

Spett. Amministrazione Provinciale di Cremona  
Settore Ambiente e Territorio  
protocollo@provincia.cr.it

OGGETTO: osservazioni in ordine al procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA,  
Rif. S.I.L.V.I.A.: VER0176-CR, relativa al progetto di realizzazione di una piattaforma ad uso  
logistico nel Comune di Cremona (CR), presso l'area interessata del Piano Attuativo denominato  
CR27. Proponente: Ways Advisory S.p.A.

Il Comitato spontaneo di cittadini di Picenengo, in qualità di portatore di interessi puntuali e a tutela di beni comuni per la collettività e le generazioni future, propone di seguito le proprie osservazioni in seguito alle integrazioni istruttorie da parte della ditta proponente.

Occorre ravvisare innanzi tutto come le osservazioni del Comitato di Picenengo e quelle di Legambiente e i loro riferimenti puntuali siano state disattese, liquidando la loro trattazione con la dicitura *“L'istanza di verifica di assoggettabilità a VIA e le relative integrazioni contengono gli approfondimenti afferenti temi posti. Tutti i punti trattati nei vari documenti sono stati inclusi per quanto dovuto nello Studio Preliminare Ambientale in conformità a quanto richiesto dalla normativa applicabile”*.

Non sono state fornite risposte puntuali alle nostre interrogazioni, in particolare riferite agli impatti ambientali, idraulici e socioeconomici, necessarie affinché il decisore possa definire in modo completo ed esaustivo il quadro di riferimento del progetto e utili a soddisfare le esigenze di informazione della popolazione.

Appare evidente che la ditta riconosca quali propri referenti ed interlocutori esclusivamente gli Enti territoriali, escludendo di dare riscontro ai cittadini residenti e ai portatori di interesse locali.

Questo atteggiamento evidenzia una mancanza di correttezza e trasparenza nei confronti dei cittadini e degli stakeholder non istituzionali, che sono direttamente interessati dagli effetti del progetto. Questo comportamento non solo rallenta il processo di valutazione dei diretti richiedenti, ma anche degli Enti decisori che non trovano puntuali riscontri a tutte le osservazioni presentate. Rappresenta inoltre una evidente mancanza verso la cittadinanza che patirà gli effetti dei nuovi insediamenti e che dovrebbe al contrario essere coinvolta attivamente e informata adeguatamente.

Pertanto, confermiamo la richiesta di un dialogo aperto, trasparente e inclusivo, che coinvolga non solo le istituzioni ma anche i cittadini e tutti i portatori di interesse, garantendo la partecipazione attiva nei processi decisionali e la piena accessibilità alle informazioni, che solo il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale sarà in grado di garantire.

Di seguito, riportiamo le nostre osservazioni aggiornate in merito al progetto, integrate con i punti emersi dalle documentazioni supplementari fornite dalla ditta proponente.

## Sommario

IL QUADRO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO DELLA LOGISTICA .....	3
IL TRAFFICO VEICOLARE E LA VIABILITÀ .....	5
L'INQUINAMENTO ATMOSFERICO E GLI IMPATTI SULLA SALUTE.....	8
L'IMPRONTA DI CARBONIO E LE COMPENSAZIONI AMBIENTALI .....	9
GLI IMPATTI SUL PAESAGGIO E SUL SENSO DI IDENTITÀ DEI LUOGHI .....	10
IL CONSUMO DI SUOLO .....	15
GLI IMPATTI SUGLI HABITAT .....	16
IL RISCHIO IDRAULICO .....	17
LE OPPORTUNITÀ OCCUPAZIONALI E LE CONDIZIONI LAVORATIVE .....	24
CONCLUSIONI .....	25

## IL QUADRO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO DELLA LOGISTICA

Da una preliminare e sommaria analisi di aree per la logistica, disponibili, in fase di realizzazione o a progetto, di seguito si elencano gli spazi individuati per tali funzioni nell'intorno del sito di progetto:

- in comune di Cremona, il polo logistico di cui all'Ambito di Trasformazione CR28 San Felice-via Mantova, su un'area complessiva di 295.000 mq, per il quale è in corso l'iter autorizzativo di parte del piano di insediamento pari a 90.000 mq edificabili,
- in comune di Soresina, il parco logistico ex-Geodis, per una superficie coperta di 47.000 mq,
- in comune di Cremona, il progetto di Zona Logistica Semplificata, porto fluviale di Cremona,
- in comune di Cremona, via Sesto, località Picenengo, l'Ambito di Trasformazione CR32b, con estensione di 58.700 mq (indice di edificabilità territoriale pari a 0,50 mq/mq) a destinazione produttiva, le cui prescrizioni specifiche definiscono che *"In tale ambito è consentita l'attività logistica ai sensi dell'art. 8 comma 2 lett. e sexies) della l.r. 12/2005"*.
- in comune di Cremona, via San Predengo, l'Ambito di Trasformazione CR36, ex-SCAC, con estensione pari a 76.000 mq (Indice di utilizzazione territoriale 0,35 mq/mq, percentuale massima prevista 35% commercio, 25% terziario), le cui prescrizioni specifiche definiscono di *"privilegiare, in sede di pianificazione attuativa, oltre alle funzioni produttive, le destinazioni commerciali e terziarie (entrambe nei limiti funzionali e percentuali massimi previsti). In tale ambito è consentita l'attività logistica ai sensi dell'art. 8 comma 2 lett. e sexies) della l.r. 12/2005"*.
- in comune di Castelveverde, via Fornace, località Costa Sant'Abramo, l'Ambito di Trasformazione 11, con estensione di 65.000 mq, per una superficie edificabile di 32.500 mq per la realizzazione di un nuovo sviluppo logistico, il cui traffico veicolare convergerà su via Castelleonese all'altezza della rotonda di via delle Vigne, mediante la realizzazione di una nuova bretella stradale, la cui realizzazione finanziata dal Comune di Castelveverde sarà presto avviata,
- in comune di Monticelli d'Ongina, su SS10 Padana Inferiore, per una superficie ad uso magazzino di 55.000 mq circa, oltre a superficie ad uso uffici di 1.700 mq,
- in comune di Monticelli d'Ongina, su Strada Provinciale 462, un polo logistico in parte già edificato e non utilizzato per lunghissimo tempo e in parte in costruzione, per una superficie di magazzino di 165.000 mq su una area di 380.000 mq,
- in comune di Caorso, un nuovo sviluppo logistico, su SS10 Padana Inferiore, in prossimità del casello autostradale, per una superficie di SLP di 55.000 mq e superficie coperta di 47.000 mq,
- in comune di Caorso, in via Rotta, un nuovo sviluppo logistico in costruzione, consegna giugno 2024, in prossimità del casello autostradale, per una superficie di magazzino di 20.000 mq,
- nella zona prossima a San Nazzaro, nei comuni di Monticelli d'Ongina e Caorso, per la quale, oltre alle aree esistenti, è allo studio un progetto di ampliamento per 1.890.000 mq, compreso un porto fluviale e uno scalo ferroviario,

In un simile contesto di proliferazione di spazi disponibili per la logistica, poiché insediamenti di tale portata e impatto devono essere analizzati con ogni preventiva diligenza e scrupolo, a salvaguardia di tutte le utilità e i servizi ecosistemici del suolo, a protezione dell'ambiente e della salute pubblica e a garanzia della sicurezza stradale, si ritiene interesse della collettività e degli Enti preposti i cui interessi essi rappresentano, si chiede, di svolgere un preliminare, approfondito e imparziale studio dei bisogni della logistica e della necessità del territorio e che esamini nello specifico le reali esigenze di insediamento nell'area a progetto, considerando anche i vincoli viabilistici attuali e le evidenti limitazioni, anche di sviluppo previsionale, della rete viaria circostante.

