

Ai Sigg.
Presidente Commissione Consiliare IV°
Presidente Commissione Consiliare VIII°
Presidente Provincia di Brescia
Assessore Ambiente e Territorio
Assessore Lavori Pubblici
Capigruppo Consiliari
LORO SEDI

Oggetto: Osservazioni in merito al prospettato polo logistico in Chiari, proposto a mezzo SUAP dalla società LOGIMEA srl, al Piano Strategico di Area Vasta, proposto dai Comuni di Chiari, Castelvotati, Roccafranca, Rudiano e Urago d'Oglio, e all'accordo di programma per l'attuazione dello stesso, che coinvolge anche la Provincia di Brescia

I sottoscritti Lorini Federico, Goffi Fabio, Libretti Maurizio, Belotti Mario, Delfrate Giuseppe, Olivini Paolo, Pederzoli Ermanno, Massetti Fabrizio, Bonamano Alessandro, Consiglieri Comunali dei Comuni di Chiari, Castelvotati e Rudiano, e Festa Alessia, rappresentante del Comitato spontaneo critico nei confronti dell'iniziativa, presa visione della documentazione relativa all'oggetto, evidenziano quanto segue:

a) Breve cronistoria

L'Accordo di programma che coinvolge la Provincia di Brescia, come il Piano strategico di area vasta che lo sorregge, sono figli della volontà del Comune di Chiari di dare corso ad uno Sportello Unico per le Attività Produttive sul proprio territorio, immediatamente a ridosso del confine con Castelvotati. Vale la pena ripercorrere la vicenda di questo discutibile intervento, per comprenderne meglio la genesi.

Nell'aprile 2008 il Gruppo immobiliare Cavalli comunicava al Sindaco di Chiari di voler creare, per conto di un gruppo internazionale, un insediamento logistico su un'area situata lungo via Roccafranca. Il 21 maggio 2008 la LOGIMEA srl presentava una proposta preliminare di Sportello unico, in variante al Piano regolatore, su una diversa area posta lungo la SP 18, a ridosso della Roggia Castellana, dietro la cascina Fenile Novo. La Giunta di Chiari, con delibera n. 109 dell'8 settembre 2008 esprimeva un parere preventivo favorevole a tale operazione, trattando la vicenda come un "affare interno", tanto che nemmeno i consiglieri comunali di Chiari ne erano a conoscenza.

Il 7 settembre un articolo del Bresciaoggi informava l'opinione pubblica che aveva preso avvio la procedura per realizzare, su un'area agricola di circa 164.000 mq, un polo di smistamento merci della Auchan-Sma. Il Sindaco di Chiari non aveva ritenuto necessario, né opportuno, coinvolgere i comuni limitrofi per studiare un piano zonale per nuovi insediamenti produttivi, chiaramente allo scopo di ricavare dall'operazione tutti i benefici, scaricando su altri i problemi generati dall'intervento.

E' evidente come l'insediamento ipotizzato sull'area scelta dall'operatore privato costituisca uno sfregio ulteriore alla nostra campagna, che a breve sarà già colpita dal passaggio della BREBEMI e della TAV. Tra l'altro, il Piano paesistico del Comune di Chiari (del novembre 2006) definisce la fascia a ridosso della roggia zona ad "alta sensibilità ambientale". Una tavola allegata all'Accordo di programma (n. URB 6a) definisce l'area in oggetto "area agricola di valenza paesistica", mentre il "Progetto strategico per un nuovo polo del produrre sovracomunale" definisce l'insediamento una "accettabile anomalia" rispetto al paesaggio agricolo! **Curioso che la fascia di rispetto alla Roggia Castellana nel PGT di Chiari (ormai alla soglia dell'adozione e piegato ad esigenze precostituite) sarà tolta, mentre rimarranno quelle di tutte le altre rogge clarensi. Così la roggia avrà la sua fascia di rispetto sul territorio del comune di Castelcovati, perché prevista dal PRG, fino al confine con Chiari, e poi non sarà più tutelata, ovviamente per consentire l'insediamento del polo.**

Altro nodo critico è rappresentato dalla viabilità: lo sbocco dell'insediamento sulla SP 18, strada dalla carreggiata ridotta, lungo la quale sono frequenti gli incidenti, anche mortali, riverserà il traffico sui centri abitati di Castelcovati e Urago d'Oglio.

Il 26 ottobre l'Assessore provinciale al Territorio, in una lettera pubblicata sul Bresciaoggi, richiamando il Piano territoriale di coordinamento provinciale, metteva in evidenza che:

- **insediamenti a carattere sovracomunale devono essere posti "in poche e ben ubicate aree in situazioni ottimali dal punto di vista trasportistico ed ambientale, in ciò minimizzando la compromissione di suolo agricolo e l'impatto paesistico";**
- **"tali zone sono sempre di rilevanza sovralocale e come tali soggette a pianificazione intermedia oltre che a valutazione di impatto ambientale";**
- **questo tipo di insediamenti devono essere "oggetto di intesa tra la Provincia e il Comune o i Comuni interessati".**

E concludeva sottolineando che la Provincia non può essere "organo certificatore di decisioni già prese" da altri.

Questo intervento ha spinto il Sindaco di Chiari ad accelerare nel coinvolgimento dei sindaci confinanti, per rivestire di sovracomunalità quella che avrebbe preferito rimanesse una questione fra pochi "intimi".

