Spett. Comune di Cremona
Settore Urbanistica, Commercio Artigianato, SUAP, SUE, Area Vasta
PEC: protocollo@comunedicremona.legalmail.it

e p.c. Sindaco e Giunta Comunale di Cremona

Cremona, 15/09/2026

OGGETTO: **Osservazioni in ordine all'adozione del Piano attuativo per l'Ambito di Trasformazione CR.36 AREA EX Scac – via Sesto presentato da Toto Costruzioni Generali Srl**

Lo scrivente Comitato dei cittadini di Picenengo, in qualità di soggetto portatore di interessi diffusi nella zona interessata dal Piano Attuativo in oggetto, propone di seguito le osservazioni di cui all'oggetto chiedendone l'integrale accoglimento.

OSSERVAZIONE N. 1 – Superficie operativa dell'insediamento di logistica e soglia di co-pianificazione con Regione e Provincia (L.R. 15/2024)

La Relazione Illustrativa del Piano Attuativo (par. 4.3.5) dichiara espressamente che il progetto è stato sviluppato «attraverso un'attenta ottimizzazione delle superfici, al fine di contenere la superficie operativa (SO) entro un valore inferiore alla soglia dei 30.000 mq», attestandosi a 29.382,3 mq, ossia appena 617,7 mq (circa il 2%) al di sotto della soglia dei 3 ettari individuata dall'art. 1, comma 2, della L.R. 15/2024 quale soglia dimensionale che qualifica un insediamento come "insediamento logistico di rilevanza sovracomunale". La "calibrazione" della Superficie Operativa, dichiaratamente finalizzata a restare sotto la soglia dei 30.000 mq, ha come effetto pratico quello di sottrarlo alla più rigorosa valutazione di compatibilità da parte di Regione e Provincia prevista dalla L.R. 15/2024, escludendo di fatto la procedura di verifica di assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale del progetto .

Tale rilievo appare tanto più significativo alla luce del fatto che la superficie destinata alla "strada asservita" a servizio dell'attività metalmeccanica limitrofa – pur essendo realizzata contestualmente all'intervento e all'interno della medesima Superficie Fondiaria – viene esclusa dal computo della Superficie Operativa (art. 7 delle N.T.A.), pur trattandosi di un'infrastruttura funzionalmente connessa al comparto. Si chiede pertanto che il Comune: a) disponga una verifica indipendente e puntuale del computo della Superficie Operativa, includendovi la strada asservita e ogni altra superficie funzionalmente connessa all'insediamento; b) qualora la verifica confermi il superamento, anche potenziale, della soglia dei 30.000 mq, disponga l'attivazione della procedura di verifica di assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale di intesa con Regione Lombardia e Provincia di Cremona prevista dalla L.R. 15/2024.

Tuttavia occorre rilevare che l'insediamento a progetto si inserisce più in generale in un contesto di vasti insediamenti commerciali, artigianali, industriali e logistici che insistono e gravitano tutti su via Castelleone e sulla tangenziale nord di Cremona SS 10 Padana Inferiore, compresi i nuovi progetti per la realizzazione di un polo commerciale/artigianale (Ambito di Trasformazione CR32a) e logistico (Ambito di Trasformazione CR27). Inoltre è prossimo alla zona di pertinenza anche del polo scolastico IIS Janello Torriani, con più di 1.000 studenti oltre al corpo docenti. Tutte attività con il relativo carico di traffico veicolare.

Per queste ragioni risulterebbe quantomai opportuno verificare più puntualmente gli impatti cumulativi con le molteplici attività in essere e dei citati progetti, entrambi sottoposti, dopo apposita procedura di verifica di assoggettabilità, a VIA e individuare le corrette misure e interventi strutturali di prevenzione e mitigazione. Il Comune dovrebbe pertanto attivare, in autonomia, tutte le verifiche congiuntamente agli Enti sovraordinati così che possano essi valutare la compatibilità della localizzazione anche alla luce dei criteri regionali di cui all'art. 3 (impatti su viabilità e congestione della rete, incidenza sul consumo di suolo, opere di mitigazione e compensazione, tutela della salute pubblica).

