

Da trasmettere alla PEC [provpc@cert.provincia.pc.it](mailto:provpc@cert.provincia.pc.it) o per posta raccomandata in Corso Garibaldi, 50 – 29121 Piacenza

spazio riservato al protocollo	spazio riservato all'ufficio
	n. registrazione: .....

**Osservazioni/contributi relativi al PTAV di Piacenza - Piano Territoriale di Area Vasta, assunto con Provvedimento Presidenziale n. 132 del 10/11/2023 (L.R. n. 24/2023, art. 45, comma 5)**

Al Presidente  
Provincia di Piacenza

**Il/La sottoscritto/a:**

Cognome e nome: TORRE VINCENZO

Nato a

Codice Fiscale

Residente in via

(Comune, località, indirizzo)

**in qualità di (barrare):**

privato/a cittadino/a

rappresentante dell'ente/associazione .....

☒ legale rappresentante della Società **BASSANETTI & C. S.r.l.**

con sede a Via GRANELLI 15° San Nazzaro – Monticelli d'Ongina (PC)

altro (specificare) .....

presa visione della documentazione assunta dall'Amministrazione Provinciale, al fine di contribuire alla formazione del PTAV, **presenta il seguente contributo/osservazione:**

**TIPOLOGIA DI CONTRIBUTO (barrare):**

correzione di errore

☒ modifica di contenuto/documento

☒ inserimento di nuovo contenuto/documento

altro (specificare) .....

## MOTIVAZIONE DEL CONTRIBUTO (PREMESSA):

### Premesso che:

1. Il Gruppo Bassanetti si è fatto promotore di un importante progetto di rilevanza territoriale per il potenziamento del trasporto delle merci con forme maggiormente sostenibili rispetto alle attuali e, in particolare, con la proposta del potenziamento delle infrastrutture per il trasporto via fiume. Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo porto/terminal fluviale in Comune di Monticelli d'Ongina direttamente collegato al Fiume Po, in grado di costituire un terminale di interscambio per trasporti merci di lunga percorrenza.

La struttura portuale prevede, per l'accesso del trasporto commerciale, l'utilizzo dell'estuario rigurgitato del T. Chiavenna la cui larghezza (circa 30 m utili con natanti della larghezza massima di 11,50 m) consentirà un regolare svolgimento del traffico in entrata ed in uscita. L'accesso al porto potrà realizzarsi mediante la creazione di un'apertura dell'argine del Chiavenna, che metterà in collegamento la zona golenale a ridosso dell'argine maestro con il Chiavenna stesso.

La struttura portuale sarà costituita da 2 moli formate da 4 banchine d'attracco della lunghezza di 120 m, in grado quindi di accogliere i natanti il cui transito è previsto dalla conca di navigazione. La larghezza dei moli è stata prevista in 30 m per garantire le operazioni di carico e scarico delle merci dai due lati dello stesso e sul lato di banchina (banchine verso terra) e per consentire la presenza dei mezzi di carico e scarico e di trasporto. Anche la larghezza dello specchio d'acqua, fra due banchine d'attracco, è stata prevista con larghezza pari a 30 m ad eccezione di un attracco speciale con luce pari a 15 m dedicato al carico/scarico di trasporti eccezionali da movimentare mediante gru a cavalletto e non tramite stackers. Lo specchio d'acqua che costituirà l'area di manovra per l'entrata e l'uscita dei natanti avrà dimensioni di circa 190 m in modo di consentire la totale rotazione degli stessi.

L'invaso portuale è stato ipotizzato con una profondità massima di circa 4,10 m ottenuta mediante operazioni di sbancamento e dragaggio e la formazione delle banchine di sponda inclinate è stata prevista in terreno naturale protetto da un materassino protettivo.

I pontili di attracco dei natanti avranno invece pareti verticali verso acqua realizzate mediante diaframmi tirantati in testa e formati da palancole in acciaio sormontate da una potente trave di bordo in calcestruzzo armato. Alla trave di bordo saranno collegate delle briccole aventi la funzione di sostenere i parabordi e di guidare i natanti in fase di ascesa o discesa dei livelli idrici del porto garantendone sempre il corretto riposizionamento d'ormeggio.

I pontili saranno ovviamente dotati di bitte d'ormeggio e di tutti i servizi complementari quali la viabilità, i parcheggi, la rete elettrica, la rete acquedottistica. L'illuminazione notturna sarà garantita da torri faro.

A supporto della realizzazione della zona d'acqua, e dovendo ovviamente realizzare strutture fisse non sommergibili all'interno dell'area golenale, si sono previste aree rialzate e a rimbottimento fuori dall'argine maestro ed in adiacenza allo stesso e destinate a fini di tutela dell'arginatura maestra di dx di Po e di collegamento alle viabilità esterne e di realizzazione di servizi;

2. nell'ottobre 2018 Gruppo Bassanetti (unitamente alla Società TMC srl. per il progetto di realizzazione di un terminal intermodale ferroviario) hanno presentato al Ministero dei trasporti, con il supporto di Istituto sui Trasporti e la Logistica (ITL); fondazione a partecipazione pubblica, la proposta di Terminal intermodale ferroviario e di Terminal fluviale per l'adesione al **bando "Cef Connecting Europe Facility 2014-2020 Transport"** della Comunità europea, con il seguente titolo: *"Designing multimodal freight platforms bridging northern Emilia and southern Lombardy to the Ten-T network"*;
3. la candidatura al bando CEF è stata sostenuta dalla **Regione Emilia-Romagna con note dell'Assessore all'Ambiente e dell'Assessore ai Trasporti e Infrastrutture**;
4. la candidatura al bando CEF è stata sostenuta dai **Comuni di Monticelli d'Ongina, Castelvetro Piacentino, Cortemaggiore, San Pietro in Cerro, Villanova sull'Arda**;
5. il **Ministero dei trasporti** ha ritenuto la proposta di interesse nazionale, sottoponendola ad INEA (Innovation And Networks Executive Agency) per il finanziamento della fase progettuale;

