

**POLO LOGISTICO AD ALTEDO DI MALABERGO**  
**UNA SCELTA IRRAGIONEVOLE E DAGLI ENORMI IMPATTI**  
**(Note raccolte a cura di Legambiente)**

Nella frazione di Altedo, comune di Malabergo, è in previsione un nuovo polo logistico da realizzarsi su aree agricole, per una superficie complessiva di circa 73 ettari (730.000 metri quadri) che ospiterà i capannoni (circa 321.000 di superficie coperta) e le relative aree dei servizi (circa 195.000 metri quadri) e renderà impermeabile circa 516.000 metri quadri di terreno.

L'accordo territoriale per la realizzazione del maxi polo della logistica è stato approvato dal [Consiglio Metropolitan il 25 novembre 2020](#), entrando quindi nella fase attuativa.

Il Polo sarà realizzato dal fondo immobiliare APRC di Lione.

Di seguito alcune valutazioni degli impatti, un elenco di incongruenze a livello di scelta pianificatoria e alcune domande per cui si vorrebbe una risposta dalla politica.

#### Aria

Il polo logistico **produrrà migliaia di nuovi spostamenti di mezzi al giorno**. La mancanza della linea ferroviaria di fatto fa sì che neppure una tonnellata di merci arriverà su ferro. In un contesto in cui l'Italia è in infrazione rispetto alla qualità dell'aria e in particolare di un bacino padano costantemente fuori dai limiti sanitari, come è valutato questo aumento di emissioni sul Piano dell'Aria regionale?

#### Pianificazione e congestione

**Com'è possibile che la pianificazione metropolitana consenta di fare un nuovo polo logistico lontano dalla linea ferroviaria, condannando le merci del polo a viaggiare solo su gomma?**

Perché non si va all'Interporto dotato di ferrovia e gestito dal Pubblico (Comune di Bologna e città metropolitana detengono oltre il 50% delle quote)? Peraltro l'Interporto ha già dei piani di ampliamento in corso.

Il posizionamento a nord della Città risulta particolarmente sbagliato: le merci che dall'Europa arrivano in Italia da Nord attraversando le Alpi hanno alte percentuali di utilizzo di treno, ma poi giunte negli interporti come Padova e Verona per raggiungere l'area di Altedo, non servita da treno, sarebbero obbligate ad essere trasferite su gomma; le merci che provengono da sud, invece, per raggiungere l'area di Altedo dovranno per forza passare attraverso Bologna **congestionando ancor di più la città e il nodo autostrada/tangenziale**.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) approvato dal Consiglio della Città metropolitana nel 2019, consente di insediare la logistica maggiore di 10.000 mq di Sf, oltre che all'Interporto anche negli ambiti produttivi sovracomunali dotati di casello autostradale, tra i quali il PUMS individua anche l'ambito produttivo di sviluppo di Altedo. L'eventuale insediamento di tale funzione è condizionato alla presenza ad un adeguato livello di servizio di trasporto pubblico metropolitano per garantire lo spostamento degli addetti non essendoci il collegamento ferroviario. In pratica mentre il PUMS si dà l'obiettivo di diminuire gli spostamenti del traffico a favore del trasporto collettivo, con lo scopo di migliorare la mobilità e ridurre le sostanze inquinanti nell'aria, questa norma fa esattamente il contrario: ci si preoccupa solo dell'apporto di traffico e inquinamento prodotto dagli eventuali addetti per recarsi al luogo di lavoro, che rischia di essere trascurabile rispetto a quello generato dai mezzi di trasporto delle merci dirette al polo.

### Suolo e paesaggio, valore agricolo

L'area cementificata è enorme, in un contesto ancora prevalentemente agricolo ed in una zona a rischio idraulico medio. Da una parte vengono impermeabilizzati centinaia di ettari, dall'altra si dovranno fare bacini di laminazione (circa 35.000 m<sup>3</sup>) per accogliere l'acqua che cadrà sulle aree impermeabilizzate.