OSSERVAZIONE N. 2 – Incompatibilità dell'insediamento logistico con la destinazione di Ambito di Rigenerazione Urbana

Come evidenziato dalla Relazione Illustrativa e confermato dall'elaborato specifico di inquadramento urbanistico, l'ambito oggetto di intervento risulta categorizzato dal Documento di Piano del P.G.T. vigente come Ambito di Rigenerazione Urbana ai sensi dell'art. 8, comma 2, lett. e-quinquies) della L.R. 12/2005 – qualificazione che giustifica, tra l'altro, la riduzione del 50% del contributo di costruzione riconosciuta al proponente.

Il Comitato ritiene che tale destinazione sia strutturalmente incompatibile con l'insediamento di una piattaforma logistica delle dimensioni previste (SLP di circa 21.400 mq, Superficie Operativa di 29.382,3 mq), per il carico urbanistico, viabilistico e di inquinamento che essa genera, e per gli standard urbanistici richiesti. Gli Ambiti di Rigenerazione Urbana, per loro natura, sono spesso collocati a ridosso o all'interno del tessuto urbano consolidato – come nel caso di via Sesto – e sono concepiti dalla pianificazione regionale per favorire il riuso di aree dismesse in funzioni compatibili con il contesto circostante, non per l'insediamento di funzioni ad alto carico urbanistico quale la logistica, che comporta un traffico indotto di mezzi pesanti (tir e furgoni) potenzialmente esteso a gran parte della giornata, con conseguente aggravio delle infrastrutture pubbliche esistenti (viabilità, parcheggi, fognature) rispetto alla situazione preesistente.

Si richiama, al riguardo, l'orientamento della giurisprudenza amministrativa (Consiglio di Stato, Sez. IV, 26 settembre 2022, n. 8291), secondo cui, ai fini della rilevanza urbanistica di un mutamento di destinazione d'uso, ciò che rileva è “l'aggravamento del carico urbanistico della zona in questione”: principio che, ad avviso del Comitato, deve orientare anche la valutazione di compatibilità tra la destinazione logistica di rilevante impatto prevista dal Piano Attuativo e la qualificazione dell'area come Ambito di Rigenerazione Urbana, contesto nel quale un aggravio significativo del carico urbanistico rispetto alla situazione preesistente richiede una motivazione specifica e puntuale da parte dell'Amministrazione.

In tale prospettiva, la Verifica di sostenibilità trasportistica (Allegato AR) risulta viziata da carenza istruttoria nella parte in cui non pondera adeguatamente l'impatto del traffico pesante indotto rispetto alla vocazione di rigenerazione urbana, residenziale e mista, dell'ambito, né la compatibilità di tale traffico con la salute e la sicurezza del quartiere circostante.

Si chiede che il Comune valuti espressamente, nel provvedimento conclusivo, la compatibilità tra la destinazione logistica e la qualificazione dell'ambito quale Ambito di Rigenerazione Urbana, motivando puntualmente le ragioni per cui il carico urbanistico, viabilistico e di inquinamento indotto dall'insediamento sia da ritenersi sostenibile rispetto agli obiettivi di rigenerazione urbana e alla tutela della salute e sicurezza dei residenti.

OSSERVAZIONE N. 3 – Instradamento dei mezzi pesanti ed esclusione di via Picenengo dal traffico veicolare

Lo Studio di impatto sulla viabilità (Allegato AR) individua quale itinerario di accesso e uscita per i mezzi pesanti diretti all'insediamento logistico la rotatoria di via del Commercio, con una distribuzione del traffico pesante indotto stimata al 70% verso la SS10 (lato Nord-Est) e al 30% verso la SS415 Paullese (lato Ovest), per un totale di circa 80 transiti giornalieri di mezzi pesanti a regime (40 in ingresso e 40 in uscita). Lo studio non contiene alcun riferimento a via Picenengo, né alcuna misura vincolante – ordinanza, divieto di transito, prescrizione in convenzione – che ne escluda espressamente l'utilizzo da parte dei mezzi pesanti diretti all'insediamento o in transito verso l'abitato di Casanova del Morbasco.