6. il **Comune di Monticelli d'Ongina** ha ulteriormente in più occasioni espresso interesse all'iniziativa, dichiarando il proprio impegno per facilitare l'approvazione del progetto;
7. la Camera di Commercio di Piacenza, Associazione industriali di Piacenza, Associazione industriali di Cremona e Legacoop hanno espresso il pieno sostegno all'iniziativa;
8. **Innovation and Networks Executive Agency (INEA)**, delegata dalla Commissione europea, ha deciso di concedere una sovvenzione per l'Azione dal titolo "Progettazione di piattaforme merci multimodali che collegano l'Emilia settentrionale e la Lombardia meridionale alla TEN -T Network" - numero di azione 2018-IT-TM-0118-S; tale azione fa parte del progetto globale che mira a realizzare i lavori di costruzione di due nuovi terminal - il terminal ferroviario intermodale di Piacenza e il terminal della navigazione interna sul fiume Po;
9. nel maggio 2019 è stato sottoscritto l'agreement tra INEA e Gruppo Bassanetti e TMC s.r.l., che prevede il finanziamento a fondo perduto del 50% dei costi per la progettazione definitiva del Terminal multimodale ferroviario e del terminal fluviale;
10. INEA ha approvato la rendicontazione intermedia delle attività svolte dalla sottoscrizione dell'agreement, afferente alla redazione del progetto preliminare del terminal fluviale.

#### **Visti:**

11. il **Piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP) della Provincia di Piacenza** che individua nei comuni di Caorso e Monticelli d'Ongina, in località Foce Chiavenna, un porto fluviale come nuovo "Polo funzionale" qualificato come "*porto commerciale e turistico*" e con caratterizzazione funzionale "*Infrastrutture per il trasporto, commerciale, attrezzature ricreative e turistiche*" (Scheda n.5, Allegato N8 alle NTA);
12. i **Piani strutturali (PSC) dei Comuni di Monticelli d'Ongina e Caorso** hanno recepito le indicazioni del PTCP nei propri strumenti urbanistici comunali, individuando un "*Nuovo polo funzionale – Porto fluviale*";
13. il **rinnovato sostegno dei Comuni di Monticelli di Ongina, Castelvetro P.no, Cortemaggiore, San Pietro in Cerro, Villanova sull'Arda e Besenzone** che nel mese di aprile 2021 hanno confermato, con nota inviata al Presidente della Regione, la condivisione del progetto;

#### **Considerato che:**

14. la **Comunità europea**, sin dalla ratifica degli Accordi di Parigi sul clima nel 2016 e l'inclusione dei *Sustainable Development Goals* (SDGs) delle Nazioni Unite nelle direttrici del proprio sviluppo, ha imboccato la strada della sostenibilità, con l'adozione di un'ambiziosa agenda climatica che, recentemente rivista, prevede entro il 2030 la riduzione dei gas serra tra il 50 e il 55% rispetto ai livelli del 1990, con l'obiettivo di rendere la società e l'economia europee carbon neutral entro il 2050; per il settore dei trasporti la riduzione prevista delle emissioni al 2050 è pari al 90%;
15. la **Commissione europea** ha potenziato le politiche europee con l'adozione dello *European Green Deal* stanziando importi che saranno parte integrante dello storico piano di stimolo previsto dal pacchetto *Next Generation EU*, in cui la transizione industriale, energetica e dei trasporti sono considerati elementi centrali per la ripresa economica del Vecchio continente;
16. il **Consiglio europeo** ha stabilito che il 30% delle risorse del piano *Next Generation EU* e del prossimo bilancio pluriennale 2021-2027 saranno destinate a interventi sostenibili per la mitigazione dei cambiamenti climatici, ha definito il budget per il rinnovo del Connecting Europe Facility (CEF); in particolare, sono state individuate risorse complessive per i trasporti pari a 21.38 miliardi di euro, basando il focus degli investimenti sul completamento delle interconnessioni mancanti tra i cosiddetti corridoi core e comprehensive della mobilità europea (TEN-T - Trans European Transport Network), l'eliminazione dei colli di bottiglia e l'interoperabilità tra i diversi mezzi di trasporto,

assicurando come prerequisito la sostenibilità di tutti gli interventi sia nella fase di progettazione e costruzione, che in quella di esercizio;

17. la **Missione 3 del PNRR** (M3C2 "Intermodalità e logistica integrata" con stanziamento di 3,13 miliardi di euro) prevede il **potenziamento dei servizi di trasporto merci secondo una logica intermodale** in relazione al sistema degli aeroporti e punta a garantire l'interoperabilità della piattaforma logistica nazionale (PNL) per la rete dei porti, mirando *"a rendere, entro il 2026, il sistema infrastrutturale più moderno, digitale e sostenibile, in grado di rispondere alla sfida della decarbonizzazione indicata dall'Unione Europea con le strategie connesse allo European Green Deal (in particolare la "strategia per la mobilità intelligente e sostenibile", pubblicata il 9 Dicembre 2020) e di raggiungere gli obiettivi di sviluppo sostenibile individuati dall'agenda 2030 delle Nazioni Unite"*;
18. la **Giunta regionale**, coerentemente con gli obiettivi perseguiti negli ultimi 10 anni di ridurre il traffico pesante su strada e l'inquinamento e incrementare la sicurezza nei trasporti, nella presentazione della legge di stabilità regionale 2020 ha dichiarato l'impegno a *"rafforzare le politiche per la qualità dell'aria con azioni coordinate per tutto il "bacino padano" con un nuovo piano di lotta all'inquinamento dell'aria che respiriamo. .... **La Regione intende continuare a trasferire quote di traffico di trasporto merci dalla modalità stradale alla modalità ferroviaria nonché a quella fluviale/fluviomarittima, disincentivando il trasporto stradale, con la possibilità di diversione di nuovi traffici merci verso modalità più sostenibili, in vista della auspicata ripresa economica;***
19. la **Regione Emilia-Romagna** sostiene che la Logistica sostenibile possa rappresentare la *"leva per la competitività dell'agroalimentare: Emilia-Romagna, hub naturale e snodo strategico"*; *"Export, competitività e nuove sfide sui mercati. Sempre più un sistema di trasporti e rifornimenti efficiente ha un ruolo strategico nel settore agroalimentare, nella commercializzazione e nella distribuzione. Per quanto riguarda le politiche e le azioni regionali nei trasporti, il nuovo Piano integrato dei trasporti (Prit 2025) prevede il potenziamento delle infrastrutture per l'accessibilità dei territori e delle reti di trasporto, evitando strozzature e discontinuità. **Tra le azioni della "Piattaforma logistica regionale" vanno ricordati lo sviluppo dei nodi intermodali e il rafforzamento dei collegamenti con i porti; il miglioramento dei collegamenti di ultimo miglio, lo sviluppo dell'intermodalità (soprattutto sulle direttrici internazionali e sui corridoi principali), l'adeguamento e il potenziamento della rete ferroviaria merci"***;