Tali verifiche preventive, messe in atto dagli enti preposti nelle proprie sfere di competenza, potrebbero dare reale attuazione e compimento agli intenti della LR 31/2024, che prevede *"nel governo del territorio disposizioni mirate a limitare il consumo di suolo e a favorire la rigenerazione delle aree già urbanizzate"*, contrastando i fenomeni speculativi e garantire interventi non ridondanti, realizzando anche un risultato migliorativo rispetto alle indicazioni dei PGT comunali.

## AGGIORNAMENTI

Nell'ambito degli studi e valutazioni richiesti agli Enti decisori, per valutare il quadro dei bisogni della logistica del territorio e delle sue aziende, si chiede di valutare se l'area del Porto Canale dotata del più alto grado di intermodalità su rotaia ed acqua, debba essere prioritariamente utilizzata per tali scopi, dando attuazione al progetto che ne prevede la valorizzazione attraverso lo sviluppo della Zona Logistica Semplificata che afferisce all'area portuale di Cremona e allo snodo ferroviario di Cavatigozzi.

Si chiede infatti se un centro di logistica non debba almeno avvantaggiarsi di uno snodo ferroviario. Ad esempio, recentemente l'oleificio Zucchi di Cremona, attraverso la realizzazione di un raccordo alla linea ferroviaria di Sograf del Porto Canale ha consentito di evitare di movimentare merce su strada per 300 autoarticolati al giorno, pari ad oltre 100.000 mezzi pesanti all'anno sottratti alla circolazione stradale con i vantaggi conseguenti di riduzione dell'inquinamento, della congestione del traffico stradale, degli incidenti sulla strada (fonte, bilancio di sostenibilità Zucchi).

Per concorrere a definire il quadro territoriale della logistica, in contrasto al consumo di suolo, bene della collettività per i suoi aspetti di prevenzione dal rischio idraulico, di tutela degli habitat e di salvaguardia degli innumerevoli servizi ecosistemici che esso sottende, per garantire i reali interessi e le esigenze delle aziende del territorio, si chiede di produrre un'analisi di fattibilità economica indicando anche le sostenibilità sociale e ambientale di lungo termine del progetto che includa i diversi possibili scenari di sviluppo del settore e delle sue tecnologie, al fine di prevenire inutili fenomeni speculativi dei cui strascichi sul paesaggio e sui luoghi e sui suoi abitanti abbiamo tutti ben chiara cognizione, con relitti e carcasse edificate ovunque presenti nel nostro intorno.

Occorre infatti dare adeguato approfondimento alle problematiche derivanti dall'espansione non coordinata delle aree logistiche, evidenziando per le nuove infrastrutture a progetto i reali benefici di lungo termine per il territorio, anche rispetto al recupero di aree dismesse o sottoutilizzate, confrontando l'offerta attuale e pianificata con la domanda effettiva. Si chiede inoltre di valutare nel suo complesso l'espansione dell'area dovuta alle previsioni di nuovi insediamenti commerciali ed artigianali. Tali realizzazioni non paiono infatti dettate da una reale richiesta di mercato e la congiuntura economica pare tutt'altro che in espansione. Nuove attività commerciali di grandi dimensioni e di pari offerta merceologica possono compromettere la tenuta occupazionale di quelle analoghe esistenti (è notizia recente che Ipercoop di Cremona abbia esuberi per 12 dipendenti su un totale di circa 100 addetti, parte dei quali saranno trasferiti in altre sedi regionali). Le attività dell'artigianato patiscono una inesorabile contrazione in termini di imprese attive, comprese quelle giovanili, come indicano i dati della Camera di Commercio. Inoltre, da tempo, la disponibilità sul mercato immobiliare di analoghi spazi in zona, dismessi e da riqualificare e le aree di trasformazione che insistono tutte sulla vicina via delle Industrie, non desta interesse e resta disattesa. Riguardo le nuove aree della logistica, oltre alle necessità di espansione della ditta Racchetti, proprietaria di parte delle aree, non è dato sapere a quali ditte l'area possa interessare, seppur trapeli che si tratti non già di aree di smistamento e distribuzione, quanto piuttosto di magazzinaggio a servizio di ditte locali. Tutte queste considerazioni suscitano forti dubbi sulla reale destinazione delle aree di trasformazione e sulla sostenibilità economica di tutti i progetti in campo, della logistica, commerciale ed artigianale. Al fine di evitare inutili sprechi di risorse sacrificando un bene prezioso della collettività che consiste nel suolo agricolo e permeabile e di tutti i suoi servizi ecosistemici, al fine di preservare la salute dei cittadini e l'integrità, anche idraulica, del territorio, appare indispensabile conoscere la destinazione dei nuovi capannoni. Pertanto, si chiede di indicare quali siano le ditte interessate alla logistica e alle nuove aree artigianali con le relative manifestazioni di interesse al fine di evitare mere speculazioni edilizie prive di riscontro nella realtà e realizzare edifici che potrebbero rimanere invenduti. Questo, non già come strumento coercitivo della libertà imprenditoriale, ma come elemento di garanzia a salvaguardia dell'ambiente, del paesaggio e dei residenti.

## **IL TRAFFICO VEICOLARE E LA VIABILITÀ**

L'individuazione dell'Ambito di Trasformazione in oggetto, nel PGT vigente del Comune di Cremona, che peraltro vi attribuisce generiche funzioni produttive e non prevede attività dedicate alla logistica, risale a tempi in cui si prevedevano altre prospettive di sviluppo viabilistico e di crescita della città che via via si sono dimostrate infondate o non sostenibili: il terzo ponte sul fiume Po per il collegamento a sud con l'autostrada Brescia-Piacenza, la cosiddetta Gronda Nord per il collegamento al casello autostradale di Cremona-Nord, l'autostrada Cremona-Mantova, lo sviluppo del trasporto fluviale mercantile.

Poiché le attività della logistica alimentano un intenso traffico veicolare di mezzi pesanti, questo, nell'attuale e previsionale impianto della viabilità, confluirà, in prevalenza, su via Castelleonese attraverso via delle Viole, andando interamente a gravare su questa arteria stradale e sulla tangenziale cittadina, già fortemente congestionate anche per le numerose attività commerciali di grandi e medie superfici di vendita e delle attività artigianali presenti. Inoltre, in corrispondenza dello stesso svincolo di via delle Viole, andrà a confluire il traffico della bretella, di imminente realizzazione, che collegherà via Cura Affaitati alla Castelleonese stessa, per escludere il traffico di attraversamento a Costa Sant'Abramo. Al traffico veicolare in essere e alle previsioni inerenti le attività di logistica, vanno anche sommate le previsioni di traffico veicolare del nuovo polo commerciale e artigianale di cui all'Ambito di Trasformazione CR32a.