Il Comitato di Picenengo, nell'ambito del procedimento di Valutazione di impatto Ambientale per la realizzazione di un Centro commerciale nell'ambito di trasformazione AT CR32a (il cui progetto complessivo prevede anche la realizzazione di una grande insediamento artigianale), ha inoltrato prima al Comune di Cremona, e poi Regione Lombardia proprie osservazioni per chiedere, tra le misure di prevenzione e mitigazione, di chiudere alla viabilità ordinaria via Picenengo, nel tratto compreso tra l'incrocio con via Sesto e l'accesso al futuro centro commerciale, conservando l'attuale conformazione della carreggiata evitandone l'allargamento come previsto a progetto. Lo scrivente ha proposto che l'accesso dei mezzi pesanti al centro commerciale e al polo artigianale possa essere previsto da via Castelleonese (anche prevedendo un prolungamento di via delle Vigne), nell'area di progetto adiacente agli spazi della Cooperativa sociale il Calabrone, anche attraverso le dovute espropriazioni per realizzare una pubblica via di collegamento a via de' Berenzani, in modo tale da servire tutti i relativi insediamenti artigianali, riducendo il traffico su via Sesto.

Infatti il Comitato ritiene questa misura indispensabile per:

- ottimizzare il flusso di veicoli pesanti, consentendo l'accesso diretto al centro commerciale/artigianale (AT32a) evitando l'incrocio via Picenengo - via Sesto;
- contenere il flusso dei veicoli su via Sesto;
- migliorare la sicurezza dell'incrocio di via Sesto/via Picenengo;
- preservare gli elementi paesaggistici di C.na Roncacesetta nel suo intorno, i suoi valori storico/artistici, nonché la sua integrità strutturale per le severe sollecitazioni dovute al passaggio dei mezzi pesanti;
- tutelare la viabilità storica (secondo l'attribuzione del PGT del Comune di Cremona);
- preservare i tratti del paesaggio agrario, conservando l'attuale sezione stradale di via Picenengo e la rete di colo adiacente.

Con riferimento al progetto in oggetto, l'eventuale raddoppio della carreggiata di via Sesto produrrebbe certamente lo spostamento del traffico di accesso e di uscita verso via Castelleone con direzione nord-ovest su questo tratto stradale esponendo l'incrocio di via Picenengo - via Sesto ad una grave pericolosità, in particolare allorché i mezzi pesanti si dirigano da via Castelleone - via Picenengo verso la sede aziendale attraversando l'incrocio che in quel punto è cieco.

Inoltre l'eventuale utilizzo di via Picenengo ancorché predisposta e dimensionata per il transito dei mezzi pesanti esporrebbe, in termini di rumore e di inquinamento atmosferico, la popolazione residente nel quartiere di Picenengo, contesto abitativo che lo Studio di impatto sulla viabilità e la Valutazione previsionale di impatto acustico non risultano aver specificamente considerato tra i ricettori sensibili.

Si chiede pertanto che il Comune disponga, quale prescrizione vincolante da recepire nella convenzione urbanistica e in apposita ordinanza di disciplina della circolazione, che la circolazione dei mezzi pesanti diretti e provenienti dall'insediamento avvenga esclusivamente tramite via del Commercio e gli itinerari verso la SS10 e la SS415 Paullese individuati dallo Studio di impatto sulla viabilità, con espressa esclusione di via Picenengo.

OSSERVAZIONE N. 4 – Riclassificazione acustica da Classe II a Classe IV: criticità rilevate nella Valutazione previsionale di impatto acustico

L'Allegato AS (Valutazione previsionale di impatto acustico, novembre 2024) conferma che l'area è attualmente classificata in Classe II – "area prevalentemente residenziale", e propone di riclassificarla in Classe IV – "aree urbane interessate da intenso traffico veicolare [...] con presenza di attività artigianali", con conseguente innalzamento dei limiti di rumore ammissibili.