E così è stato inventato, a gennaio 2009, il "Piano delle strategie d'area vasta Ovest Bresciano - Valle dell'Oglio", che coinvolge i soli comuni di Chiari, Castelcovati, Rudiano, Urago d'Oglio e Roccafranca.

Scopo ufficiale e "nobile" di questo studio è la definizione di potenzialità e criticità del nostro territorio, sfruttando l'opportunità del passaggio della BREBEMI, nell'ottica di un futuro lancio turistico della zona, senza però indicare i tempi di realizzazione e le fonti di finanziamento. Vengono anche enunciati principi importanti, come il rispetto delle aree verdi ed agricole, la valorizzazione delle rogge e delle costruzioni tipiche

(cascine), ma questi restano purtroppo solo principi all'interno dell'accordo di programma, senza che alcuna risorsa venga destinata al loro raggiungimento.

b) Mancato rispetto del PTCP

Le NTA del PTCP (art 13) articolano l'organizzazione territoriale della Provincia in Sistemi Urbani Sovracomunali (S.U.S.) che *"costituiscono l'ambito spaziale di riferimento per le concertazioni finalizzate alle intese interistituzionali"*.

Chiari è il Comune Centro ordinatore del S.U.S. 7 che comprende 16 Comuni (Berlingo, Castelvovati, Castrezzato, Chiari, Coccaglio, Comezzano-Cizzago, Lograto, Maclodio, Ospitaletto, Pontoglio, Roccafranca, Rudiano, Torbole Casaglia, Travagliato, Trezzano, e Urigo d'Oglio).

Dato il carattere sovracomunali del progettato insediamento di Logistica la concertazione dovrebbe essere logicamente estesa a tutti i Comuni del S.U.S. e non solo ai cinque sottoscrittori del Progetto di Piano di area vasta. Oltretutto nel citato Piano strategico di area vasta, in diversi punti, ad esempio, si fa riferimento a strutture e servizi localizzati in comune di Castrezzato, non coinvolto nell'accordo di programma. Non bisogna dimenticare che le NTA del PTCP prevedono che *"una diversa articolazione dei S.U.S. comporta procedura di aggiornamento di cui all'art 11 delle NTA stesse "* (art 13).

All'art. 132 delle NTA del PTCP si afferma che *"obiettivo del PTCP è consentire espansioni e riusi industriali nell'ambito delle caratteristiche e delle logiche di mercato.....cercando di riattrezzare, per quanto possibile, zone già insediate, **evitando in ogni caso fenomeni di dispersione territoriale** .*

Il progetto di Polo logistico in questione è proprio un esempio tipico di urbanizzazione sparsa e di dispersione territoriale in un contesto agricolo tra l'altro come quello di Chiari che, già nello stato attuale , senza considerare il consumo di suolo indotto dalle grandi Infrastrutture TAV e Brebemi e dal nuovo PGT, risulta già deficitario ai fini degli spandimenti e delle direttive in materia di nitrati rispetto al carico zootecnico esistente. Il Polo logistico Logimea di ca 16 ettari viene giustificato a posteriori dal Comune proponente (Chiari) con il suo inserimento in un ambito produttivo sovracomunale di ca. 36 ha , inferiore ai 40 ettari previsti dall'art. 133 delle NTA del PTCP.

Si fa rilevare in primis come l'indicazione di 36 ettari sia strumentale e finalizzata ad evitare la procedura di VIA, obbligatoria per la normativa in materia della Regione Lombardia, già per le sole OO.UU. di dimensioni pari o superiori ai 40 ettari ed in secondo luogo come la localizzazione di tale ambito produttivo da 36 ettari contrasti con gli "obiettivi" di cui allo stesso art 133 :*"obiettivo del PTCP è di indirizzare la domanda di nuovi insediamenti produttivi in poche e ben ubicate aree in situazioni ottimali dal punto di vista trasportistico ed ambientale. **In ciò minimizzando la compromissione di suolo agricolo e l'impatto paesistico** "* nonché con il capitolo "indirizzi" dello stesso articolo.

Ai fini della minimizzazione della compromissione di suolo agricolo sarebbe più logico, ad esempio, localizzare tale ambito produttivo sovracomunale in aree di risulta e

reliquati determinati dal passaggio delle Grandi Infrastrutture, piuttosto che andare a compromettere una vasta zona agricola unitaria come nel caso in questione, senza trascurare ovviamente altre ipotesi alternative.

E l'opportunità di vagliare preliminarmente più alternative è prescritto anche dall'art 143 proprio per la logistica, per la quale si richiede sia adiacenza agli interscambi treno/ aereo con rete stradale primaria/principale, altra condizione mancante nel caso specifico, sia che la relativa localizzazione e caratteristica dimensionale e progettuale siano condizionate dalle singole disposizioni di tipo ambientale paesistico di cui alle "zone di controllo" individuate all'art. 128. Per l'area in questione le categorie individuate (e finora totalmente ignorate o sottaciute) sono : ***Vulnerabilità della falda, Aree agricole di valenza paesistica, aree a forte concentrazione di preesistenze agricole.***

c) **Gli aspetti di merito**

Nel merito dell'iniziativa proposta molti aspetti necessitano di essere evidenziati, da quello strettamente ambientale, a quello relativo alla vicinanza con industrie a rischio incidente rilevante (RIR), da quello legato alla tutela del paesaggio e del sottosuolo, alla viabilità e alla qualità dell'area. Per questo riteniamo utile riportare di seguito i contenuti del documento che abbiamo presentato in sede di verifica di esclusione dalla VAS e nel quale abbiamo richiesto che l'intervento proposto venga sottoposto a VIA.

