo ci impedisce di destinare nuove aree ad edificazione. Ci impedisce di fare un ragionamento chiaro rispetto all'effettive esigenze che emergono dal territorio rispetto alla modifica della struttura del corpo sociale che c'è stata, popolazione anziani, immigrati, giovani coppie, studenti in modo particolare, e secondo me si è più capaci anche di reperire e di mobilitare risorse coinvolgendo altri attori per un progetto che qualificerebbe il territorio. Quindi non un indice qualunque distribuito su scala generale per il territorio, ma invece, un progetto mirato che ogni territorio deve darsi in coerenza con quello che tra l'altro è previsto nel progetto sulle politiche abitative per le fasce deboli approvato in Vision 2020. Perché questo ripeto disegna e individua una serie di azioni comprese anche le riserve incentivate nei grandi insediamenti privati per le utenze sociali, ma soprattutto mira al recupero e questo secondo me è una cosa che Piacenza non può far cadere in secondo battuta perché verrebbe un pò meno tutto il ragionamento fatto fino ad oggi, della coerenza fra le cose che si decidono in alcune sedi e quelle che poi si mettono negli strumenti di pianificazione.

Werner Argellati - Vice Sindaco del Comune di Vigolzone: Intervengo e concordo con quello che ha detto il mio Sindaco, ci mancherebbe altro, per confermare, anzi e rafforzare quello che ha detto il Sindaco, ma soltanto per verità storica, volevo fare una cronistoria di quello che è avvenuto per quanto riguarda la Variante, breve cronistoria di quello che è avvenuto perché venga a verbale e rimanga registrato, lo già detto un'altra volta, ma così si sappia bene quello che succede. Allora questa Variante della statale, ex statale 654 è stata inserita ne '99, credo nel PTCP del '99 grazie a un'azione fatta da tutte le Amministrazioni Comunali della Val Nure, che nel '98 dopo una serie di riunioni su iniziativa specifica del Comune di Podenzano con allora il loro Sindaco Maestri e Vice Sindaco Ghisoni, avevano preso iniziativa di mettere d'accordo tutte le Amministrazioni Comunali della Val Nure a partire da Farriere ad arrivare a Podenzano perché si risolvesse una volta per tutte l'annoso problema della Statale in oggetto. Questo accordo prevedeva, appunto, la rinuncia al Camia che costa il doppio, perché era previsto la Variante del Camia a Bettola che costa esattamente il doppio di quello proposto avendo gli stessi identici benefici a metà spesa, si proponeva, e la riunione definitiva fu fatta proprio nel Comune di Podenzano, si proponeva questa Variante e questo accordo prevedeva sostanzialmente tre cose: uno (perché poi si era deciso delle priorità ben consapevoli della gravità che c'era del tratto peggiore che era Podenzano – Piacenza, si decise di dare assoluta priorità e tutti all'unanimità concordavano, all'ammodernamento del tratto Podenzano – Piacenza, il tratto famoso Gariga, perché tutti riconoscevano che questa era una priorità assoluta e tanto e vero che questo si sta facendo. Bene questa è una cosa che grazie anche a tutti gli altri Sindaci della Val Nure si è ottenuto. Secondo si era previsto la terza corsia a Grazzano Visconti per poter permettere una viabilità tale da agevolare l'immissione nel posteggio di Grazzano Visconti che nei momenti di maggior turismo provoca code immense proprio nel tratto Podenzano – Grazzano Visconti e quindi si era detto: fatta la prima priorità, la seconda priorità questa. La terza priorità era stata quella punto della Variante, dell'inserimento da Albarola alla De Rica di San Giorgio di quella famosa Variante che si stava parlando. A questo momento, se né fatta una, si dovrebbe fare la seconda, poi si dovrebbe fare la terza. Allora si era deciso appunto di portare tutto il traffico della montagna verso la De Rica perché lì è previsto, sembrerebbe previsto, c'era stato detto allora che era previsto, la creazione dei raccordi autostradali, oltre che l'ammodernamento che è stato fatto, perché questo era un altro accordo, ammodernamento della S. Giorgio – Piacenza, della provinciale S. Giorgio – Piacenza che è stata fatta quindi tutto concordato, era una cosa fatta, buttiamo quel traffico, lo buttiamo su quella strada oltre che il raccordo autostradale. Siccome noi non siamo paracarri ma siamo persone pensanti, almeno così si pensa, allora si può anche cambiare opinione l'importante è dire, bene, allora quello che io proponevo, io promuovevo, mi sono accorto oggi, a distanza di 10 anni può anche essere plausibile, che è un grosso errore quello che abbiamo fatto. Vuol dire che c'è una zona di grandissimo valore ecologico, naturalistico a Podenzano, un valore così estremo che non si può assolutamente più fare quel tracciato lì perché questo ha un valore assoluto e io non conosco il territorio quindi ne prendo atto, anzi visto che ha un valore talmente assoluto io propongo di crearci 200 metri a destra, 200 metri a sinistra dal famigerato tracciato una bella isola ecologica, un parco naturalistico. Adesso così siamo tranquilli, quel posto così viene preservato a questa vera emergenza ecologica. Quindi uno può benissimo cambiare opinione, ci mancherebbe altro, però se uno cambia opinione, non è un modo come quello di andare sulla stampa a dire che si sprecano i soldi pubblici. o cose del genere e non si convoca un Consiglio Comunale senza prima aver sentito i soci che hanno con lui concordato queste cose, aprire una vera discussione, perché tutti