L'esame dello studio evidenzia le seguenti criticità: a) al ricettore abitativo sensibile R4a (edificio lungo via Sesto), il livello di immissione sonora è già pari a 65,0 dB(A) allo stato di fatto, contro un limite di legge di 60,0 dB(A) – quindi già 5 dB oltre soglia prima ancora della realizzazione dell'intervento – e la relazione stessa prevede che tale valore salga ulteriormente a 65,5 dB(A) allo stato di progetto; la conformità dichiarata si fonda esclusivamente sul fatto che l'incremento imputabile alla nuova attività logistica (differenziale ed emissione) resti sotto i limiti, mentre il preesistente sforamento di immissione non viene in alcun modo affrontato né mitigato; b) le uniche misure di mitigazione previste sono di tipo organizzativo (spegnimento dei mezzi durante le operazioni di carico/scarico, uso di carrelli elettrici, chiusura delle baie inutilizzate), non tecnico-strutturale, e non risultano vincolate in convenzione né soggette a verifica sanzionatoria in caso di mancato rispetto; c) tutte le misurazioni fonometriche sullo stato di fatto sono state effettuate in un'unica sessione diurna (19/11/2024, ore 10:00-11:30) e la valutazione si basa sull'assunto che la piattaforma logistica operi esclusivamente in fascia diurna (6:00-22:00): tale assunto, per quanto dichiarato nello studio, non risulta tradotto in alcun vincolo cogente né nelle Norme Tecniche di Attuazione né nello schema di Convenzione, sicché nulla impedirebbe, allo stato attuale degli atti, un funzionamento notturno mai valutato dal punto di vista acustico; d) il monitoraggio acustico post-operam ai ricettori R4a-b-c è soltanto "proposto", non reso obbligatorio; e) la riclassificazione proposta comporta il passaggio diretto da Classe II (limite di immissione diurno 55 dB(A)) a Classe IV (limite di immissione diurno 65 dB(A)), con uno scarto di 10 dB(A): il contatto diretto tra aree i cui valori limite si discostino in misura superiore a 5 dB(A) è espressamente vietato dall'art. 2, comma 3, lettera b), della L.R. Lombardia 10 agosto 2001, n. 13, in attuazione dei criteri tecnici di cui alla D.G.R. Lombardia n. VII/9776 del 2 luglio 2002; sebbene lo studio preveda una fascia di transizione di 50 metri, non risulta dimostrato che tale fascia sia sufficiente a garantire il rispetto di tale divieto per tutti i ricettori residenziali potenzialmente interessati, in particolare per gli edifici più prossimi eventualmente non ricompresi nella fascia stessa.

Si chiede pertanto che, quale condizione per l'accoglimento della riclassificazione acustica e per il rilascio dei titoli abilitativi:

1) venga espressamente vincolato in convenzione urbanistica e nelle N.T.A. l'esercizio dell'attività logistica alla sola fascia oraria diurna 6:00-22:00, con espresso divieto di operatività notturna in assenza di nuova e specifica valutazione di impatto acustico;

2) vengano introdotte misure di mitigazione strutturali (non solo organizzative) a tutela del ricettore R4a e degli altri ricettori residenziali prossimi, comprensive di un piano di intervento nel caso in cui il preesistente sforamento di immissione non venga risolto;

3) il monitoraggio fonometrico post-operam ai ricettori R4a-b-c sia reso obbligatorio, con cadenza periodica e oneri a carico del proponente, e i relativi esiti pubblicati;

4) venga verificato e documentato il rispetto del divieto di contatto diretto tra aree acustiche i cui valori limite si discostino per più di 5 dB(A), ai sensi dell'art. 2, comma 3, lettera b), della L.R. 13/2001, per tutti i ricettori limitrofi, anche mediante l'eventuale introduzione di classi intermedie nelle fasce di transizione;

5) la riclassificazione acustica dell'area non intervenga automaticamente con l'adozione del piano attuativo, ma segua l'autonomo procedimento di variante al piano di zonizzazione acustica comunale, con relativa e distinta fase di partecipazione pubblica.

OSSERVAZIONE N. 5 – Assenza di limiti orari e prescrizioni gestionali nelle Norme Tecniche di Attuazione

Le Norme Tecniche di Attuazione del Piano Attuativo non recano alcuna prescrizione in merito agli orari di operatività dell'insediamento logistico, al numero massimo di transiti/movimentazioni di mezzi pesanti giornalieri, né a eventuali fasce orarie di limitazione delle attività più rumorose (carico/scarico, manovra mezzi). Si chiede che tali limiti vengano espressamente introdotti nelle N.T.A. e recepiti nello schema di Convenzione Urbanistica (Allegato BD), quali condizioni di efficacia del titolo abilitativo, a garanzia della compatibilità dell'insediamento con il contesto residenziale circostante.