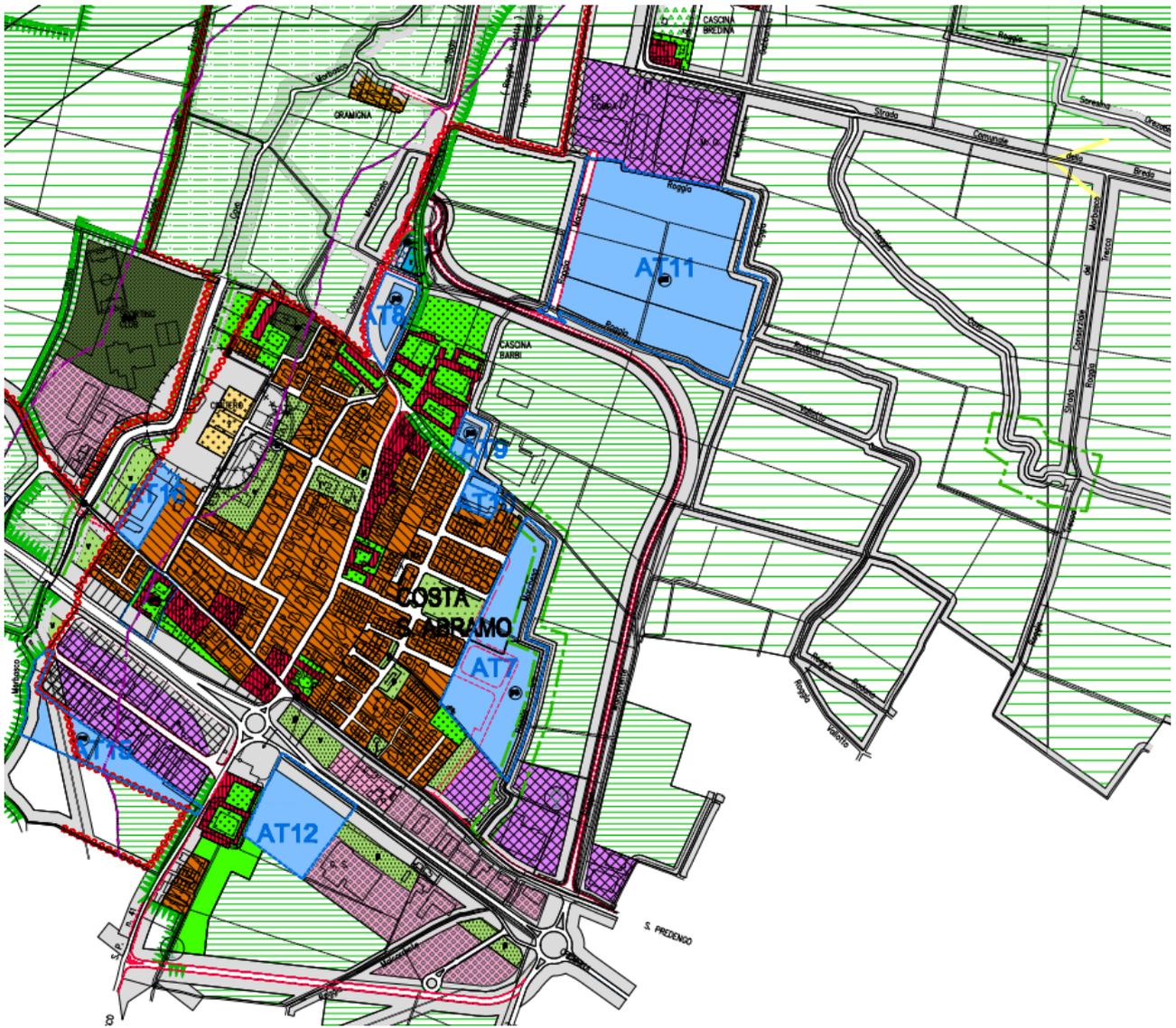
Si chiede pertanto che venga svolta una previsione degli incrementi del traffico veicolare leggero e pesante cumulativa, che tenga conto anche dei nuovi insediamenti di cui al suddetto AT-CR32a, all'AT-CR34, il cui cantiere è in fase di ultimazione, ed alla previsione di attuazione dell'AT-11 di Castelverde, per una valutazione complessiva della sostenibilità dell'attuale impianto viabilistico e una valutazione degli impatti ambientali e sanitari conseguenti.

Si chiede inoltre di porre attenzione all'intero progetto viabilistico della zona, che prevede l'ampliamento della carreggiata di via Picenengo, il cui incremento di traffico, in particolare dei mezzi pesanti, potrebbe largamente pregiudicare le condizioni di sicurezza dell'incrocio con via Sesto oltre che dei numerosi ingressi/uscite dell'estesa area commerciale e delle aree artigianali lungo tale arteria.

## **AGGIORNAMENTI**

Lo studio integrativo del traffico non pare considerare in modo completo gli impatti cumulativi di tutti gli insediamenti logistici, artigianale e commerciali previsti nella zona, compreso gli ambiti di trasformazione dell'area ex-SCAC (AT-CR36), le nuove attività commerciali in previsione su via Castelleonese all'altezza del polo commerciale ex-Armaguerra (AT-CR31), compresa le previsioni di conversione delle attività della ditta Maschi-Gaspardo di cui si vocifera da qualche tempo, le attività produttive che insistono su via Castelleonese di prossimo completamento (AT-CR30), l'AT-CR34, le attività di logistica di cui all'AT11 di Castelverde, oltre agli AT-CR1 e AT-CR8, il traffico delle cui attività insisterà anch'esso sulla tangenziale di Cremona e su via Castelleonese. Si richiede una valutazione integrata e complessiva degli effetti sulla viabilità, considerando tutti i progetti in fase di realizzazione e pianificazione.

Inoltre, lo studio integrativo di analisi del traffico non pare tenere conto della nuova viabilità di progetto della bretella stradale di raccordo tra via Castelleonese e via Cura Affaitati, all'altezza di Costa Sant'Abramo, da realizzarsi per escluderne il traffico di attraversamento. Questa nuova bretella, la cui realizzazione finanziata dal Comune di Castelverde sarà presto avviata, si innesterà anch'essa in via Castelleonese alla rotonda di via delle Viole, dove convergeranno gli effetti del nuovo ulteriore traffico veicolare, incluso quello relativo alle attività di logistica in previsione (Ambito di Trasformazione 11, con estensione di 65.000 mq, per una superficie edificabile di 32.500 mq).



*Estratto dell'elaborato DP.2.3, previsioni di Piano: Comparti di trasformazione territorio Sud, Piano di Governo del Territorio del Comune di Castelverde.*

A progetto, su Via Sesto nel tratto stradale sottoposto ad ampliamento, vi è la previsione di realizzare un fondo stradale rinforzato adatto al passaggio di mezzi pesanti, non necessario e con aggravio dei costi in un tratto di strada vietato al loro passaggio. Si è indotti a credere che tale progettazione sia funzionale al futuro passaggio di mezzi pesanti, come viabilità alternativa di accesso ai magazzini.

L'incremento del traffico pesante su via Castelleonese può ridurre la sicurezza stradale, non adeguatamente valutato. Inoltre, la congestione del traffico su tale arteria può indurre, anche in ragione degli effetti cumulati sul traffico dovuti agli altri insediamenti commerciali e artigianali presenti e potenziali, ad utilizzare le altre arterie stradali presenti, compromettendo la sicurezza soprattutto nelle vicine aree residenziali e commerciali. Si richiede un'analisi dettagliata dell'impatto sulla sicurezza stradale, con particolare attenzione agli incroci critici e alle aree con elevata densità di traffico e l'implementazione di misure di sicurezza stradale, come l'installazione di semafori, attraversamenti pedonali protetti e limitatori di velocità.