1) Nella parte introduttiva del documento di sintesi si da per scontato che l'intervento non sia assoggettabile a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), in quanto l'area interessata è di soli 16 ettari e quindi inferiore ai 40 previsti dal DLGS 152/2006.

Nella lettera alla Provincia di Brescia del 14/02/2009 i Sindaci dei Comuni interessati chiedono la modifica del PTCP e l'inserimento nello stesso dell'area di complessivi 36 ettari, secondo le procedure previste dagli artt. 13, 14, 132 e 133 dello stesso PTCP.

Appare evidente che la consistenza dell'area in questione sia particolarmente flessibile, riducendosi a 16 ettari per evitare procedure valutative di impatto ambientale e amplificandosi a 36 quando invece necessario ad ottenere compatibilità con il PTCP (in realtà dovrebbe essere almeno di 40 ettari).

Si rileva come il complessivo ambito produttivo sovracomunale di poco più di 36 ettari (in alcuni documenti precedenti tale ambito era dimensionato vicino ai 50 ettari) sia stato tracciato in maniera "brutale" ignorando gli esistenti appoderamenti, creando numerosi reliquati non più adatti alla coltivazione, senza nessun rispetto di una realtà agricola e ambientale che a parole si dice e si scrive retoricamente di voler salvaguardare, ma che in realtà viene meschinamente piegata all'obiettivo di sottrarsi all'obbligo di una seria valutazione di impatto come prevede la legge.

Si chiede quindi una volta tanto di non comportarsi in maniera "violenta" nei confronti del territorio ma di tracciare l'ambito produttivo in coerenza con gli appoderamenti esistenti, dando la possibilità a ciò che rimane di sopravvivere. Se il

risultato sarà che si superano i 40 ettari si abbia il coraggio di affrontare la procedura di VIA, mettendola a confronto con altre alternative possibili

Del resto atteggiamenti di questa natura non sono mancati neppure nel numero degli addetti che sono 250 e più quando devono ingolosire la pubblica opinione ma diventano poco più di 144 quando servono per il dimensionamento degli impianti e delle fognature.

Oltretutto l'individuazione di un Ambito Produttivo sovracomunale delle dimensioni indicate (che dovrebbe essere comunque di 40 ettari), con strumenti urbanistici non conformativi – ATP SUAP - (che non modificano quindi la destinazione urbanistica dell'area), la cui attuazione è prevista solo tramite una successione di SUAP, senza subordinare l'effettuazione degli interventi alla redazione di un piano per gli insediamenti produttivi ai sensi dell'articolo 27 della legge 22 ottobre 1971, n. 865 o senza prevedere il ricorso ad altri strumenti attuativi – PA o PL – rischia di essere una finta teorica giustificazione normativa al solo progetto in essere, senza nessuna garanzia sulla realizzabilità dell'intero Ambito.

- 2) La documentazione disponibile sino a pochi giorni fa sul sito del Comune di Chiari si limitava ai soli documento di sintesi, comunicazione deposito documento di sintesi e avviso di avvio del procedimento. Negli ultimi giorni invece sono comparsi inopinatamente la valutazione dell'impatto sulla qualità dell'aria e numerose tavole che l'accompagnano.