OSSERVAZIONE N. 6 – Impatto sulla viabilità e sicurezza stradale – strada asservita a doppio uso

La Relazione Illustrativa (par. 4.3.6) evidenzia che, per i mezzi di lunghezza compresa tra 12 e 18 metri in transito sulla strada asservita a servizio dell'attività metalmeccanica limitrofa, è necessario prevedere il transito in un'unica direzione per volta "al fine di mantenere condizioni di sicurezza e manovrabilità adeguate". Tale circostanza segnala una condizione di criticità infrastrutturale che, sommata ai flussi di traffico pesante generati dal nuovo insediamento logistico (stimato in un edificio di circa 21.400 mq di SLP), può determinare condizioni di congestione e rischio per la sicurezza stradale, in particolare nelle ore di punta.

Si chiede che: a) venga resa disponibile e sottoposta a verifica indipendente l'analisi trasportistica completa (Allegato AR), con particolare riferimento ai volumi di traffico pesante attesi nelle diverse fasce orarie e ai relativi effetti cumulativi con altri insediamenti dell'area (attività commerciali limitrofe, altri piani attuativi in corso nel medesimo ambito); b) vengano approfonditi gli effetti della gestione a senso unico alternato della strada asservita sulla sicurezza e sulla fluidità del traffico, anche in relazione ai mezzi diretti all'insediamento logistico.

OSSERVAZIONE N. 7 – Invarianza idraulica: richiesta di approfondimento sui sistemi di laminazione delle acque meteoriche

Il Comitato richiama le informazioni pubblicamente disponibili sul portale suolo.it (ISPRA - Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale), relative al rischio idraulico e al dissesto idrogeologico del territorio del Comune di Cremona, che segnalano la presenza di criticità idrauliche nel territorio comunale.

Sebbene gli elaborati di invarianza idraulica (Allegati AV e AX) risultino formalmente conformi al Regolamento Regionale n. 7/2017 e dimensionino il sistema di laminazione tramite pozzi perdenti e condotte interrate sulla base dei dati LSPP di ARPA Lombardia, il Comitato ritiene necessario un approfondimento indipendente che tenga conto: a) della coerenza tra i dati di rischio idraulico riportati su suolo.it per l'area di Cremona e i parametri di progetto assunti negli elaborati di invarianza idraulica; b) dell'effettiva capacità di infiltrazione dei terreni nel lungo periodo, anche in relazione alla natura prevalentemente limo-argillosa riscontrata dallo Studio geologico (Allegato AT), che potrebbe ridurre nel tempo l'efficienza dei pozzi perdenti; c) degli effetti cumulativi sul reticolo idrico e sulla rete fognaria comunale derivanti dagli altri interventi di trasformazione in corso nella medesima zona produttiva.

Si chiede che il Comune disponga una verifica tecnica indipendente, anche in contraddittorio con ARPA Lombardia, sulla tenuta nel tempo del sistema di laminazione proposto, e preveda in convenzione un piano di manutenzione e monitoraggio periodico dei pozzi perdenti e delle opere di invarianza idraulica, con oneri a carico del proponente.

OSSERVAZIONE N. 8 – Bonifica ambientale del sito industriale dismesso

L'area oggetto del Piano Attuativo ospitava, sino alla sua dismissione, lo stabilimento industriale ex SCAC, storicamente destinato alla produzione di manufatti in cemento – tipologia di attività industriale nella quale non può escludersi, in assenza di specifica documentazione contraria, il pregresso utilizzo di amianto o di altre sostanze pericolose nei processi produttivi o nei materiali edilizi degli immobili preesistenti.

Il Comitato non ha rinvenuto, tra gli elaborati esaminati, un piano di caratterizzazione ambientale del sito né una relazione relativa allo stato di eventuale contaminazione del suolo e del sottosuolo.