A salvaguardia della sicurezza stradale e a prevenzione degli impatti inquinanti, acustici e sanitari, che insistono su Picenengo e sugli abitati prospicienti via Sesto, si chiede di considerare e valutare in modo approfondito che la viabilità nel suo complesso escluda la stessa via Sesto dal passaggio dei mezzi pesanti e riduca anche il passaggio dei mezzi leggeri. In particolare, si chiede che la viabilità di acceso e di servizio alle nuove aree logistiche, commerciali e artigianali in previsione, avvenga esclusivamente attraverso via Castelleonese. Nel caso del polo logistico, escludendo di utilizzare via Sesto. Nel caso del polo commerciale e artigianale AT-CR32a, con accesso diretto a via de' Berenzani, da realizzarsi anche mediante un innesto con corsia dedicata parallela alla stessa Castelleonese, così come già avviene per le attività a ovest della rotatoria di via Picenengo, escludendo l'allargamento di via Picenengo che comporterebbe un incremento notevole di traffico da e verso i nuovi insediamenti e compromettendo la sicurezza dell'incrocio con via Sesto. Così facendo si restituirebbe agli abitati i caratteri peculiari di quiete e ruralità dei luoghi. Suppur questa soluzione possa comportare un aumento del traffico di via Castelleonese, una arteria dedicata ed adeguata al traffico veicolare, può salvaguardare gli abitati prospicienti via Sesto e garantirne la sicurezza stradale e la quiete dei residenti in un tratto stradale che poco si confà al traffico intenso.

## **L'INQUINAMENTO ATMOSFERICO E GLI IMPATTI SULLA SALUTE**

L'inquinamento cittadino dell'aria è già insostenibile e invero necessita di una sensibile riduzione per raggiungere gli standard minimi di qualità previsti dall'attuale quadro normativo a favore della salute pubblica, i cui parametri di riferimento saranno più stringenti dal 2035. Si chiede pertanto come lo sviluppo di un polo logistico di così grandi dimensioni proprio in seno alla città, combinato con gli altri insediamenti commerciali e artigianali presenti e in previsione (unitamente al polo logistico di San Felice AT-CR28), con il loro volume di traffico veicolare e conseguente carico di inquinanti possa accordarsi con le politiche locali di riduzione dell'inquinamento, di cui il traffico veicolare è riconosciuta una delle cause principali. Il problema dell'inquinamento cittadino, tra i più rilevanti a livello europeo, impatta e si ripercuote (così come evidenzia una corposa bibliografia scientifica ed anche dalle risultanze del recente studio epidemiologico condotto da ATS Val Padana), direttamente sulla salute pubblica, che l'amministrazione è chiamata a tutelare. Non è infatti possibile ignorare il contesto già critico di inquinamento atmosferico nel nostro territorio. La presenza di una concentrazione significativa di industrie e infrastrutture esistenti ha già contribuito in modo sostanziale all'insostenibile qualità dell'aria nella nostra città, tale da attestare nel 2022 Cremona come la città italiana con la concentrazione di pm 2,5 più alta. Poiché i progetti di cui sopra saranno tutti responsabili di ulteriori rilevanti quote di emissioni inquinanti dovute all'incremento di traffico di veicoli leggeri e di mezzi pesanti, analogamente a quanto proposto per l'analisi del traffico, si chiede inoltre di valutare congiuntamente le emissioni e gli impatti sulla salute.

### **AGGIORNAMENTI**

Sulla base delle previsioni di espansione di tutte le attività in zona e per valutare gli impatti in modo complessivo, si chiede uno studio degli inquinanti atmosferici e delle emissioni di PM2.5, PM10, NOx e altri inquinanti che consideri tutte le attività elencate al capitolo precedente, considerando non solo l'uso dei mezzi pesanti e leggeri di trasporto e il traffico generato, ma anche le attività di carico e scarico, l'uso di generatori di energia e altre fonti di emissioni.

Poiché la qualità dell'aria in comune di Cremona è notoriamente tra le più scadenti dell'intera area Padana, si chiede l'implementazione di un sistema di monitoraggio continuo della qualità dell'aria anche nelle aree adiacenti al sito del progetto, con dati accessibili al pubblico in tempo reale.

Le misure proposte dall'azienda, come l'uso di veicoli a basse emissioni e la creazione di aree verdi, non si ritengono sufficienti. Per contrastare l'inquinamento atmosferico sarebbe quantomeno opportuno dare corso ad un piano di riforestazione urbana su larga scala, con la piantumazione di alberi ad alto potenziale di assorbimento degli inquinanti lungo le principali arterie stradali e nelle aree residenziali vicine al progetto e incentivi per l'uso di mezzi e modalità di trasporto sostenibili.

## **L'IMPRONTA DI CARBONIO E LE COMPENSAZIONI AMBIENTALI**

Poiché le attività a progetto, ovvero la realizzazione di nuovi insediamenti e il trasporto delle merci su gomma, hanno un grande impatto climalterante, si chiede che venga prodotta un'opportuna integrazione documentale circa il calcolo e la misura dell'impronta di carbonio conseguente, ovvero la stima delle emissioni in atmosfera di gas serra causate dai beni e dai servizi in oggetto. Si rammenta che l'applicazione delle relative norme ISO e dei protocolli di calcolo disponibili deve riguardare l'intero ciclo di vita degli edifici, compresa l'edificazione e le fasi di cantiere, le manutenzioni e la dismissione finale, oltre a tutte le attività inerenti al trasporto delle merci in tutte le loro forme previste, compreso il ciclo di vita dei mezzi di trasporto impiegati e dedicati allo scopo. Tutto ciò avrà lo scopo di consentire all'ente amministrativo e al decisore politico di valutare il contributo del progetto alla crisi climatica, di cui le emissioni di gas serra sono una delle principali cause. Oltre a garantire alla città di operare con criterio le più opportune scelte di convenienza ambientale, la misura dei volumi di emissioni dei gas climalteranti prodotti consentirà di quantificare la dimensione corretta delle opere di compensazione ambientale, al netto dell'impronta di carbonio delle attività agricole in essere.

### **AGGIORNAMENTI**

Nella prospettiva di responsabilità ambientale, si ribadisce la necessità di richiedere un calcolo dettagliato dell'impronta di carbonio che includa tutte le fasi del ciclo di vita del progetto. Questo calcolo deve includere le emissioni derivanti dalla produzione e dal trasporto dei materiali da costruzione, nonché dalle attività di costruzione stesse, le emissioni associate alla dismissione finale delle strutture e al trattamento dei rifiuti. Il piano poi deve considerare le emissioni derivanti dall'operatività quotidiana delle strutture logistiche, inclusi i consumi energetici e le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria. Inoltre, è importante valutare l'impatto delle emissioni derivanti dal trasporto delle merci su gomma, considerando il ciclo di vita dei veicoli utilizzati.

Questo computo risulta necessario a compensare l'impronta di carbonio del progetto. Infatti, le misure di mitigazione e compensazione proposte dall'azienda non sono basate sulla quantificazione degli impatti e paiono insufficienti. È necessario un piano dettagliato di compensazione delle emissioni di gas serra definito sulla base della reale impronta di carbonio delle attività a progetto, garantendo che il progetto raggiunga una reale neutralità carbonica.