**Considerato inoltre che:**

20. il **D.P.R. 616/1977** prevede che le Regioni che si affacciano sul Po e sulle idrovie collegate esplicino le funzioni di comune interesse relative alla navigazione interna; a tal fine, l'Intesa interregionale per la navigazione interna fra le Regioni Veneto, Lombardia, Emilia-Romagna e Piemonte, a partire dal 1978 svolge il ruolo di coordinamento per l'esercizio delle funzioni amministrative in materia;
21. la **Legge 380/1990** definisce il sistema idroviario padano-veneto di preminente interesse, ne attribuisce la competenza e la realizzazione al Ministero dei trasporti; con il Decreto del Ministero dei trasporti e della navigazione del 25/06/1992 vengono individuati gli elementi costituenti il sistema, nonché la sua precisa individuazione per un'estensione di 957,5 km;
22. la **Decisione n.1692/96** del Parlamento europeo ha inserito il sistema idroviario padano-veneto nella rete transeuropea delle vie d'acqua navigabili;
23. la **legge 16/2000** ha individuato il sistema Po come via navigabile E91, il percorso costiero nell'Adriatico come E90-01 e il relativo sistema dei porti da P91-01 a P91- 01-03;
24. il **D.lgs. 31 marzo 1998 n.112** ha conferito alle Regioni (Emilia-Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto) la gestione del sistema idroviario. Ciò ha reso necessario il riordino delle competenze del Magistrato per il Po, struttura periferica del previgente Ministero dei lavori pubblici, portando alla formazione di AIPO (Agenzia Interregionale per il fiume Po), di cui alla L.R. 42/2001, il cui scopo principale è la gestione (dalla progettazione alla costruzione) delle opere idrauliche su tutto il bacino del Fiume Po;

25. l'**Unione europea**, con il Libro Bianco del settore trasporti nel 2001 e successivamente nel 2006 indica le principali linee guida per lo sviluppo del sistema di navigazione interna (IWT – Inland Waterway Transport) individuando quattro macro-obiettivi:
- promuovere e rafforzare la posizione competitiva del sistema nel quadro generale dei trasporti;
  - **facilitarne l'integrazione nella catena intermodale**;
  - creare le condizioni favorevoli per ulteriori sviluppi e innovazioni;
  - **incoraggiare le aziende ad utilizzare questa modalità di trasporto**;
26. il **Regolamento Europeo n.1315/2013 del 11/12/2013** sulla rete TEN-T inserisce l'intero sistema idroviario padano veneto nella "rete centrale" (core networks) e nel Corridoio 3 – Mediterraneo, **riconoscendo pertanto il contributo fondamentale che potrebbe essere portato dal trasporto fluviale alla risoluzione del problema della crescente domanda di trasporto**;
27. la **Regione Emilia-Romagna**, sebbene il trasporto lungo il F. Po sia condizionato da vari fattori come i prolungati periodi di bassa portata e l'assenza di infrastrutture, **ha sempre creduto nella navigazione fluviale operando importanti investimenti, fino all'inaugurazione, nell'anno 2018, della nuova conca di navigazione di Isola Serafini, costata circa 47 milioni di euro e finanziata per circa 40 milioni di euro**;
28. la **nuova conca di navigazione di Isola Serafini è, oggi, pienamente funzionante** e permette la navigazione a monte dello sbarramento artificiale rappresentato dalla centrale idroelettrica Enel di Isola Serafini fino a Piacenza; tale intervento rientra tra quelli previsti dal progetto europeo Iniwias, che punta a migliorare la rete idroviaria del Nord Italia per **accrescere il ricorso al trasporto merci sulle vie d'acqua interne**;
29. l'**Unione Navigazione Interna Italiana di Venezia** nel Novembre 2020 ha redatto una proposta denominata "Programma di completamento e di rilancio della Navigazione Interna, per trasporti sostenibili in previsione dell'accesso ai fondi Recovery Fund", che descrive **"la navigazione interna in Italia, occasione di sviluppo e rilancio economica nei settori del trasporto turistico e delle merci"**;
30. il **nuovo PRIT della Regione Emilia-Romagna** precisa che *"in riferimento al Porto commerciale di Piacenza che era stato previsto sia nel PRIT 98 che nel PTCP della provincia di Piacenza, mentre resta valida la sua valenza ai fini turistici, valutati i profondi cambiamenti socio-economici che hanno investito l'Italia in questi ultimi dieci anni e alla luce della recente (2018) inaugurazione della nuova conca di navigazione di Isola Serafini che rende possibile verso monte il flusso di navigazione, si ritiene necessario aggiornare gli studi svolti nel 2003-2004 in collaborazione con gli Enti territoriali relativi all'individuazione della sua localizzazione e al suo dimensionamento (anche per fasi). **La soluzione da individuarsi, oltre ad essere coerente con l'effettivo livello di navigabilità disponibile sul Po e alla necessità di coordinarsi con il vicino porto commerciale di Cremona, dovrà valutare la qualità e fattibilità del collegamento con il sistema infrastrutturale e logistico dell'hinterland, favorendo le dotazioni logistiche esistenti, che potranno essere potenziate con appositi scali merci ferroviari (come ad es. in località Monticelli di Ongina)**", prevedendo quindi la stretta correlazione tra porto fluviale e raccordo ferroviario e mutuando così le esperienze più virtuose presenti in Europa*;

**Considerato infine che:**

31. la logistica si è sviluppata nel distretto piacentino e del basso lodigiano a partire dagli anni '90 dello scorso secolo, quando diversi poli logistici di importanti dimensioni sono stati inseriti negli strumenti di pianificazione territoriale dagli enti locali e sono stati realizzati; negli ultimi 30 anni nel territorio piacentino e della bassa lodigiana si è così assistito ad una **concentrazione eccezionale di attività legate alla logistica dovute alla posizione favorevole di questo contesto territoriale che permette la diramazione delle merci lungo tutte le direttrici verso l'Europa, verso i porti nazionali, verso il sud e il nord Italia**, utilizzando la rete autostradale;