Trattandosi di un sito industriale dismesso da anni, si richiede che il Comune subordini l'avvio di qualsiasi attività di cantiere:

a) all'acquisizione e pubblicazione di un piano di caratterizzazione ambientale del sito, ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., volto a verificare l'eventuale presenza di amianto, idrocarburi o altre sostanze inquinanti nel suolo, nel sottosuolo e nelle strutture eventualmente ancora presenti;

b) qualora la caratterizzazione riveli superamenti delle concentrazioni soglia di contaminazione (CSC), all'espletamento delle procedure di bonifica o messa in sicurezza previste dalla normativa vigente, con certificazione finale di avvenuta bonifica da parte degli enti competenti (ARPA, ASST) prima del rilascio dei titoli abilitativi;

c) alla massima trasparenza nei confronti della cittadinanza, mediante pubblicazione degli esiti delle indagini ambientali e delle eventuali attività di bonifica sul sito istituzionale del Comune.

OSSERVAZIONE N. 9 – Dotazioni territoriali: monetizzazione anziché cessione reale delle aree a standard

Il Piano Attuativo prevede che, a fronte di un fabbisogno di dotazioni territoriali pari a 5.345,0 mq, solo 2.420,5 mq vengano effettivamente ceduti al Comune, mentre i restanti 2.924,5 mq (oltre il 54% del fabbisogno complessivo) vengano monetizzati al valore di 77,50 €/mq, per un importo complessivo di € 226.648,75. Il Comitato ritiene che il ricorso sistematico alla monetizzazione, in luogo della cessione reale di aree per servizi pubblici, riduca la dotazione effettiva di spazi pubblici e verde fruibile dalla collettività nella zona, in un contesto – quello dell'insediamento produttivo/logistico dell'area ovest di Cremona – già caratterizzato da elevato consumo di suolo.

Si chiede che il Comune valuti soluzioni alternative volte a massimizzare la cessione reale di aree, e che l'eventuale importo di monetizzazione venga vincolato, in sede di convenzione, alla realizzazione di opere pubbliche e di mitigazione ambientale localizzate nelle zone limitrofe all'intervento, ivi compreso il quartiere di Picenengo.

OSSERVAZIONE N. 10 – Impatto paesaggistico e altezza massima degli edifici

Il Piano Attuativo prevede un'altezza massima dei fabbricati pari a 16 metri (art. 5 N.T.A.), significativamente superiore alla tipologia edilizia residenziale/artigianale diffusa nel contesto circostante.

Si richiama quanto già rilevato dalla Commissione Paesaggio nella seduta del 3 settembre 2025, che ha subordinato il parere favorevole alla condizione che le strutture tecnologiche (cabina elettrica, impianto antincendio) siano trattate cromaticamente come l'edificio principale e che le cromie di mitigazione siano declinate verso toni di verde più naturale.

Si chiede che tali prescrizioni siano recepite in maniera vincolante e verificabile negli elaborati esecutivi, e che venga effettuata una verifica di inserimento paesaggistico (fotoinserimenti da punti di vista significativi, incluse le zone residenziali di Picenengo) prima del rilascio dei titoli abilitativi.

OSSERVAZIONE N. 11 – Consumo di suolo e coerenza con gli obiettivi di rigenerazione urbana

Pur trattandosi di un ambito già individuato dal P.G.T. quale Ambito di trasformazione soggetto a rigenerazione urbana (con conseguente riduzione del 50% del contributo di costruzione ai sensi dell'art. 43 c. 2-quater L.R. 12/2005), il Comitato osserva che l'intervento comporta comunque un rilevante consumo di suolo (superficie territoriale pari a 76.316 mq, superficie coperta pari a 21.943,4 mq) per la realizzazione di un insediamento a bassa intensità occupazionale quale la logistica.

Si chiede che il Comune valuti, in sede di decisione sulle osservazioni, il bilancio complessivo tra vantaggi occupazionali/fiscali attesi e impatti ambientali, paesaggistici e sulla qualità della vita dei residenti, motivando espressamente tale bilanciamento nel provvedimento conclusivo del procedimento.