siamo disponibili a ridiscutere eventuali problemi, scelte anche errate perché il mondo è pieno di scelte errate ed è anche coraggioso e giusto magari poi vivere meglio. Ma ci sono modi e metodi per fare per fare queste cose. Credo che il metodo migliore sia appunto quello che siccome il maggior promotore di questa iniziativa cambia idea, riconvoca i soci dice: guardate mi sono accorto che questo non funziona. Vogliamo ridiscuterne. Questo credo sia un modo democratico per fare.

Luca Lanini – Istituto Trasporti e Logistica: Io sono dell'Istituto dei Trasporti e Logistica che ha a Piacenza una delle sue sedi operative più importanti, possiamo dire e parlo qui a nome di quel gruppo di coordinamento che si sta creando, sotto il coordinamento della Provincia e che ha il compito di riempire di contenuti quella parola che si chiama Agenzia Logistica Piacenza, quindi la presentazione che l'Assessore ha fatto a nome dell'Agenzia è già un regalo ma l'Agenzia comunque, si sta ancora discutendo di metodo e di merito di questo. Sono stato un po' incaricato di portare alcune brevissime riflessioni che però tengono anche conto, sia dell'obbligo della brevità, sia della necessità di calarsi un po' sulle cose appena dette e mi permetterei modestamente di esprimere il mio pensiero in questo modo, dicendo che sul tema della logistica come in altri temi l'approccio metodologico è fondamentale per capire di cosa si va a dire e identificherei almeno tre ambiti: l'ambito della programmazione e dell'orientamento, l'ambito degli scenari economici macro e le scelte di mercato, nella definizione nobile del mercato, il luogo dell'incontro, la domanda e l'offerta poi senza perderci troppo. Sul tema della programmazione dell'orientamento. Il PTCP, che è l'ambito specifico delle riflessioni di oggi, ha a mio parere personale, parere dell'ITL, naturalmente e anche parere diffuso, colto e mantenuto in buona evidenza gli obiettivi strategici della logistica a Piacenza nella provincia, che vuol dire grosso modo ragionare intorno alla costruzione e al rafforzamento dei tre poli logistici che non a caso si muovono lungo la Y coricata e che sono considerata priorità importanti. Naturalmente il PTCP in quanto strumento di programmazione si lascia a nostro parere correttamente aperta una riflessione sul quel punto in cui parla di strategie sugli assi secondari, che tiene conto dell'evoluzioni successive che possono esserci nel tempo. Un conto è la programmazione, e un conto sono le congiunture gli andamenti di mercato. Gli scenari della logistica, sono gli scenari su cui adesso non ripeto sono particolarmente importanti, ma quello su cui mi premeva sottolineare è che il mercato della logistica che cambia con velocità impressionante e allora ho difficoltà personalmente a pensare che uno strumento di pianificazione abbia anche il compito di essere così bravo ad accompagnare punto dopo punto eventuali evoluzioni, eventuali cambiamenti che ci possono essere. I mestieri sono diversi, la programmazione e il mercato. Caso mai il tema della regolazione del mercato e dell'accompagnamento delle strategie di mercato è un tema fondamentale, che in parte riguarda il PTCP probabilmente, ma comunque che coinvolge tutti i soggetti di una comunità e su questo punto naturalmente il tema di fondo è di che cosa si dovrebbe fare da queste parti per accompagnare e governare il tema della logistica. Alcune osservazioni sono state fatte, in parte personalmente su cui non concordo, non basta fare dei magazzini lungo la strada affinché ci vada il mercato, forse ho una visione ottimistica del mercato e della logistica, forse, ma sta di fatto che non basta dire ad un operatore di andare lì, affinché questo ci vada altrimenti avrebbero tutti risolto una buona parte di problemi. Quindi fare una strada e pensare che intorno nascano i capannoni come funghi è fantarchitettura o comunque fantapolitica e su questo non sono d'accordo. Comunque se qualcuno ci fa dei capannoni lì tiene vuoti il problema è di chi li costruisce, sicuramente, è il tema della regolamentazione è un tema importante. Il tema che invece è più caro è questo: Piacenza è un fatto che mantiene forte la sua capacità di attrattività del