32. il comparto ha conosciuto il boom a metà degli anni 2000 con l'insediamento di player logistici di primo piano, sia italiani che europei, che riconoscono, in particolare, i poli piacentini come location ottimale, venendosi a creare un vero e proprio comparto "plurilocalizzato", che costituisce quello che oggi si può chiamare il **"Sistema Logistico centro padano"**;
33. la Provincia di Piacenza è caratterizzata dall'elevata presenza di aree industriali e piattaforme logistiche (Piacenza, Castel San Giovanni, Caorso-Monticelli, Pontenure e Fiorenzuola) alle quali si aggiungono: Casalpusterlengo, Cremona e Broni-Stradella per una superficie occupata totale di oltre 10 milioni di m<sup>2</sup>, interamente collocati sulla cosiddetta "Y rovesciata", individuata dai due rami della A1 e dell'A21 e dell'analogo triangolo ferroviario; il Quadro Conoscitivo diagnostico del PTAV, tra le qualità e resilienze, segnala *"sistema produttivo supportato da una rete infrastrutturale che costituisce 'nodo' di collegamento strategico", "attrattività del territorio per le funzioni logistiche", "sviluppo occupazionale legato alla filiera logistica" e "aumento dell'occupazione nel capoluogo, a Castel San Giovanni e nei comuni della pianura, grazie soprattutto allo sviluppo del settore terziario e logistico"*;
34. **Piacenza è stata individuata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti come "Città Territorio Snodo"**, grazie alla sua posizione strategica sulla linea ferroviaria Milano - Bologna e lungo il percorso dell'A1 Milano - Napoli e della A21 Torino - Brescia, oltre che grazie alla sua collocazione tra due piattaforme transnazionali: la Tirreno - Brennero (La Spezia, Parma, Verona) e il "Corridoio 24 dei due mari" (Genova - Rotterdam), nonché in forza della sua prossimità al Corridoio Paneuropeo 5 tra Torino e Genova;
35. **il territorio di Piacenza è ricompreso all'interno dell'area Zona logistica speciale del porto di Genova** (legge 16 novembre 2018, n. 130);
36. **il territorio di Piacenza**, in considerazione delle piattaforme logistiche esistenti, ricopre il ruolo naturale di **retroporto del porto di Genova**;
37. attualmente i poli logistici trasferiscono su gomma gran parte delle merci, tanto che **lungo la viabilità del solo Comune di Piacenza transitano oggi oltre 15.000 autocarri, ogni giorno**; il Quadro Conoscitivo diagnostico del PTAV, tra le vulnerabilità e criticità, segnala *"il nodo stradale di Piacenza è caratterizzato da volumi di traffico significativi. Allo sviluppo degli insediamenti logistici e al prevalente impiego del trasporto su gomma per soddisfare tanto la mobilità dei passeggeri che delle merci, fanno riscontro condizioni di criticità ambientale del capoluogo (cfr. superamenti dei limiti di qualità dell'aria)"*;
38. **il territorio compreso nella Provincia di Piacenza è attualmente caratterizzato da livelli di inquinamento atmosferico superiori a quelli consentiti dalle normative comunitarie** (Piacenza è posta al 25° posto su mille città europee per mortalità indotta dalle polveri sottili), anche in considerazione dei rilevanti volumi di transito di mezzi commerciali indotti dagli insediamenti industriali e dalle aree logistiche ricadenti nell'area provinciale; risulta quindi necessario attuare interventi infrastrutturali finalizzati a limitare i livelli di inquinamento dell'aria, tanto che la Corte di Giustizia Europea del novembre 2020 ha condannato l'Italia per la qualità dell'aria nel nostro Paese, per ciò che riguarda appunto il Bacino padano. Dal Quadro Conoscitivo diagnostico del PTAV, infatti, emerge come una delle criticità di maggiore rilevanza della porzione di pianura della provincia, e in particolare dei Comuni appartenenti alla cosiddetta "Y rovesciata", sia il tema della qualità dell'aria (tra le vulnerabilità e criticità il Quadro conoscitivo diagnostico segnala *"nella porzione di pianura del territorio provinciale, dove si concentrano anche le principali sorgenti emmissive, si registrano condizioni di qualità dell'aria problematiche, in particolare per PM10 e NOx" e "i punti di debolezza territoriale più preoccupanti sono legati agli elevati indici di consumo di suolo, agli alti tassi di mortalità da incidenti e alle consistenti emissioni inquinanti (ozono e PM10)"*). Più nel dettaglio, si evidenzia come il traffico viabilistico concorra per oltre il 15% alle emissioni complessive di PM10, per quasi il 65% alle emissioni complessive di NOx, per oltre il 50% alle emissioni complessive di CO e per oltre il 33% alle emissioni complessive di CO<sub>2</sub>, evidenziandosi come rilevante fattore di pressione ambientale per questi inquinanti;

**Tenuto conto che:**

39. il trasporto fluviale assume un ruolo di rilevanza nel quadro della strategia dell'Unione Europea per un settore dei trasporti più sostenibile, per la coesione economica e sociale;