OSSERVAZIONE N. 12 – Accesso pubblico e manutenzione delle aree verdi e a parcheggio cedute

La Relazione Illustrativa (par. 4.3.4) prevede che tra le dotazioni territoriali reperite e cedute al Comune (2.420,5 mq) figurino sia parcheggi pubblici di uso generale sia "aree verdi di arredo urbano e pertinenziali ai parcheggi", destinate alla "qualificazione dell'intorno urbano" e alla "ricomposizione paesaggistica degli spazi aperti", senza però che siano esplicitati né un impegno vincolante alla loro fruizione pubblica né il soggetto responsabile della loro manutenzione nel tempo.

Il Comitato chiede che tali aree verdi, unitamente alle ulteriori opere a verde previste dal progetto di mitigazione ambientale (Allegato AZ), siano espressamente destinate a libero accesso e fruizione da parte della cittadinanza – e non trattate come mero arredo funzionale ai parcheggi – e che tale destinazione d'uso pubblica sia formalizzata nella convenzione urbanistica.

Si chiede inoltre che gli oneri di manutenzione ordinaria e straordinaria di dette aree verdi (irrigazione, potatura, sostituzione delle essenze, pulizia) restino a carico del Soggetto Attuatore per l'intera durata di efficacia della convenzione urbanistica, così da non gravare sul bilancio comunale, già chiamato a farsi carico dell'incremento di patrimonio a verde pubblico conseguente alla realizzazione dell'intervento.

CONCLUSIONI

Per tutto quanto sopra esposto, il Comitato di Picenengo chiede che il Comune di Cremona:

- disponga la verifica indipendente della Superficie Operativa dell'insediamento, includendovi la strada asservita, e attivi, ove ne ricorrano i presupposti, dia corso alla procedura di verifica di assoggettabilità del progetto a VIA prevista dalla L.R. 15/2024. Tale procedura, in ragione del contesto generale degli insediamenti commerciali, artigianali, industriali e logistici, in essere e a progetto, oltre che scolastici, risulterebbe comunque auspicabile al fine di reperire dagli Enti sovraordinati le relative analisi e valutazione;
- valuti espressamente, motivando puntualmente, la compatibilità tra la destinazione logistica dell'insediamento e la qualificazione dell'area quale Ambito di Rigenerazione Urbana, alla luce dei principi in tema di aggravamento del carico urbanistico affermati dal Consiglio di Stato (Sez. IV, 26 settembre 2022, n. 8291);
- vincoli in convenzione e con apposita ordinanza la circolazione dei mezzi pesanti diretti all'insediamento a via del Commercio e agli itinerari verso SS10 e SS415 Paullese, escludendo espressamente via Picenengo dal traffico dei mezzi pesanti;
- subordini l'eventuale riclassificazione acustica dell'area a un autonomo procedimento di variante al piano di zonizzazione acustica, verifichi il rispetto del divieto di contatto diretto tra aree con scarto superiore a 5 dB(A) (art. 2, c. 3, lett. b, L.R. 13/2001), vincoli l'esercizio dell'attività logistica alla sola fascia diurna 6:00-22:00 e introduca misure di mitigazione acustica strutturali e un monitoraggio post-operam obbligatorio a tutela dei ricettori residenziali, in particolare R4a;
- introduca nelle Norme Tecniche di Attuazione e nella Convenzione Urbanistica limiti orari e prescrizioni gestionali a tutela della quiete e della sicurezza dei residenti;
- disponga una verifica indipendente e un piano di manutenzione vincolante per i sistemi di laminazione delle acque meteoriche, e subordini l'avvio dei cantieri a un piano di caratterizzazione e, se necessario, bonifica ambientale del sito ex SCAC, con piena trasparenza verso la cittadinanza;
- valuti soluzioni che privilegino la cessione reale delle aree a standard rispetto alla monetizzazione, e vincoli le somme monetizzate a interventi di mitigazione nelle zone limitrofe, incluso il quartiere di Picenengo;
- formalizzi in convenzione la destinazione a libero accesso pubblico delle aree verdi cedute e di quelle di mitigazione ambientale, ponendo i relativi oneri di manutenzione ordinaria e straordinaria a carico del Soggetto Attuatore;
- accolga le presenti osservazioni, motivando espressamente le determinazioni assunte in relazione a ciascuna di esse, ai sensi dell'art. 14, comma 2, della L.R. 12/2005.

Distinti saluti,

per il Comitato di Picenengo, Giovanni Lombardi

documento firmato digitalmente