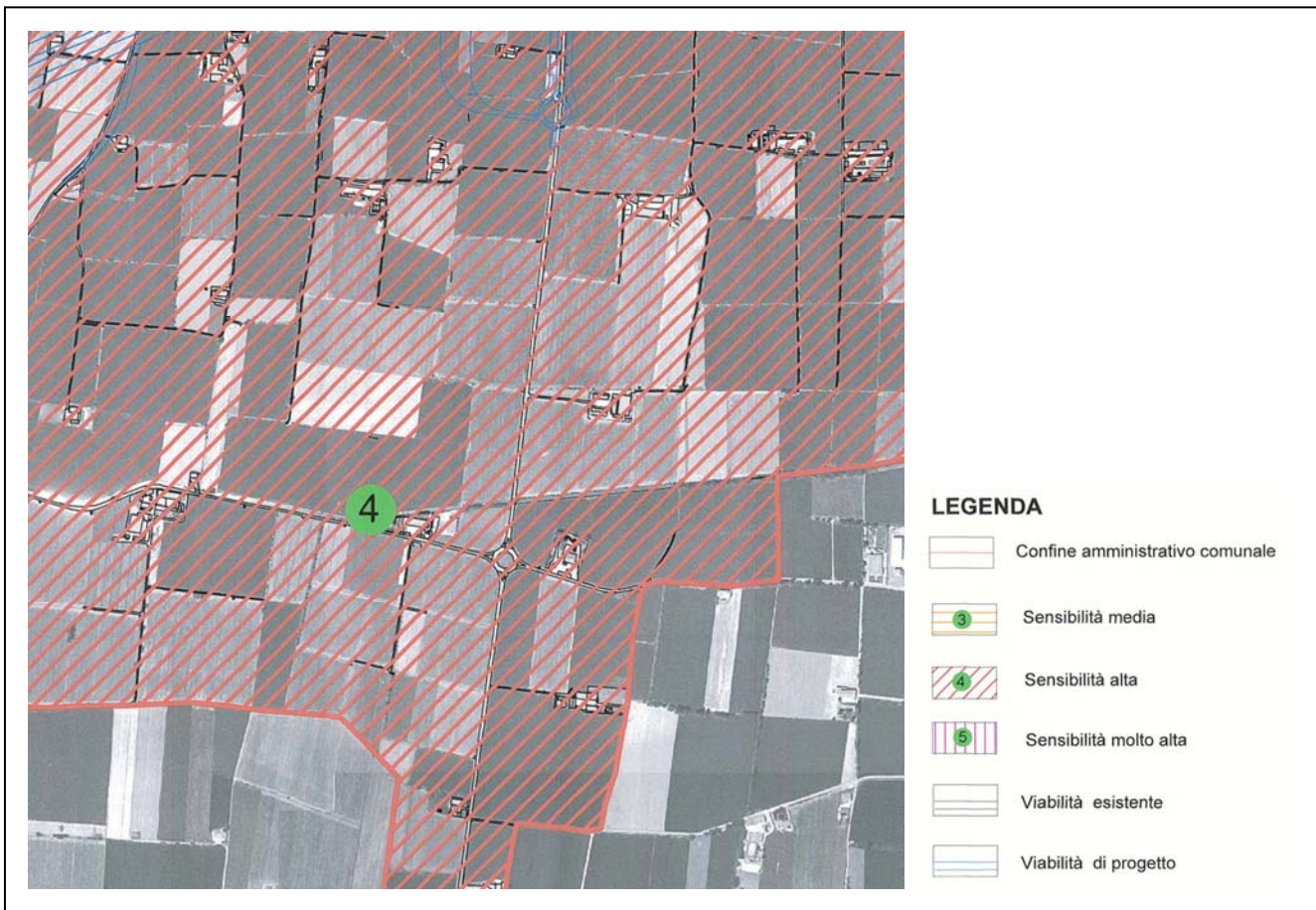
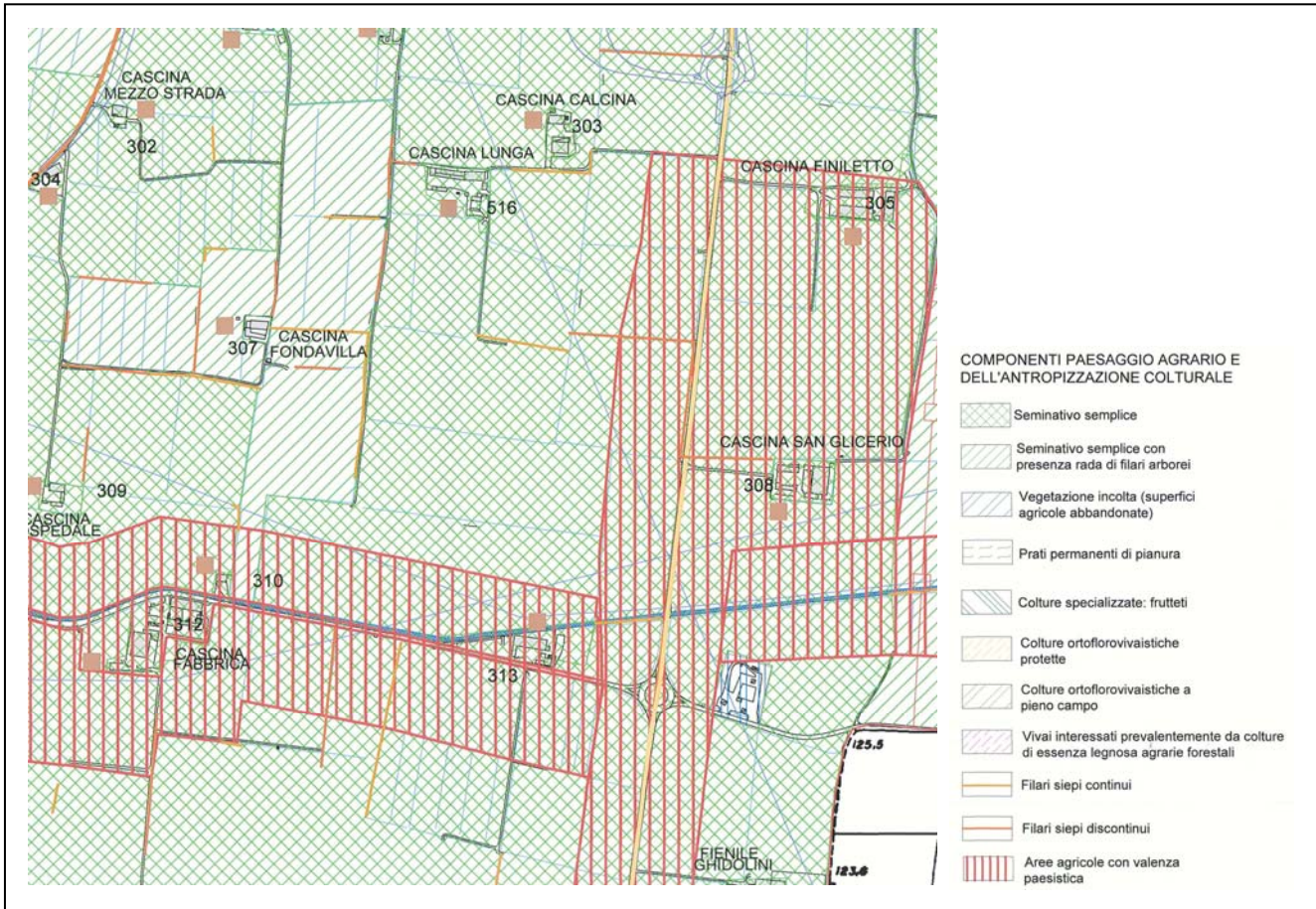
Data la complessità della materia non è stato possibile analizzare compiutamente i nuovi elaborati. Appare pertanto evidente come la tardiva pubblicazione abbia inficiato il diritto dei cittadini, ai fini della tutela degli interessi diffusi, a formulare suggerimenti e/o proposte in relazione agli aspetti ambientali connessi all'intervento.