## **GLI IMPATTI SUL PAESAGGIO E SUL SENSO DI IDENTITÀ DEI LUOGHI**

Il progetto prevede di realizzare edifici alti 20 metri, con volumi imponenti a ridosso degli abitati. Ad oggi si tratta di un'area agricola integra, in cui gli edifici degli insediamenti artigianali retrostanti sono ben celati da una fitta quinta arborea. L'alterazione del profilo del territorio che ne deriverà, avrà un impatto diretto sulla percezione visiva e sull'identità del paesaggio, modificando profondamente la relazione dei residenti e dei cittadini con l'ambiente circostante. Il paesaggio ha un'importanza culturale ed estetica, influenzando il benessere psicologico e il senso di appartenenza della comunità. La visibilità a lungo raggio del polo logistico potrebbe inoltre minare la bellezza naturale e la coerenza del nostro paesaggio, generando un'alterazione significativa dell'identità visiva della zona. È essenziale considerare gli impatti sulla percezione estetica e sulla qualità della vita che potrebbero derivare dall'introduzione di un'infrastruttura di queste dimensioni, dato che l'edificio sorgerà su via Sesto, strada locale frequentata quotidianamente dai cittadini di Casanova del Morbasco e Picenengo. Pertanto, è cruciale approfondire gli effetti permanenti che il progetto determina sul paesaggio e le ripercussioni sul senso di identità dei luoghi che vi attribuiscono le comunità locali. Tale valutazione dovrebbe essere parte integrante del processo decisionale per garantire che le modifiche apportate al nostro ambiente non compromettano il legame dei cittadini con il territorio e con la bellezza del nostro paesaggio naturale.

### **AGGIORNAMENTI**

Si chiede di svolgere con diligenza tutte le analisi dello stato di fatto e delle trasformazioni sul paesaggio e sul senso di identità dei luoghi, di un'area già profondamente intaccata dallo sviluppo disordinato e non mitigato degli insediamenti delle attività industriali, artigianale e commerciali. L'introduzione di strutture imponenti può alterare significativamente l'identità dei luoghi. Questo processo è indispensabile per definire ed adottare tutte le attenzioni per la salvaguardia del senso di appartenenza della comunità a propri luoghi senza ulteriormente svilirlo.

Inoltre, una adeguata analisi degli impatti paesaggistici richiede obbligatoriamente di coinvolgere i residenti per valutare come gli interventi possano modificare il senso di affezione ai luoghi e di identità e appartenenze della comunità, e non già espressione di mere speculazioni teoriche di tecnici incapaci di comprendere i luoghi svolgendo analisi funzionali al committente.

Si fa presente come storicamente le opere di mitigazioni nelle aree artigianali e industriali a Picenengo siano state sempre largamente insufficienti, quando non addirittura vilipese.

Ad esempio, nel dicembre 2019, le opere a verde di mitigazione ambientale e paesaggistica prospicienti la ditta Mecon in via Sesto angolo via degli Artigiani, piantumate almeno 20 anni prima, sono state inopinatamente ed urgentemente disboscate (lasciando inascoltate le molte voci di polemica e di protesta), e sottratte alla loro funzione pubblica, per consentire alla ditta una espansione che non si è mai realizzata. L'iniziativa, avallata frettolosamente del Comune, oltre ad arrecare un danno ambientale e paesaggistico per la quale l'opera di mitigazione era nata, tende a prostrare il senso di fiducia e rispetto verso le istituzioni e a creare l'opinione che tutto possa essere spudoratamente sacrificato alle esigenze economiche dei privati.

Di seguito viene mostrata la fotografia aerea antecedente il disboscamento ed una successiva ad esso.



*Area di mitigazioni ambientale e paesaggistica lungo via Sesto, all'altezza della ditta Mecon, disboscata nel mese di dicembre 2019.*



*Vista prospettica attuale e del mese di aprile 2019 (Fonte Google maps street view).*

Analogamente si evidenzia come altre opere di mitigazione in zona siano state realizzate con una qualità progettuale a dir poco discutibile e affatto funzionale agli scopi. Di seguito le fotografie delle irrisorie opere di mitigazione della ditta Barilla sulla via Sesto e il prospetto aereo dei radi filari alberati.



*Opere di mitigazione ambientale e paesaggistica lungo via Sesto della ditta Barilla.*



*Prospetto aereo degli interventi di mitigazioni realizzati dalla ditta Barilla in via Sesto.*

In generale tutti gli stabilimenti industriali e i capannoni artigianali della zona sono affatto provvisti di adeguate opere a verde necessari per garantire adeguate funzioni di mitigazione ambientale e del paesaggio. Questa mancanza di attenzione tende a svilire il senso di appartenenza ai luoghi e alla comunità e compromette la fiducia dei cittadini nella capacità di rappresentanza del Comune alle loro istanze.

Infine, i render della tavola 13 non paiono commisurati allo sviluppo in altezza degli stabilimenti, che da progetto dovrebbero elevarsi a 20 metri. Pertanto, si chiede una verifica in tal senso per dare adeguata e corretta rappresentazione degli impatti della struttura sul paesaggio.

## **IL CONSUMO DI SUOLO**

L'utilizzo e la sottrazione di oltre 150.000 mq di area agricola, che si somma ad una serie di nuove edificazioni in città che comprendono in particolare il polo logistico in via Mantova, il nuovo ospedale, il presunto impianto di biometano nell'area PLIS del Po e del Morbasco, i nuovi insediamenti industriali, artigianali e commerciali e nuovi nuclei residenziali, rappresenta in modo lampante la sottovalutazione delle implicazioni dovute al consumo e all'impermeabilizzazioni dei suoli, ma anche, a livello più generale, della presente crisi climatica e sancisce una rinuncia alle responsabilità della municipalità alla decarbonizzazione. È obbligatorio interrogarsi oggi su cosa debba significare "riorganizzazione urbana sostenibile" e si chiede quale ruolo e quali compiti l'amministrazione svolga in tal senso. Il rapporto ISPRA 2022 sul consumo di suolo, misconosciuto strumento conoscitivo a supporto delle decisioni a livello locale per limitare, mitigare o compensare l'impermeabilizzazione del suolo e per la pianificazione urbanistica e territoriale, indica il territorio comunale già fortemente compromesso (28% urbanizzato), a danno dei servizi ecosistemici che il suolo permeabile offre alle collettività. Per prendere una reale coscienza della pericolosità di questo andamento, appare utile richiamare brevemente i servizi ecosistemici che i suoli forniscono: lo stoccaggio e il sequestro del carbonio, grazie alla loro capacità di fissare gas serra; habitat per gli organismi e tutela della biodiversità; produzione agricola; impollinazione; regolazione del microclima; rimozione di particolato e ozono; servizi ecosistemici legati al ciclo delle acque che riguardano la capacità del suolo di filtrare e purificare nutrienti e contaminanti, ricaricare le falde, far defluire le acque piovane; la disponibilità di acqua a fini idropotabili, agricoli e produttivi, che rappresenta uno dei principali fattori di benessere che si appresta a diventare invero un elemento di criticità. Tali funzioni nella loro fondatezza scientifica, trovano riscontro normativo negli indirizzi della Comunità Europea e nella Legge regionale sopra menzionata, oltre che fondamento etico nella Lettera Enciclica Laudato Si' di Papa Francesco, riguardo alla cura della casa comune. Ne deriva l'urgenza di attuare nel concreto e in ogni realtà a noi prossima misure e pratiche atte a preservare i suoli permeabili. Il computo economico di tali servizi deve essere valutato ai fini di definire la sostenibilità del progetto e per quantificare i danni irreversibili alla collettività.

## **AGGIORNAMENTI**

L'azienda ha dichiarato di aver considerato le implicazioni del consumo di suolo e propone alcune misure di compensazione, come la creazione di aree verdi e la gestione sostenibile delle acque meteoriche. Tuttavia, non sono stati forniti dettagli sufficienti riguardo all'efficacia di queste misure né è stato presentato un piano dettagliato per la compensazione del consumo di suolo.