40. il miglioramento delle connessioni fluviali avrà impatti positivi anche sui servizi di trasporto delle merci, che diventeranno così più competitivi;
41. oltre all'aspetto trasportistico, anche alla luce della politica dell'UE in materia di cambiamenti climatici, il trasporto fluviale deve svolgere un ruolo crescente nel trasporto merci, al fine di rendere il sistema dei trasporti dell'UE più verde e più sostenibile, di contrastare efficacemente la congestione stradale e di contribuire a proteggere il clima e l'ambiente;
42. in ragione del suo valore di modalità di trasporto più sostenibile e rispettoso dell'ambiente, il trasporto fluviale è quindi di particolare rilevanza per il conseguimento degli obiettivi del Green Deal *"La strategia assunta dall'Unione europea per una mobilità sostenibile e intelligente mira ad ottenere trasporto delle merci più rispettoso dell'ambiente: in questa transizione modale il trasporto combinato è componente cruciale"*;
43. **per i motivi di cui sopra, la promozione del trasporto fluviale di merci rappresenta un obiettivo politico costante e prioritario per la Commissione, per il Ministero e per la Regione Emilia-Romagna;**
44. la Regione Emilia-Romagna è un nodo strategico e le **imprese locali grazie al terminal fluviale potranno avere un accesso competitivo ai mercati;**
45. l'idrovia consente una capacità di trasporto al costo più basso possibile, remunerando economicamente anche il trasporto delle merci meno remunerative, quali merci sfuse a basso costo specifico (granaglie, semi oleosi); merci sfuse di maggior peso specifico (minerali vari, sabbia e ghiaia); combustibili liquidi e liquidi vari in grande quantità; merci varie confezionate nei più svariati modi (balle, sacchi, fusti ecc.); trasporti speciali di dimensioni e peso non comuni, per cui solo la via d'acqua è adatta ed economica (macchinario vario, prefabbricati per costruzioni, parti di impianti di notevole ingombro);
46. risulta **fondamentale, per la competitività del settore e per il comune obiettivo dello sviluppo economico, disporre di un sistema di infrastrutture efficiente, integrato e performante;**
47. **in relazione all'importante concentrazione di logistica nel territorio piacentino, si rende necessario potenziare, oltre che il trasporto su ferro, anche il trasporto su acqua**, risposta concreta nel campo dei trasporti delle merci, per ridurre le emissioni in atmosfera e quindi migliorare la qualità dell'aria, obiettivo primario riconosciuto dalla Comunità europea, dallo Stato e dalla Regione Emilia-Romagna;
48. il Progetto preliminare del Terminal/porto fluviale risulta essere rispondente alle esigenze per lo sviluppo economico del territorio e per il superamento delle criticità connesse alla mobilità del territorio; anche nella considerazione che il Terminal/porto fluviale:
- è collocato in adiacenza al casello A21, al centro del nodo autostradale A1-A21;
  - può essere collegato alla linea ferroviaria Piacenza-Cremona (idonea al passaggio di treni con portate di 2.000 tons) attraverso la citata proposta di specifico terminal intermodale ferroviario, senza attraversamento di centri abitati;
  - è pienamente allineato con gli obiettivi assunti dal nuovo Piano integrato dei trasporti della Regione Emilia-Romagna (PRIT 2025);
  - è ubicato in un'area con la previsione di porto fluviale commerciale e turistico già individuata dal PTCP e dal PSC del Comune di Monticelli d'Ongina e di Caorso; il progetto proposto si inserisce, quindi, all'interno di un'area già pianificata, sulla quale sono già state effettuate specifiche valutazioni di sostenibilità ambientale;
  - è ubicato in un'area in cui non sono presenti centri abitati di rilievo nelle vicinanze e non sono quindi prevedibili impatti negativi indotti sulla popolazione residente;
  - è stato progettato con attenzione allo sviluppo sostenibile, prevedendo la minore pressione sulle matrici ambientali e prestando particolare attenzione:
    - alla gestione e trattamento delle acque,

- all'inserimento paesaggistico con importanti interventi di sistemazione a verde, mirati a garantire il corretto inserimento del Terminal/porto fluviale nel contesto territoriale,
  - alla compatibilità acustica;
  - alla gestione dei rifiuti;
  - al risparmio energetico e all'impiego di energie rinnovabili,
  - alle emissioni in atmosfera,
  - alle opere di compensazione ambientale nel territorio circostante, mirate a ripristinare la rete ecologica del territorio;
49. il **Terminal/porto fluviale**, localizzato immediatamente a monte della conca di Isola Serafini, permetterà di potenziare il traffico fluviale, ora decisamente contratto, nonostante la realizzazione della conca di Isola Serafini, permettendo il potenziamento del settore del trasporto commerciale di prodotti di vario tipo che possono trovare sensibile miglioramento per il trasferimento e la veicolazione di merci di tipo intermodale in un'area in cui sono presenti infrastrutture ferroviarie, autostradali e stradali di primaria importanza a livello nazionale e dove sarà realizzato anche il terminal intermodale ferroviario;
50. come richiesto dall'Accordo territoriale e richiesto dalle Amministrazioni comunali di Monticelli e Caorso, è stato commissionato un approfondito Studio del traffico indotto dal Terminal intermodale ferroviario e dal Terminal/porto fluviale, affidato alla società Aleph s.r.l. specializzata in modellazione del traffico e consulente della Regione, nel quale **è stata verificata la piena compatibilità con l'attuale assetto viabilistico del traffico connesso alla gestione del porto fluviale, anche considerando la realizzazione del Terminal intermodale ferroviario;**

#### **Tenuto inoltre conto che:**

51. **la Commissione europea ha accolto con favore l'accordo politico raggiunto in data 19 dicembre 2023 tra il Parlamento europeo e il Consiglio sul regolamento alla base della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T).** I legislatori hanno convenuto di intensificare notevolmente gli sforzi per costruire una TEN-T sostenibile e resiliente, che comprende forti incentivi per aumentare l'uso di forme di trasporto più sostenibili e migliorare la multimodalità - la pratica di combinare modi di trasporto per un unico viaggio - all'interno del sistema europeo dei trasporti.

Per garantire il completamento tempestivo della rete - entro il 2030 per la rete centrale, 2040 per la rete centrale estesa e 2050 per la rete globale - l'accordo comprende anche una migliore governance, ad esempio con atti di esecuzione per le principali tratte transfrontaliere e altre sezioni nazionali specifiche lungo i nove corridoi di trasporto europei. Ciò, unitamente a un maggiore allineamento tra i piani nazionali di trasporto e di investimento e gli obiettivi TEN-T, garantirà la coerenza nella definizione delle priorità per le infrastrutture e gli investimenti.