3) Aspetto ambientale

- Il piano paesistico del comune di Chiari classifica l'area interessata dall'intervento come area agricola con valenza paesistica e individua una classe di sensibilità paesistica "alta" (4), per la quale i vincoli del piano stesso assumono caratteristiche di **prescrizione**.

Si noti per inciso, con riserva di interessare alla problematica istanze diverse, che alla pagina 91 del documento di sintesi il vincolo viene declassato impropriamente a semplice **indirizzo**.

- Analogamente il pallino che indica il grado di sensibilità (4) sulle tavole del piano paesistico caratterizza l'area interessata dall'intervento, a pagina 90 del documento di sintesi viene traslato nelle aree a sud.



- Viene soppressa la fascia di rispetto della Roggia Castellana che invece caratterizza tutte le Rogge del territorio clarense, la fascia di rispetto
- persiste invece nel tratto della Roggia interessato dal PRG di Castelcovati.
- Non concordiamo sulla valutazione dell'assenza di alberature di pregio naturalistico e architettonico. Il fatto che nel tempo, anche attraverso la cementificazione dei canali si sia prodotto un impoverimento del patrimonio boschivo non può costituire un alibi per proseguire in questa direzione. Del resto anche il piano paesistico del comune attribuiva alla zona una elevata valenza ambientale.

4) Vicinanza impianti RIR

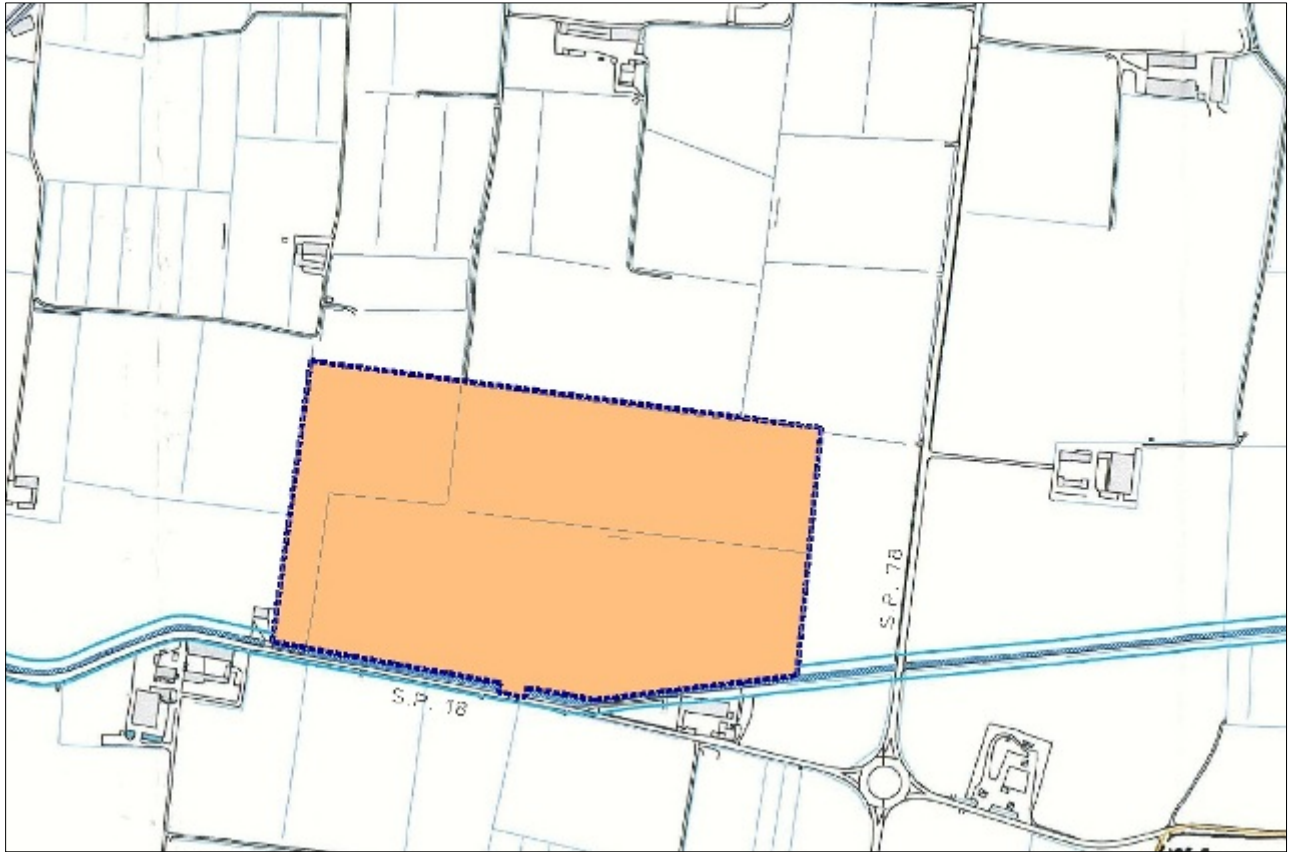
Si fa rilevare come a pag. 122 del documento di Sintesi si sia incorsi in un macroscopico errore laddove si sostiene che " l'area interessata dal progetto di logistica merci non ricade in prossimità di alcuna industria a Rischio Incidente Rilevante nel raggio di 5 e 10 Km", evidenziando in rosso solo l'impianto delle Acciaierie Stefana di Ospitaletto (Impianto RIR) che compare oltre il raggio dei 10 Km, dimenticando che in Chiari, abbondantemente all'interno del raggio di 5 Km, esiste un importante Impianto classificato RIR (Trafilerie C. Gnutti) .