E' di qualche mese fa la segnalazione della Coldiretti di una buona annata per la produzione di riso nazionale, assieme all'allarme per massicci ingressi in UE di riso poco controllato proveniente da altre parti del mondo.

Si segnala che i circa 73 ettari sacrificati dal progetto equivalgono ad una produzione di cibo di circa 570 tonnellate/anno di grano, che producono **calorie teoriche sufficienti a sostenere oltre 2000 persone.**

Il suolo consumato sarà **per sempre** sottratto alla possibilità di essere coltivato e la piantumazione di alberi a "compensazione" è solo un misero contentino.

Si andranno ad eliminare le ultime risaie attive del bolognese, una cultura che esiste dall'ottocento. Nelle relazioni di accompagnamento all'intervento ("Modifica dell'Art 4 dell'Accordo Territoriale per gli ambiti produttivi sovracomunali) è **indicato - falsamente - che le risaie sono state abbandonate. Al contrario sono state in attività anche nel corso del 2020. Come mai questa omissione?**

Negli stessi atti pubblici si dice che "l'area in oggetto, quale depauperata di reale valore paesaggistico e naturalistico, ha perso completamente i valori naturali": si tratta di un'affermazione completamente soggettiva e slegata dalla realtà.

E' vero esattamente l'opposto: **l'area sulla quale insiste il polo logistico non ha subito, almeno negli ultimi 20 anni, significative modifiche tanto negli aspetti naturali quanto nelle tipologie d'uso ed è sottoposta ad un vincolo di zona umida e area agricola costituente zona di particolare interesse naturalistico e paesaggistico della pianura alluvionale sia nel PTCP che nel PTM, la cui validità viene ignorata nelle relazioni sopra esposte.**

Sulla base di quali presupposti l'Unione Terre di Pianura ha chiesto di stralciare tale vincolo nelle proprie osservazioni al PTM? **Come è possibile prevedere tale polo logistico in un'area che si sapeva già gravata da vincolo da parte di un Piano appena adottato?**

La situazione di fatto è che l'area sulla quale insisterebbe il Polo Logistico non ha subito sostanziali modifiche rispetto alle motivazioni che hanno determinato l'apposizione del vincolo all'interno del PTCP tuttora vigente (e che il PTM ha confermato) pertanto **non sussistono motivazioni oggettive che consentano la messa in discussione del vincolo stesso.** E' ragionevole che un piano ponga dei vincoli e contestualmente rimandi ad accordi di programma la loro rimozione (come sembra evincersi dalla risposta della Città Metropolitana alle osservazioni sul PTM inviate dall'Unione terre di Pianura)?

Il PTM si pone 5 sfide, la prima delle quali è tutelare il suolo, che ha quale obiettivo quello di "assicurare cibo sano, aria pulita, acqua abbondante, le risorse più preziose che il suolo produce per la salute dei viventi, contrastando la dispersione insediativa e salvaguardando gli ecosistemi". Sempre il PTM dichiara che "la Sfida 1 riguarda il territorio rurale, articolato nell'ecosistema agricolo". **Le Norme riguardanti gli ecosistemi agricoli non prevedono interventi di nuova edificazione o aumenti della volumetria complessiva, con la sola eccezione degli edifici per servizi agricoli.** Esattamente lo stesso tipo di area sulla quale si vorrebbe realizzare il Polo Logistico.

Peraltro nelle comunicazioni stampa della Città Metropolitana si dice che questo intervento rientra nel 3% di consumo di suolo fissato dalla LR 24/2017. Non vorremmo però che questa affermazione

mediatica non fosse sostanziata da una effettiva contabilizzazione. Siamo infatti ancora in una fase transitoria della LR 24/2017 (che sconta già proroghe di un anno): non è chiaro se sia già vigente il calcolo del 3% o se inizierà al 2021. **Ci sono garanzie che tra qualche anno non si scopra che queste aree non sono state contabilizzate?**

**E' stato effettuato dalla città metropolitana un censimento dei capannoni vuoti e delle aree dismesse idonee ad ospitare attività di logistica?** E' in atto un piano per favorire il riuso invece della trasformazione del territorio urbanizzato? Il nuovo PTM è il primo Piano di area vasta adottato dopo la nuova legge regionale urbanistica, che a parole punta sulla rigenerazione urbana: **non dovrebbe dunque esserci un cambio di rotta?** Oppure si è ceduto ai ricatti del mercato internazionale della logistica, per cui i parametri di scelta di un'area sono la velocità con cui questa è resa disponibile?