#### **Evidenziando che:**

52. l'ubicazione proposta per la realizzazione del Terminal/porto fluviale è particolarmente favorevole in quanto:
- prevede la vicinanza ad un nuovo terminal intermodale ferroviario raccordato in linea con la linea Piacenza-Cremona, linea ferroviaria capiente e già struttura per il trasporto di treni di dimensioni europee: 750 m di lunghezza e capacità di 2.000 tonnellate;
  - si colloca in prossimità di numerosi insediamenti logistici, pianificati ed autorizzati nei comuni di Monticelli d'Ongina e di Caorso;
  - si colloca in prossimità del casello autostradale (circa 500 m) collegato attraverso la SS10, già idonea e non saturata;
  - la connessione con il casello autostradale non richiede l'attraversamento di centri abitati;



- il traffico indotto dal porto fluviale, come ampiamente dimostrato da studi già effettuati e messi a disposizione dai comuni e di codesta spett.le Provincia, è pienamente compatibile con l'attuale assetto viabilistico;
  - è possibile un favorevole inserimento paesaggistico ed ambientale;
  - il porto, in fase di avanzata progettazione, prevede le più innovative tecniche di sostenibilità ambientale;
53. il terminal/porto fluviale, come sopra evidenziato, è pienamente in linea con le politiche europee, nazionali, regionali ed anche provinciali;
54. l'industria piacentina gioverà di una maggiore competitività, potendo trasferire le proprie merci sul mercato con minori costi;

**Ritenendo infine che:**

55. il PTAV, oltre che al tema di trasporto fluviale per uso turistico, debba porre maggiore attenzione al tema della mobilità delle merci via fiume, riconoscendo la necessità impellente di ridurre il transito di automezzi pesanti sul territorio provinciale e di migliorare conseguentemente la qualità dell'aria, che - oggi è chiaramente accertato - trovi in Piacenza la peggiore dell'intero continente europeo;
56. il PTAV non possa non cogliere la strategicità della previsione di terminal/porto fluviale in Comune di Monticelli d'Ongina - progetto cofinanziato dalla Comunità europea, sulla base delle proposte del Ministero delle infrastrutture, supportate dalla Regione e dai Comuni dell'ambito territoriale - che potrà incidere sulle criticità presenti del territorio;

**OGGETTO DEL CONTRIBUTO:**

In tale contesto, il progetto proposto di Terminal/porto fluviale nel comune di Monticelli d'Ongina assume quindi valenza strategica, risultando in grado di fornire una efficiente risposta a molte delle problematiche sopra sommariamente esposte, rappresentando sicuramente l'occasione per un miglioramento delle condizioni e della funzionalità del territorio provinciale, sia con riferimento agli aspetti di qualità dell'aria, sia con riferimento agli aspetti di mobilità, sia con riferimento alle caratteristiche del sistema economico locale.

Il Terminal/porto fluviale proposto, infatti, garantirà l'efficientamento del sistema dei trasporti anche a servizio delle attività locali, con un evidente bilancio positivo in termini di traffico indotto e quindi sia in termini di funzionalità del sistema infrastrutturale stradale, sia in termini di connesse emissioni in atmosfera, con un evidente beneficio territoriale e miglioramento del bilancio emissivo globale, oltre che con la possibilità di disporre di modalità di trasporto a minore costo.

La proposta, inoltre, risulta pienamente rispondente con quanto previsto dalla Strategia del PTAV per l'“Obiettivo generale 2, Il corridoio insediativo della Via Emilia - Terra dell'innovazione, vivibile e attrattiva: nuove traiettorie di sviluppo”, in cui si specifica che “l'inquinamento legato ai trasporti è un'altra delle importanti criticità di questa porzione della provincia [...]”. In particolare, la proposta persegue concretamente quanto previsto da:

- a. **Obiettivo specifico 2.1** *“Operare per un ri-orientamento delle traiettorie di sviluppo verso settori a minore consumo di suolo, orientati verso le green technologies, ad alto valore aggiunto e con maggiori garanzie sociali”*: politica/azione A 2.1.3 “Promuovere la nascita di sistemi di governance strategico delle aree logistiche in grado di dare concretezza e fattibilità agli obiettivi regionali di riduzione del trasporto merci su gomma [...]”;
- b. **Obiettivo specifico 2.4** *“Promuovere politiche di riduzione delle emissioni in atmosfera e di produzione di energia rinnovabile per contenere gli effetti dei cambiamenti climatici”*: politica/azione A 2.4.1

**“Orientare in modo deciso le scelte di trasformazione del territorio alla riduzione del traffico su gomma [...]”.**

**La proposta risulta altresì coerente con quanto previsto dalla Strategia del PTAV per l’“Obiettivo generale 1, Terra del Po: potenziare le valenze ecologiche e paesaggistiche, creare connessioni”**, con riferimento all’**Obiettivo specifico 1.3 “Rafforzare la percorribilità delle aree lungo il Po e la loro connessione con il resto del territorio attraverso la mobilità sostenibile che deve diventare l’asse portante della fruizione”**: politica/azione A 1.3.3 **“Promuovere la navigazione sul Po potenziando le necessarie infrastrutture”**.

Infine, la **proposta risulta pienamente coerente anche con gli obiettivi di rango sovraprovinciale perseguiti dalla Strategia del PTAV**, con particolare riferimento all’**“Obiettivo generale 7, Territori del Bacino Padano, Costruire alleanze: rafforzare le relazioni tra Piacenza e gli altri sistemi territoriali del bacino padano”** in relazione all’**Obiettivo specifico 7.2 “Migliorare ed incrementare i collegamenti all’interno di questo sistema territoriale (ed in primis tra le città), investendo in particolar modo sulle modalità di un trasporto pubblico cadenzato, ove possibile su ferro”** - politica/azione A 7.2.4 **“Promuovere azioni di governance del sistema logistico [...]”**.

\*\*\*

Con la presente, pertanto, **ritenendo che il progetto di Terminal/porto fluviale proposto in Comune di Monticelli d’Ongina (già previsto dal PTCP) si configuri, per tutto quanto espresso, come pienamente coerente con le politiche di miglioramento ambientale, di efficientamento del sistema logistico territoriale e di riduzione degli impatti connessi, di risoluzione delle problematiche territoriali e di supporto al sistema economico locale assunte dal PTAV,**

**si chiede**

**di considerare opportunamente la proposta, con il suo inserimento tra le previsioni del nuovo PTAV nelle forme tecniche da esso previste e comunque con il riconoscimento della sua rilevanza, anche in termini di interesse pubblico,** considerando, peraltro, che il PTCP vigente già prevede la necessità di un porto fluviale con qualificazione commerciale e turistica (Polo funzionale) in corrispondenza dei comuni di Monticelli d’Ongina e Caorso.