## GLI IMPATTI SUGLI HABITAT

L'area di progetto assolve funzioni ambientali-ecologiche ed agricole strategiche. È sottoposta a più livelli di tutela: la Rete Ecologica Regionale di secondo livello, declinati negli elementi e corridoi della rete ecologica provinciale (Piano delle Regole - 3.1 Carta delle aree protette e della rete ecologica locale, PGT Cremona); l'Ambito Agricolo Strategico di rilevanza ecologico-ambientale (Piano delle Regole - 2.6 Carta di classificazione delle aree agricole, PGT Cremona). Ancorché l'insediamento non insista direttamente su habitat ad elevata naturalità, il contesto dell'intorno e dell'area più vasta ha rilevanti elementi di spiccata naturalità che meritano certamente un'adeguata tutela. Il progetto, in relazione alle amplissime superfici cementificate e recintate, determina il degrado complessivo dell'area oggetto di intervento, riduce gli habitat agricoli e naturali disponibili e limita gli spazi di sviluppo della flora e della fauna; determina la riduzione della funzionalità complessiva della rete ecologica e la riduzione della permeabilità del territorio alla diffusione della flora e della fauna anche in ragione dell'incremento dei trasporti ad essa connessa; riduce o mette a repentaglio gli habitat e le specie in conseguenza delle emissioni inquinanti ed acustiche prodotte daltraffico veicolare; il traffico stradale riduce la vitalità delle popolazioni con la diminuzione dell'homerange e l'alterazione delle condizioni ambientali e causa mortalità diretta per investimenti della faunaselvatica. Questi effetti agiscono e si riverberano anche ad elevate distanze dal sito di intervento e possono influenzare negativamente e in modo significativo gli habitat e le specie oggetto di tutela comunitaria. Questa componente deve essere sicuramente analizzata in modo più approfondito rispetto a quanto fatto nello screening depositato, considerando il complesso degli impatti cumulativi di tutti i progetti e attività che hanno influenza sui Siti natura 2000 e sugli habitat e sulle specie di interesse comunitario. In particolare, lo screening evidenzia la presenza attuale di estese aree riproduttive fortemente impermeabili in termini di capacità di connessione ecologica tra l'area di intervento e il vicino Sito natura 2000, con forti limitazioni dei flussi ecologici nella direttrice nord- sud. Dall'inquadrimento cartografico della rete ecologica si può apprezzare chiaramente un già strettissimo corridoio ecologico nell'area di intervento, che sarebbe ulteriormente limitato dall'intervento, che insiste proprio su un elemento di II livello della RER. Gli effetti a lunga distanza del progetto, quali il traffico veicolare, non vengono di fatto analizzati, come anche molti altri aspetti di interferenze e impatti, relativamente alle esigenze di tutela dei Siti e dei relativi habitat e specie potenzialmente impattati. Inoltre, anche le condizioni d'obbligo a cui il proponente si sottopone sono inconsistenti rispetto all'impatto del progetto. In sede di valutazione di incidenza si chiede pertanto di richiedere ai proponenti una valutazione appropriata, che analizzi nel dettaglio le incidenze coerentemente rispetto agli obiettivi di conservazione dei siti su cui il progetto ha potenziali effetti negativi. Infine, rispetto a quanto indicato nell'elaborato "Valutazione dei potenziali impatti sulla componente salute e sulla componente biodiversità", Scheda n. 6: Sezione 6 - Check list di caratterizzazione del contesto ambientale, con riferimento alla pianificazione faunistico-venatoria, si precisa che l'area ricade in Zona di Ripopolamento e Cattura R.CAM-Casanova Morbasco ovvero zone "destinate alla riproduzione della fauna selvatica allo stato naturale ed alla cattura della stessa per l'immissione sul territorio in tempi e condizioni utili all'ambientamento fino alla ricostituzione della densità faunistica ottimale per il territorio" e rispondono quindi, in prima istanza a criteri di produttività della fauna selvatica.

## AGGIORNAMENTI

Abbiamo verificato che le osservazioni presentate in merito a quanto indicato nell'elaborato "Valutazione dei potenziali impatti sulla componente salute e sulla componente biodiversità", Scheda n. 6: Sezione 6 - Check list di caratterizzazione del contesto ambientale, con riferimento alla pianificazione faunistico-venatoria, ovvero che l'area ricade in Zona di Ripopolamento e Cattura R.CAM-Casanova Morbasco, non hanno dato seguito alle necessarie correzioni. Si chiede pertanto la correzione del relativo elaborato con le necessarie integrazioni di valutazione sulla componente biodiversità e tutela della fauna selvatica.

Appare inoltre necessario valutare in modo complessivo gli impatti sugli habitat naturali e la fauna presente dovuta a tutti i potenziali progetti insediativi della zona.

## IL RISCHIO IDRAULICO

Poiché la Relazione sull'Invarianza Idraulica stabilisce la previsione di realizzare 150 pozzi perdente trincee drenanti con serbatoi lineari disperdenti per contenere la pioggia, evitando così di recapitare l'acqua piovana nei canali limitrofi ma infiltrarla in falda, basando tali previsioni su un'unica prova di permeabilità che ha restituito un valore tipico delle nostre zone, si richiede di eseguire un numero di prove adeguate per dimensionare in maniera ottimale i presidi disperdenti, considerando anche l'estensione del comparto.

Poiché, al fine di prevenire la potenziale contaminazione del suolo/sottosuolo e della falda, in conformità alle richieste avanzate dal Comune di Cremona in merito alla valutazione del Piano Attuativo depositato, è previsto l'inserimento di un idoneo sistema di trattamento delle acque meteoriche di dilavamento dei piazzali da collocare a monte del sistema di infiltrazione, si chiede di integrare l'idonea documentazione di progetto per una sua opportuna valutazione.

## AGGIORNAMENTI

Gli interventi di protezione idraulica a progetto, in un'area storicamente soggetta ad allagamenti, non è dimostrato possano assolvere al loro scopo né affatto migliorare, come si afferma, la situazione in essere. Si chiede infatti come l'installazione di pozzi disperdenti e di trincee drenanti con serbatoi lineari disperdenti per contenere la pioggia su una superficie in gran parte impermeabilizzata, possano sostituire la capacità di permeabilità dei suoli, che già ora è insufficiente a prevenire gli allagamenti. Inoltre, al cambiare del clima, i fenomeni meteorici estremi stanno assumendo carattere affatto eccezionale, quanti piuttosto ricorrente ed ordinario.