mercato. E allora non giriamo intorno a un tema importante, anche perché sono stato chiamato a riflettere su questo, è un fatto delle ultime ore, che un grande operatore della commercializzazione ha deciso di spostare i propri magazzini dalla provincia di Bergamo alla provincia di Piacenza e stiamo parlando appunto della UPIIM che ha deciso di spostare i suoi magazzini in un'area che è quella di Pontenure. Allora quello che probabilmente succederà da quelle parti è lo sviluppo dell'intermodalità e del trasporto ferroviario da qui a qualche anno. Un trasporto ferroviario che può essere misurato in termini di tre, due, tre, quattro treni a settimana, a 3500, 4000 carri ferroviari, allora probabilmente se Piacenza mantiene forte la sua capacità di attrattività e questo è un merito di questa terra e sicuramente anche degli strumenti che in questi anni sono stati fatti, il problema è capire se questi sviluppi vanno coordinati con altre realtà sul territorio oppure no. Allora il tema, fatto benissimo il Sindaco a ricordarlo, forse la specificità il massimo valore aggiunto della Provincia di Piacenza guarda caso l'intermodalità ferro/gomma e anche il rappresentante CISL lo ha in qualche modo citato. Il tema del ferro/gomma è sicuramente un elemento importante. La riflessione qual è. Questo è il commento, diciamo tecnico personale, ad un tema che forse esula dalle conclusioni del PTCP, che quando per motivi di mercato si vede che arrivano degli operatori che fanno dei treni, si muovono delle merci in un posto che può essere a Le Mose, può essere a quattro Km da Le Mose. Ma a Le Mose, le ferrovie stanno pensando di spostare il polo sud, la Milano sud delle ferrovie, probabilmente il problema che si pone è un problema di coordinamento, sicuramente sul territorio di qualche viabilità accessoria di accompagnamento e di capacità di cogliere il fatto nuovo che secondo me avviene nella città che un po' è anche la mia, anche se non sono di queste parti ma ormai ci lavoro e ci bazzico da diverso tempo, è che a Piacenza intorno sicuramente ai poli coordinati, stanno crescendo alcune realtà, non saranno troppe? Non saranno troppe se a questi poli in qualche modo si coordinano, si collegano e allora, forse, occorre ragionare su un piano, sul tema del marketing territoriale nuovo capace di dare servizi validi a queste strategie di localizzazione della logistica e dall'altra parte dalla capacità diciamo di collegare e di integrare queste attività ferroviarie che avvengono sul territorio in un concetto di polo diffuso per esempio, cioè in un'area. In un'area come quella piacentina in alcune parti della provincia di Piacenza dove al di là dei confini comunali avvengono delle concentrazioni di questo tipo. Sottolineo che ai fini di un trasporto ferroviario che si misura nell'ordine delle centinaia e dei Km, la distanza che c'è tra Pontenure e Piacenza sud, fra Monticelli e Piacenza sud, fra Caste San Giovanni e Piacenza sud è una distanza minima e probabilmente su questo tema occorre sicuramente lavorare. Quindi credo che lo strumento della programmazione così com'è così come ha identificato temi sia sicuramente corretto e sufficiente ma il tema che esula dal PTCP in ballo in questo momento è capire come governare, come coordinare queste nuove cose che stanno succedendo che si inseriscono in uno scenario, insisto, della logistica e dell'economia su cui non è il caso di citare gli aspetti ma che avrà dei cambiamenti impressionanti da qui a qualche anno. Qualcuno ha citato il Piano Regionale dei Trasporti della Regione Emilia Romagna è vecchio tant'è che adesso qualcuno forse anche noi speriamo è impegnato a farlo quello nuovo ma non è colpa di nessuno se la programmazione quello si chiama PRIT 2010 ed è stato fatto nel '97. Chiaro? Il problema è: o sappiamo che parliamo dello strumento della pianificazione e della programmazione che ha una sua logica e un suo limite oltre che dei suoi vantaggi e poi dall'altra parte parliamo di accompagnare le strategie di mercato. Chiudo dicendo che forse se io fossi un Comune o una Provincia sarei molto felice, molto contento quando vedo dei privati che si pagano alcuni servizi propri ed alcune attività proprie. Privati che si pagano un raccordo, dei privati che in qualche modo fanno degli investimenti precisi. Occorre sgombrare il campo dal fatto che non tutti i servizi necessari per lo

sviluppo debbono essere pagati dal pubblico. Perché se allora si pensa che tutto debba essere in qualche modo pagato dal pubblico ovviamente, non devo essere io a dirlo, è sicuramente sbagliato. Allora cogliere questi elementi lavorare sul marketing territoriale, in un certo modo e accompagnare e stabilire delle nuove regole sicuramente e dei nuovi elementi di valorizzazione della promozione del territorio è una sfida che comincia, o meglio, è già cominciata da un pezzo, che ogni volta si autoalimenta, tenendo conto per altro degli strumenti di pianificazione disegnati.