5) Il paesaggio e il sottosuolo

- Oltre alla valenza agricola e ambientale la zona interessata è caratterizzata dalla presenza della Roggia Castellana, storico canale irriguo principale derivato direttamente dal fiume Oglio, e dalla Cascina Fenil Novo che mantiene intatta le caratteristiche della cascina lombarda a corte chiusa, con elementi architettonici di pregio. La presenza del polo logistico avrà pesanti ricadute sulla Roggia e sulla percezione dell'insediamento rurale esistente.
- Per quanto riguarda il sottosuolo l'area interessata dalla SUAP ha alta o elevata vulnerabilità delle acque sotterranee, il che, a parere degli scriventi rende indispensabile la VAS

6) Aspetto viabilità

A pagina 39 del documento di sintesi si scrive che il comparto oggetto della SUAP è adiacente alla SP 72, che si collega direttamente al sistema di strade e tangenziali che permettono di andare in tutte le direzioni. La tavola a corredo è in scala talmente ridotta da non far comprendere dove in realtà sia ubicato il polo di logistica. Le tavole che seguono evidenziano sia l'ubicazione in fregio alla SP18, che l'accesso attualmente a raso e in prospettiva con strana rotatoria direttamente sulla stessa provinciale 18.



Nel documento di sintesi dunque non esiste neppure una parvenza di Piano del Traffico che avrebbe dovuto quantomeno considerare:

- Le sezioni delle carreggiate stradali esistenti e dunque la valutazione della capacità di servizio delle due provinciali, in particolare della SP 18;
- La valutazione dei punti di criticità dei due assi viari in particolare delle intersezioni, delle rotatorie, degli accessi carrai, dei restringimenti, delle curve pericolose e della presenza di canali irrigui attigui; tutti elementi che influiscono direttamente, e gravemente, sulla mobilità e sulla sicurezza;
- Un monitoraggio dei flussi veicolari ante-operam, necessario per verificare se non si è già raggiunto il limite della capacità di servizio delle due strade;
- Un'analisi precisa sulle attività economiche da insediare che permetta una stima quantitativa e qualitativa dell'aumento di traffico post-operam.

Considerando l'estensione e l'importanza dell'opera in oggetto, le criticità dell'area interessata e l'importanza delle due vie di comunicazione interessate, pare indispensabile agli scriventi che la documentazione venga completata con un adeguato studio del piano del traffico, anche in considerazione che l'intersezione con la SP18 costituisce un elemento di sicuro pericolo come già fatto notare in sede di conferenza del 12/12/2008 dal Comune di Rudiano.

7) Aspetto Qualità dell'aria

A riguardo di una delle problematiche ambientali più importanti, l'inquinamento atmosferico, solo recentemente è stato reso disponibile il documento "Valutazione dell'impatto sulla qualità dell'area" con tavole grafiche annesse.

Questo documento, che fa riferimento al Piano Regionale per la Qualità dell'Aria (P.R.Q.A.) della Regione Lombardia, oltre ad essere di difficile lettura e interpretazione presenta numerosi punti quantomeno discutibili.

Un'importante contraddizione emerge a pagina 12 e 13 di questo documento: con riferimento alla zonizzazione prevista dalla D.G.R. n.° VII/6501 del 19/10/2001, si precisa infatti che i Comuni di Chiari e Urago d'Oglio sono in zona A2 (di risanamento) mentre i Comuni di Castelvotati e Roccafranca sono in zona B (di mantenimento).

Sarebbe stato dunque logico e più corretto utilizzare il monitoraggio locale per determinare lo stato attuale di qualità dell'aria da utilizzare in seguito come parametro di confronto, invece, senza neppure utilizzare dei parametri correttivi, sono stati presi come valori di riferimento le rilevazioni fatte nelle stazioni ARPA dei Comuni di Brescia, Ospitaletto, Manerbio e Gambara.