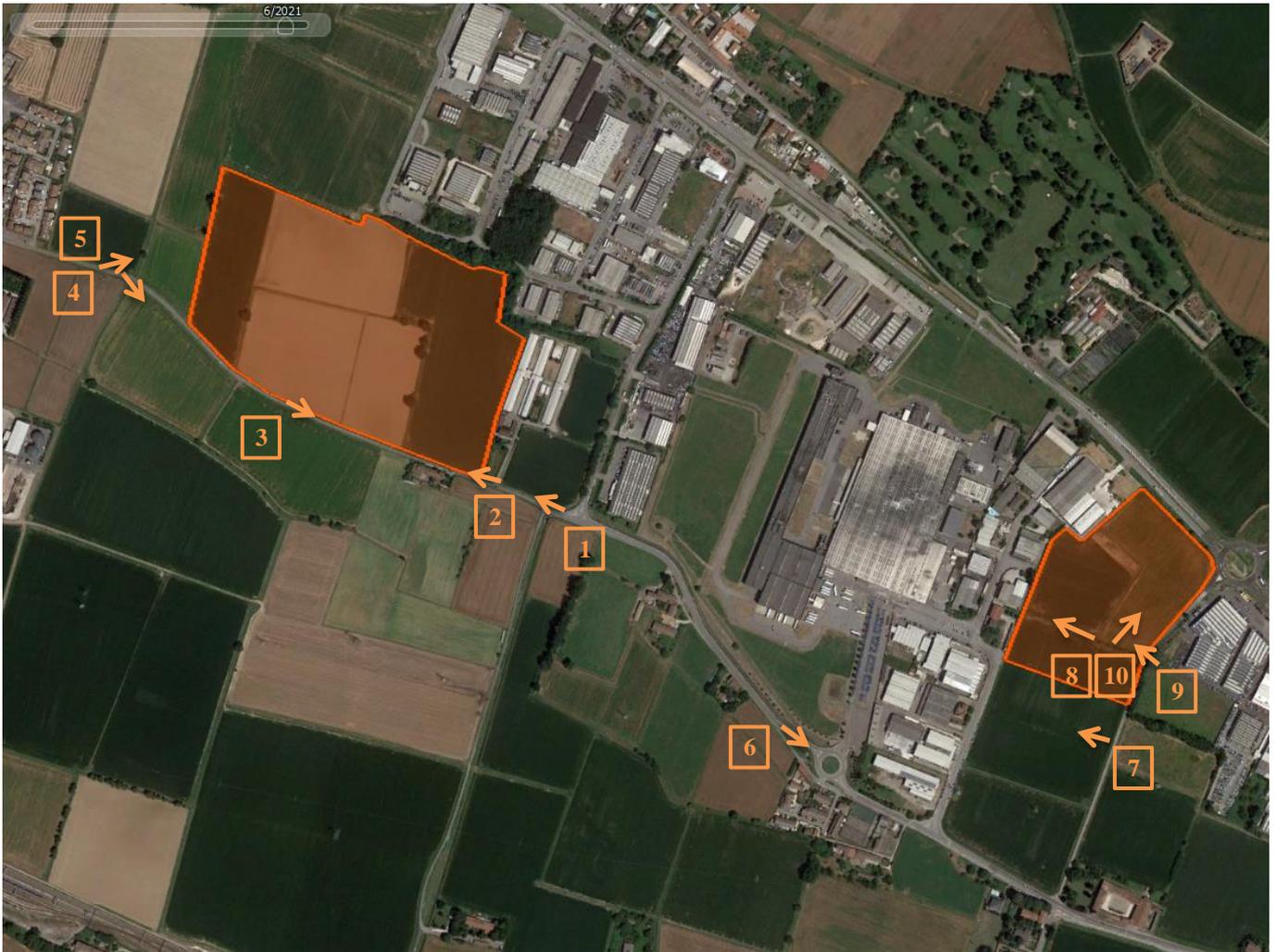
Si ribadisce la necessità di ulteriori verifiche di permeabilità e di prove di efficacia dei pozzi disperdenti in situ, nelle condizioni del luogo.

È cruciale garantire che il sistema di trattamento delle acque meteoriche sia efficace nel prevenire la contaminazione del suolo e della falda. Si richiede un progetto dettagliato del sistema di trattamento delle acque meteoriche di dilavamento, con specifiche tecniche e descrizione delle tecnologie utilizzate per la rimozione degli inquinanti e l'implementazione di un sistema di monitoraggio continuo della qualità delle acque trattate e infiltrate, con relazioni periodiche accessibili al pubblico.

Poiché le questioni inerenti la protezione idraulica sono fondamentali per la salvaguardia e tutela dei beni pubblici e privati e per l'utilizzo delle infrastrutture viarie, si chiede un controllo indipendente delle previsioni e delle misure proposte. Si richiede il coinvolgimento di esperti indipendenti per la revisione e la verifica dei piani di gestione delle acque meteoriche e dei sistemi di drenaggio.

Di seguito è rappresentata una rassegna fotografica, completa della relativa rappresentazione cartografica dei punti di scatto e delle visuali fotografiche, delle recenti tracimazioni occorse il 16 maggio 2024, che hanno richiesto di chiudere via Sesto al traffico, e degli allagamenti nell'Ambito di Trasformazione CR32a.

In allegato alla presente, è proposto un video dell'evento.



*Rappresentazione cartografica dei punti di scatto e delle visuali fotografiche (fonte: Google Maps).*



*Vista panoramica (punti 1 e 2).*



*Vista panoramica (punti 3 e 4).*



*Vista panoramica (punti 5 e 6).*



*Vista panoramica (punti 7 e 8).*



*Vista panoramica (punti 9 e 10).*

## LE OPPORTUNITÀ OCCUPAZIONALI E LE CONDIZIONI LAVORATIVE

In numerose occasioni pubbliche, rappresentanti delle istituzioni hanno sottolineato l'importanza dello sviluppo del settore logistico nel nostro territorio, giustificandolo come occasione per creare posti di lavoro. L'andamento dell'occupazione nella logistica lombarda evidenzia infatti negli ultimi anni una crescita costante. Tuttavia, la qualità occupazionale è cosa diversa, basti fare riferimento, solo recentemente, alla sentenza di condanna del marzo 2023 di due colossi del settore, Geodis e BRT, condannati ad un anno di amministrazione giudiziaria per il sistematico sfruttamento di diverse migliaia di lavoratori. È pertanto opportuno tenere in debita considerazione quanto sottolinea la *Commissione Parlamentare di Inchiesta sulle condizioni di lavoro in Italia, sullo sfruttamento e sulla sicurezza nei luoghi di lavoro pubblici e privati* nella recente "Relazione Intermedia sull'attività svolta" approvata dalla Commissione nella seduta del 20 aprile 2022. In particolar modo su quanto si afferma al punto 4 della relazione riguardo il settore della logistica, secondo cui nei comparti del corrierato, dei trasporti a lunga percorrenza e del magazzino, sulla base delle ricerche eseguite e di indicatori internazionali e nazionali, emerge un modello di grave sfruttamento lavorativo. In particolare, riguardante: l'eccesso di straordinari e la reiterata violazione della normativa relativa all'orario di lavoro e ai periodi di riposo; la presenza di intimidazioni e minacce, l'abuso della vulnerabilità del lavoratore; la sussistenza di violazioni delle norme in materia di sicurezza e igiene nei luoghi di lavoro. La debolezza della politica di esternalizzazione nel settore logistico si evidenzia nelle irregolarità più o meno gravi (cooperative spurie, frequenti fallimenti o cambi di appalto fra le imprese appaltatrici) che si verificano nella filiera degli appalti. La relazione intermedia della Commissione parlamentare di inchiesta, per quanto riguarda il settore della logistica, si sofferma anche su: problematiche connesse ad appalti e subappalti; problemi della legalità e limiti del contrasto normativo; persistenti difficoltà a perseguire penalmente il lavoro atipico; rilevanza penale dello sfruttamento lavorativo, riforma dell'apparato sanzionatorio. Tutti elementi che evidenziano la grave situazione lavorativa del comparto. Pertanto, riteniamo essenziale considerare attentamente l'indotto lavorativo che il settore logistico potrebbe generare. L'occupazione è un fattore chiave per la prosperità della nostra comunità. Tuttavia, il progetto dovrebbe essere pianificato in modo da garantire che i benefici occupazionali si diffondano ampiamente tra i residenti locali e che venga evitato lo sfruttamento di lavoratori sottopagati e costretti a condizioni di lavoro e vita degradanti. Questo richiede strategie per la formazione e l'inclusione di lavoratori locali nelle nuove opportunità di lavoro, garantendo che il polo logistico non rappresenti solo un'opportunità economica, ma anche un contributo significativo alla crescita sostenibile di Cremona.

Si chiede inoltre di esaminare ed approfondire quali scenari futuri si prospettano per il settore del magazzinaggio e della logistica in funzione dello sviluppo dell'automazione e della robotica e il loro effetto sui livelli occupazionali.