Il polo logistico proposto sembra non essere stato soggetto alla necessaria Valutazione ambientale VALSAT di uno strumento di Pianificazione territoriale sovraordinato. Senza una valutazione ambientale preventiva **non potrebbe entrare nella pianificazione che determina trasformazioni del territorio e dunque sarebbe una previsione illegittima. Com'è la situazione della VALSAT del polo logistico di Altedo?**

#### Lavoro

Il lavoro è fondamentale in un momento di crisi come quello attuale. Ma non può essere disgiunto dal modello di economia e di società che la politica vuole costruire. La trasformazione del territorio proposta a scatola chiusa da un gruppo immobiliare internazionale è quello che ci serve? Si conoscono i nomi delle aziende che opererebbero all'interno del polo? Quali garanzie sono state fornite circa la loro solidità economica e capacità di garantire lavoro di qualità, stabile, adeguatamente remunerato e tutelato e che gli annunciati 1500 posti di lavoro non siano di tipo precario?

**L'azienda proponente ha presentato nel 2018 un analogo progetto a Vercelli sul quale si dichiaravano 1500 posti di lavoro per un'operazione poi non andata a buon fine (come riportato dal quotidiano la Stampa).**

Sarà una logistica che andrà ad incrementare ancora di più il ruolo dell'e-commerce e colpire altre attività di vendita diretta sul territorio?

#### Compensazioni e greenwashing.

È ora di smetterla di usare impropriamente la piantumazione di alberi come argomento per parlare di interventi sostenibili e di "compensazione".

Il suolo perso è un intervento irreversibile che comporta danni alla produzione di cibo, alla capacità di assorbire acqua, di mitigare il calore estivo, di ospitare forme di vita. Piantare alberi può compensare solo una minima parte di questi interventi. Inoltre è del tutto inefficace contro la quantità di inquinamento ed emissioni generati da un intervento simile.

Anche la terminologia utilizzata per illustrare i progetti ai cittadini non deve essere ingannevole ma invece deve essere precisa. La sostenibilità esiste se non si consumano risorse non rinnovabili e se il saldo emissivo di gas serra è pari a zero. In questo caso nessuna di queste condizioni è garantita, anzi si peggiora drasticamente lo stato ambientale. Ci si chiede come questa situazione possa essere giudicata in una Valutazione Ambientale Strategica (che comunque sembra mancare).

Riteniamo gravissimo il documento presente sul sito ufficiale del [Comune di Malalbergo](#), in cui la sindaca del Comune usa frasi del tutto fuorvianti e non corrette:

- “la zona sarà classificata come APEA: area produttiva ecologicamente attrezzata, diventando autonoma anche per il ciclo dei rifiuti e la tutela del reticolo idraulico e della qualità delle acque.”
- “l'autosostenibilità dell'intervento in termini green. “

Fraasi che inducono a pensare ad un polo dove i rifiuti si ricicleranno internamente e che non produrrà impatti. Cosa tutt'altro che vera.

La logistica è strategica per il territorio?

Secondo [l'analisi dell'Istituto IRES della CGIL](#) che commenta la situazione di Piacenza (territorio ad alta vocazione di logistica) : “Da un punto di vista strutturale, ...è da evidenziare come la scelta di costruire un modello produttivo sulla logistica non abbia prodotto un vantaggio competitivo in termini di generazione del valore aggiunto”

E' dunque legittimo chiedersi: la logistica rappresenta un settore economico di valore per il territorio e per cui valga la pena pregiudicare un ampio consumo di suolo?