A tal proposito, più nel dettaglio si richiede di (in rosso le modifiche richieste):

- a. integrare la Strategia del PTAV ponendo maggiore rilevanza alla tematica dei trasporti fluviali di merci e pertanto integrando la politica/azione A 1.3.3 **“Promuovere la navigazione sul Po potenziando le necessarie infrastrutture”** con **“Promuovere la navigazione sul Po potenziando le necessarie infrastrutture, sia a scopo turistico, sia a scopo commerciale”** e la politica/azione A 7.2.4 **“Promuovere azioni di governance del sistema logistico e di potenziamento del trasporto delle merci su ferro”** con **“Promuovere azioni di governance del sistema logistico e di potenziamento del trasporto delle merci su ferro e su fiume”**;
- b. in relazione a quanto espresso al punto precedente, integrare la **Tavola “Carta della Strategia (obiettivi-politiche-azioni)”** della **Strategia del PTAV** con l’indicazione simbolica di **“Approdi e attracchi di riferimento per la promozione della navigazione sul Po, a prevalente uso commerciale”** e non solo **“a prevalente uso turistico”** come riportato nella tavola in relazione alla politica/azione A 1.3.3;
- c. aggiornare nella **Tavola “Carta della Strategia (obiettivi-politiche-azioni)”** della **Strategia del PTAV** l’indicazione simbolica del porto fluviale indicato solo in Comune di Caorso riportando anche l’interessamento del Comune di Monticelli d’Ongina, coerentemente con quanto indicato anche dal PTCP vigente.

Lo scrivente si rende, quindi, disponibile a specifici approfondimenti sui contenuti della proposta con l’Amministrazione provinciale e con altri Enti o soggetti istituzionali, comunque specificando che la progettazione dell’intervento sarà, naturalmente, sottoposta a tutti i procedimenti di valutazione ambientale previsti per questa tipologia di opere dalla vigente normativa nazionale e regionale e presterà tutte le attenzioni necessarie al corretto inserimento ambientale e territoriale nel contesto, con particolare riferimento

all'adeguamento del sistema infrastrutturale locale, anche viabilistico, al suo corretto inserimento paesaggistico e alla corretta gestione del sistema idraulico locale.

**allegando la seguente documentazione:**

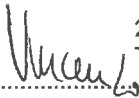
1. PORTO FLUVIALE COROGRAFIA
2. PORTO FLUVIALE CATASTO
3. PORTO FLUVIALE PROGETTO

**e dichiara (barrare):**

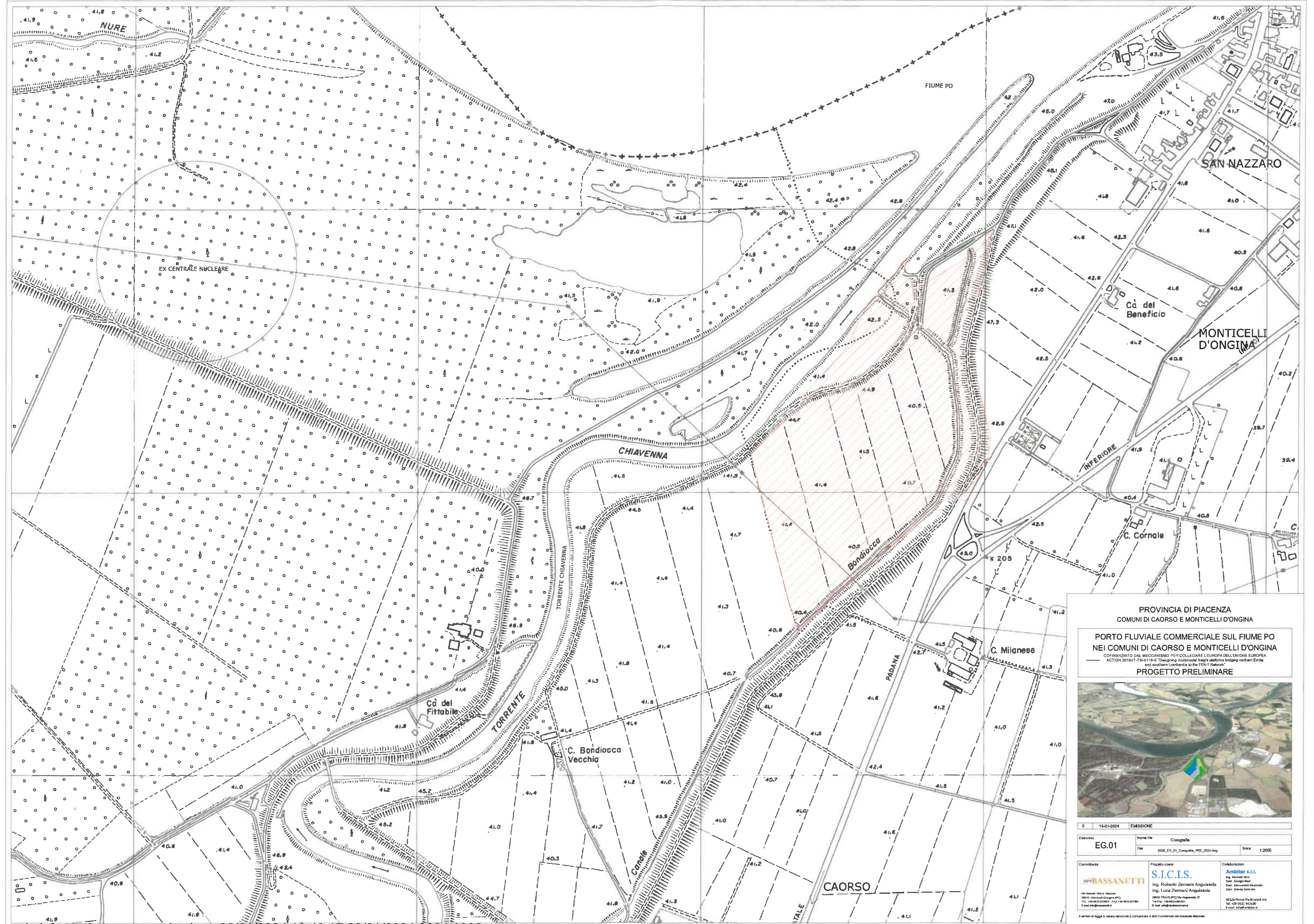
- ☒ di essere consapevole, ai sensi e per gli effetti degli artt. 46 e 47 del D.P.R. n. 445/2000, di quanto previsto dagli artt. 75 e 76 del medesimo D.P.R. in merito alle sanzioni conseguenti alle dichiarazioni mendaci e alla decadenza dai benefici eventualmente conseguenti al provvedimento emanato sulla base delle dichiarazioni non veritiere
- ☒ di essere informato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 13 del Regolamento UE 2016/679, che i dati personali raccolti saranno trattati, anche con strumenti informatici, esclusivamente nell'ambito del procedimento per il quale si rende la presente dichiarazione, come da informativa pubblicata sul sito web del PTAV, sul fondo della homepage (<https://ptavpiacenza.it/>).