### AGGIORNAMENTI

Si richiede di indicare le reali opportunità occupazionali in termini di aziende interessate, addetti e loro qualifiche richieste, politiche occupazionali, condizioni di lavoro previste e misure per prevenire lo sfruttamento lavorativo.

È importante garantire che i benefici occupazionali ricadano sulla comunità locale. Si richiede lo sviluppo di programmi di formazione professionale per preparare i lavoratori locali alle nuove opportunità di lavoro nel settore logistico e misure per favorire l'inclusione di categorie svantaggiate, come giovani in cerca di prima occupazione, disoccupati di lunga durata e persone con disabilità.

Con l'avvento delle tecnologie di automazione e robotica, è importante valutare l'impatto sul settore logistico. È necessario uno studio della sostenibilità economica e sociale del settore alla luce del progresso tecnico e del suo impatto sui livelli occupazionali e un piano di adattamento che preveda, ad esempio, la riqualificazione dei lavoratori e l'implementazione di nuove opportunità occupazionali per scenari tecnologici che prevedano una forte riduzione dell'impiego di manodopera.

## CONCLUSIONI

Sulla base delle osservazioni sopra esposte, gli scriventi chiedono agli Enti competenti di intraprendere un'approfondita valutazione degli impatti ambientali, sanitari e socioeconomici del progetto del polo logistico, considerando cumulativamente gli altri progetti in divenire in aree molto prossime e dalle rilevanti ricadute. In particolare, chiediamo che venga valutato il "Progetto di apertura Grande Struttura di Vendita - Centro Commerciale - GSV con superficie di vendita superiore a 2.500 mq comprensivo di parcheggi con capacità superiore a 500 posti auto da realizzarsi in Comune di Cremona (CR), loc. Picenengo", proposto da CARDAMINOPSIS S.r.l. Società Agricola, anch'esso sottoposto a procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, Rif. S.I.L.V.I.A.: VER2170-RL, così come tutte le attività artigianali e commerciali in divenire che sono state sopra richiamate nella trattazione del presente documento.

Gli scriventi, inoltre, riconoscendo in essere un processo di crescita disordinata e frenetica del settore immobiliare a supporto della logistica, mosso probabilmente da logiche speculative che antepongono la realizzazione delle strutture alle richieste reali di spazi utili allo scopo, esortano tutti gli Enti preposti ad eseguire le più accurate analisi per valutare la necessità e la fondatezza del progetto nel contesto locale e di area vasta. Si chiede di valutare la coerenza del progetto in un'area priva di possibilità di connessione alla rete ferroviaria, in particolare, e alle vie d'acqua. Si chiede anche di esaminare le reali ricadute occupazionali, attuali e future, e le condizioni di qualità del lavoro a tutela della dignità dei lavoratori, delle loro famiglie e delle comunità locali, nonché la tenuta occupazionale nella prospettiva del progresso tecnologico del settore.

In particolare, si richiede:

1. **Studio di Impatto Cumulativo:** Una valutazione integrata che analizzi gli impatti cumulativi di tutti i progetti logistici e commerciali previsti, includendo le implicazioni per la rete viaria, la qualità dell'aria, la gestione delle risorse idriche e la conservazione degli habitat naturali.
2. **Calcolo Dettagliato dell'Impronta di Carbonio:** Un'analisi completa delle emissioni di gas serra derivanti dal progetto, includendo tutte le fasi del ciclo di vita e la realizzazione di un piano di compensazione ambientale efficace.
3. **Valutazione degli Impatti Paesaggistici:** Un'analisi dettagliata dell'impatto paesaggistico che consideri l'intero contesto visivo e la percezione estetica della zona, con simulazioni visive e piani di mitigazione paesaggistica appropriati.
4. **Gestione del Consumo di Suolo:** Un'analisi quantitativa e qualitativa del consumo di suolo, con un piano dettagliato di compensazione e mitigazione che includa soluzioni come tetti verdi, superfici permeabili e la riconversione di aree urbane degradate.
5. **Valutazione degli Impatti sugli Habitat:** Un'analisi approfondita degli impatti cumulativi sugli habitat naturali e sulle specie protette, con un piano di compensazione ecologica efficace e misure di tutela specifiche.
6. **Gestione del Rischio Idraulico:** Un piano dettagliato di gestione delle acque meteoriche, basato su un'adeguata quantità di prove di permeabilità, con sistemi di drenaggio e trattamento delle acque meteoriche ben progettati e monitorati.
7. **Politiche Occupazionali e Condizioni Lavorative:** Garanzie di condizioni di lavoro dignitose e contratti stabili, con un piano di formazione e inclusione per i lavoratori locali, monitoraggio continuo delle condizioni di lavoro e prevenzione dello sfruttamento lavorativo.

Si chiede che vengano date risposte adeguate e puntuali a tutte le nuove osservazioni presentate dagli scriventi, compreso un riscontro puntuale alle osservazioni presentate in data.

Si evidenzia che, nonostante le integrazioni documentali presentate dal proponente possono soddisfare molte osservazioni e richieste sollevate dagli Enti preposti, il procedimento è assolutamente carente rispetto all'informazione fornita ai residenti e alla popolazione e all'analisi e valutazione delle loro istanze che andrebbero sviluppate e favorite attraverso un adeguato processo di coinvolgimenti attivo e partecipazione.

Gli scriventi chiedono che i nuovi progetti insediativi a Picenengo, logistico, artigianale e commerciale, per i loro rilevanti e cumulativi impatti, siano sottoposti a VIA, il cui procedimento comprenda il coinvolgimento attivo della popolazione residente e di ogni portatore di interessi puntuali e diffusi sul territorio per rappresentare attraverso le loro competenze le legittime istanze su questioni che riguardano, oltre che i beni comuni della collettività e delle generazioni future, la loro salute, la loro sicurezza e il valore dei loro patrimoni, oltre che per garantire la doverosa trasparenza e partecipazione nei processi decisionali anche per raggiungere accordi e soluzioni bonarie che evitino il contenzioso giudiziale postumo. Tali valutazioni devono peraltro includere tutti gli impatti delle fasi di cantiere delle opere e l'individuazione delle misure di prevenzione e mitigazione da adottare.

La VIA rappresenta lo strumento imprescindibile per garantire la corretta informazione anche ai cittadini, in particolare di Casanova del Morbasco e Picenengo, e ad altri portatori di interesse delle questioni in atto, fino ad ora informati esclusivamente mediante atti e delibere di Giunta ma mai realmente coinvolti nei processi decisionali.

Il processo di partecipazione attiva dei cittadini è irrinunciabile espressione di democrazia utile a rappresentare istanze e prevenire conflitti e diventa vanto per istituzioni capaci di applicarlo.

Si sottolinea ancora che tutte le compensazioni debbano rivolgersi esclusivamente a vantaggio dei residenti sui quali si riverseranno gli impatti delle nuove attività.

Con la presente si riconosce la disponibilità dimostrata dagli Enti competenti all'ascolto e alla collaborazione, attuata mediante interlocuzioni e incontri con amministratori e funzionari, ma si conferma che il processo di informazione e partecipazione deve essere più ampio e inclusivo.

Si ribadisce infine quanto sia essenziale che le decisioni relative al futuro del nostro territorio tengano conto delle sfide legate alla crisi climatica, all'inquinamento e agli impatti ambientali e sanitari e richiedano uno sforzo programmatico di responsabilità, garantendo così un futuro sostenibile e salubre per tutti i cittadini.

Cremona, 17 luglio 2024

Firmatari: Giovanni Lombardi, Marianna Bufano, Enrico Platè, Stefano Carlino