Ricordiamo infatti che dal 2003 il Comune di Chiari si è dotato di una centralina di rilevamento del PM10, gestita da ARPA, che in questi anni ha messo in rilievo come i dati di qualità dell'aria a Chiari (in termini di valori assoluti di PM10, di media dei valori rispetto ai giorni di rilevamento, di numero di giorni di supero delle soglie di attenzione e di allarme – ben 135 nel 2007 ad esempio) siano sempre stati **abbondantemente peggiori rispetto a quelli delle altre centraline dislocate in Provincia.**

Questo è un dato oggettivo e risulta ufficialmente dai rapporti ARPA. Pertanto con la situazione della qualità dell'aria già in essere, con la prospettiva di ulteriore aggravamento in futuro per l'apporto della BreBeMi, non si può pensare di poter provvedere ad un risanamento della qualità dell'aria aggiungendo un ulteriore aggravio dovuto ad un significativo traffico pesante indotto dall'insediamento di logistica.

Altro elemento discutibile sono le scelte di modellazione delle simulazioni, infatti:

- si considera il traffico esistente costituito per il 90% da veicoli leggeri e solo per il restante 10% da veicoli pesanti, il tutto senza fornire la minima documentazione a sostegno dell'approssimazione fatta;
- si considera il traffico veicolare una "sorgente lineare" con veicoli viaggianti alla velocità di 65 Km/h, senza considerare le criticità viarie locali (rotatorie, ingresso Polo logistico, carreggiate ridotte, ecc.) che causeranno rallentamenti e incolonnamenti;
- non si considerano le emissioni della viabilità interna del polo di smistamento merci e del polo produttivo.

A corredo dei nostri suggerimenti, ma anche a far da contraltare alla scarsa documentazione allegata al documento di sintesi, palesemente studiata per svilire la valenza paesistica della Roggia e della Cascina Fenil Novo, che tende ad amplificare ad arte la sezione della SP18 ed evita accuratamente di evidenziare lo stato reale dei luoghi con la compresenza di fossato, da un lato, e fabbricati a raso dall'altro, alleghiamo nostra documentazione fotografica ripartita nelle sezioni "Le alberature esistenti", "Cascina Fenil Novo", "Transito di mezzi pesanti sulla SP 18" e "La ristrettezza della sede stradale della SP 18".

d) Il Comitato spontaneo di Castelcovati

Pur essendo l'intervento del polo logistico ubicato nel territorio del Comune di Chiari, l'iniziativa ha suscitato parecchia apprensione tra i cittadini di Castelcovati. L'abitato di Castelcovati infatti è il più vicino all'insediamento, la SP 18, sulla quale insisterà l'uscita del traffico dal polo logistico, attraversa da est a ovest l'intero centro, la Roggia Castellana garantisce l'irrigazione dei terreni agricoli del paese e dei paesi a sud, le opere viarie al

contorno, realizzate al servizio del polo logistico, devasteranno ulteriormente la campagna a nord del paese ed accresceranno le fonti di inquinamento.

Proprio per questi motivi si è costituito a Castelvati un Comitato spontaneo che, in poche settimane dal 15 marzo al 5 aprile, ha raccolto in modo trasversale 546 firme in calce alla petizione che di seguito viene riportata:

SALVAGUARDIAMO IL NOSTRO TERRITORIO

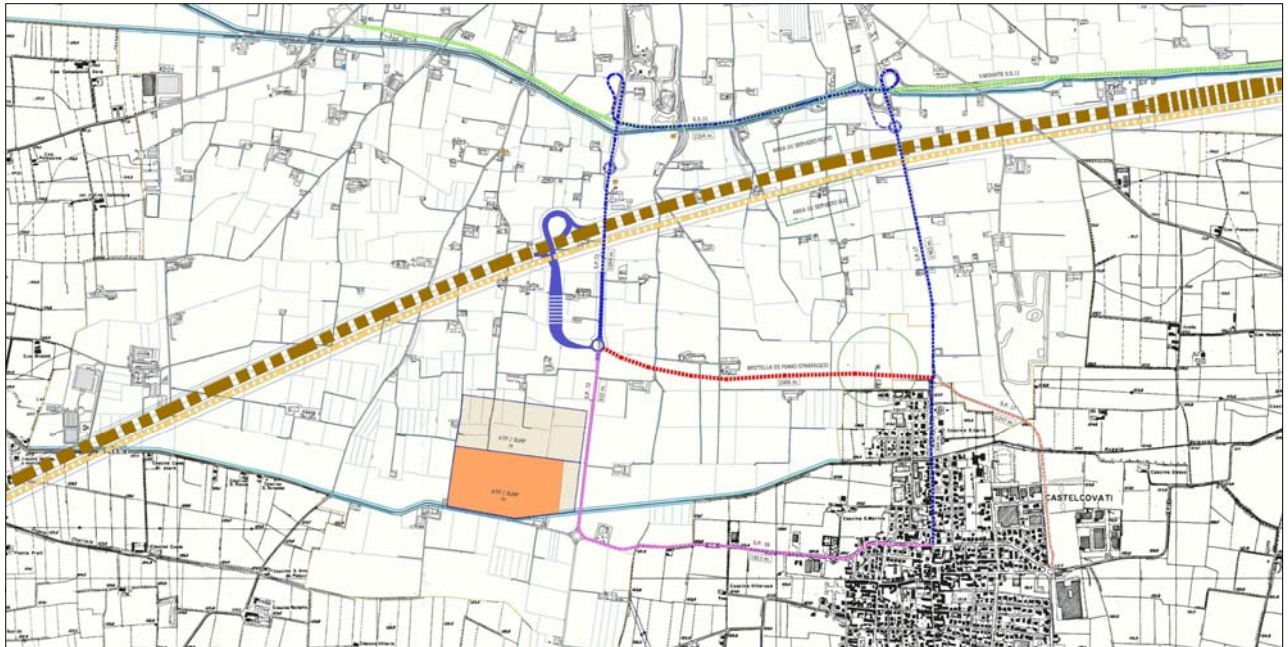
I sottoscritti cittadini di Castelvati, informati del fatto che:

- 1. è in corso, presso il Comune di Chiari, la procedura per il rilascio dell'autorizzazione per la costruzione in fregio alla SP 18 (Castelvati-Urago d'Oglio) di un polo di logistica della grande distribuzione, che interesserà un'area di 180.000 mq., a ridosso della Roggia Castellana e della storica cascina Fenil Novo, con un'uscita prevista sulla stessa SP 18, una strada molto pericolosa, dalla sezione assolutamente inadeguata e di difficile ampliamento;*
- 2. è prevista nello stesso ambito la localizzazione di ulteriori attività di logistica per una superficie complessiva di 360.000 mq, attraverso una procedura di Sportello Unico, che non garantisce un uso razionale del territorio;*
- 3. è prevista la realizzazione della cosiddetta "bretella nord" del Comune di Castelvati, che taglierà fertile campagna, devastando le "Cascine Tagliate", costerà milioni di euro, ed accorcerà il percorso di soli 200 metri;*
- 4. queste operazioni non porteranno alcun concreto beneficio al nostro paese, che anzi vedrà notevolmente peggiorata la viabilità e la qualità dell'ambiente;*
- 5. i presunti vantaggi economici verranno interamente destinati a potenziare la viabilità ad esclusivo servizio degli insediamenti di logistica, senza alcun reale beneficio per i comuni interessati;*
- 6. l'occupazione prevalente dei nuovi insediamenti sarà costituita da lavoratori precari con contratti atipici e a termine o da dipendenti di cooperative, e quindi rappresentata in gran parte da extracomunitari, con il rischio di peggiorare ulteriormente le condizioni di "sicurezza" del nostro paese, senza reali assicurazioni per l'occupazione di lavoratori locali;*
- 7. che in nessuna parte del programma elettorale della Lega Nord, vincitrice delle elezioni dello scorso anno, era prevista la realizzazione di poli di logistica e della bretella nord*

chiedono:

- 1. che non vengano realizzate nel nostro territorio opere viabilistiche inutili ed invasive, quali la bretella nord, che pare essere un'opera funzionale solo alla viabilità clarense e preludio ad ulteriori insediamenti produttivi, che rischiano di far diventare Castelvati la zona industriale di Chiari;*

2. che non vengano realizzati centri di logistica attraverso la procedura semplificata di sportello unico, ma si prendano in considerazione solo interventi inseriti in piani attuativi a reale valenza sovracomunale;
3. che in ogni caso, prima di procedere, la materia venga sottoposta, su iniziativa dell'Amministrazione, a referendum popolare, non avendo i cittadini di Castelvoti conferito alla Lega Nord mandato per la realizzazione di tali opere.



e) Conclusioni

Da quanto sopra esposto risulta evidente la **superficialità** (per tutta una serie di dimenticanze od errori voluti o non voluti) e la **strumentalità** (giustificazione preconcepita a posteriori) di tutta la documentazione progettuale a supporto della localizzazione dell'insediamento di logistica proposto da Logimea.

Le condizioni che riteniamo debbano essere verificate per una corretta localizzazione di un Insediamento di logistica del tipo proposto siano le seguenti:

- la sua localizzazione venga concertata con Provincia e comprensorio di Comuni con ricadute viabilistiche ed ambientali;
- la sua localizzazione sia inserita in una logica urbanistica coerente con i PGT o PRG vigenti dei Comuni del S.U.S. e con il PTCP;
- si accorci la filiera degli interlocutori/mediatori immobiliari e si interloquisca direttamente con l'utilizzatore finale (Auchan-SMA nel caso specifico) come peraltro risulta essere nello spirito della legge (D.Lgs 447/98);
- si abbiano reali garanzie occupazionali e cioè che il consumo di prezioso territorio agricolo sia giustificato da reali benefici compensativi;
- si valutino alternative possibili nell'ambito di una procedura di VIA;

- si abbiano garanzie sulla permanenza della destinazione, ad evitare che in tempi brevi il Polo Logistico si trasformi in un ennesimo Polo Commerciale;
- l'iter di approvazione sia rigorosamente rispettoso delle normative vigenti;
- sia supportato da una corretta valutazione di impatto ambientale soprattutto per quanto attiene alla viabilità;
- ci sia coerenza nel dimensionamento dell'intervento;
- venga gestito in modo consortile da tutte le realtà territoriali interessate.

Alessia Festa

Alessandro Bonamano

Federico Lorini

Paolo Olivini

Ermanno Pederzoli

Chiari, 20 aprile 2009