**allegando copia del documento di identità (non autenticata).**

Monticelli d'Ongina, 19.01.2024  
(luogo e data)

**BASSANETTI & C. s.r.l.**  
Via Granelli, 15/A - S. NAZZARO  
29010 MONTICELLI D'ONGINA  
Tel. 0523.815001 Fax. 0523.827861  
P.IVA. 00099290330  
  
.....  
(firma del dichiarante)





PROVINCIA DI PIACENZA  
COMUNI DI CAORSO E MONTICELLI D'ONGINA

PORTO FLUVIALE COMMERCIALE SUL FIUME PO  
NEI COMUNI DI CAORSO E MONTICELLI D'ONGINA  
COPINANZIATO DAL MECCANISMO PER COLLEGARE L'EUROPA DELL'ORIENTE EUROPEO  
ACTION 2016-IT-TM-0118-S "Designing multimodal freight platform bridging northern Emilia  
and southern Lombardy to the TEN-T Network"

PROGETTO PRELIMINARE

015-01-2024EMISSIONE

Elaborato

Nome file

Corografia

File

2008\_EO\_01\_Corografia\_PIE\_2024.dwg

Scala

1:2000

Conveniente

Via Garibaldi 10/A - 28010  
28010 - Montebelluna (TV)  
Tel. 0422 810001 - Fax 0422 810002  
E mail info@rassetti.it

Progettato opere

Ing. Roberto Zermeni Anguissola  
Ing. Luca Zermeni Anguissola

Collaboratori

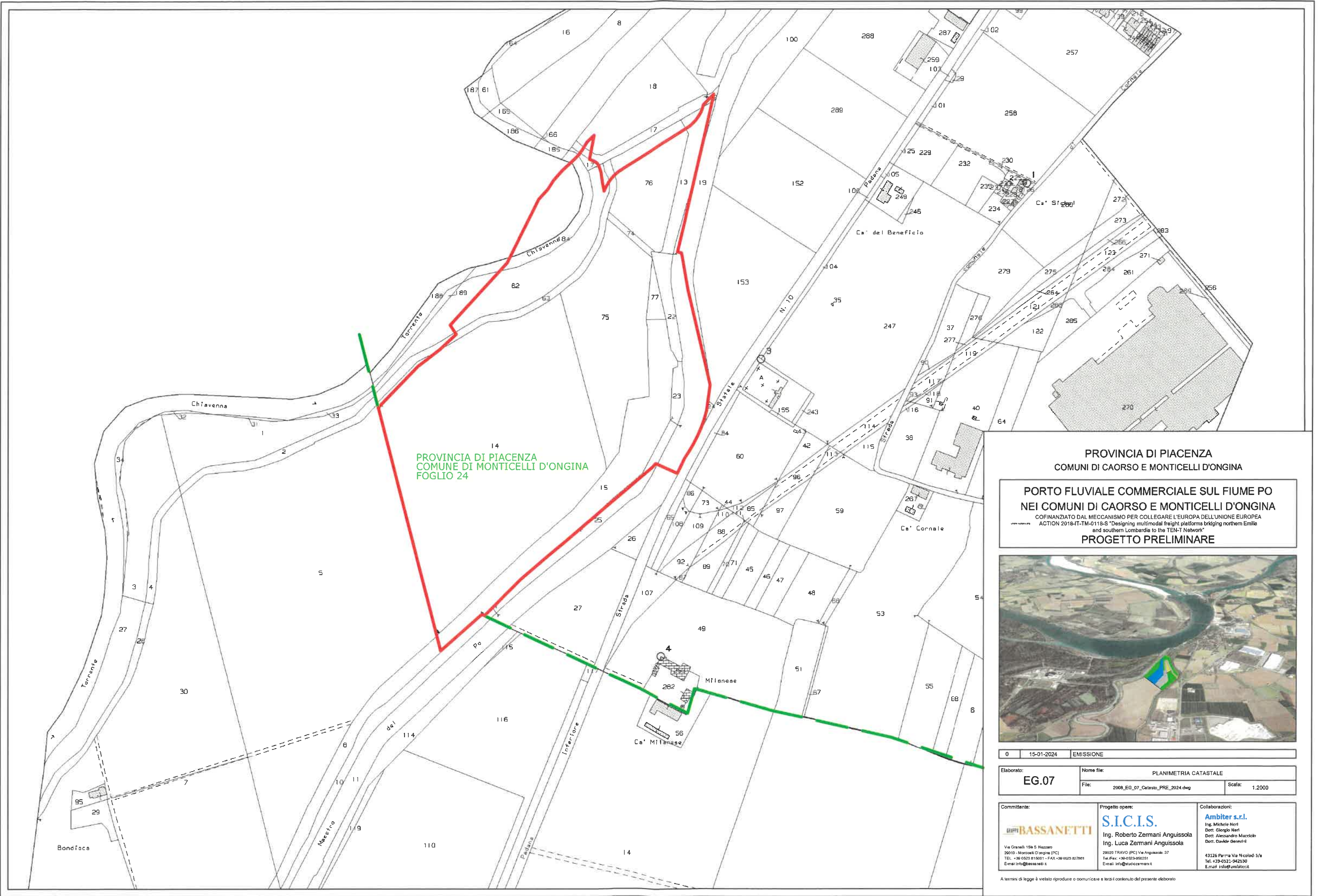
Ing. Michele Neri  
Dott. Giorgio Neri  
Dott. Alessandro Murolo  
Dott. Daniele Geronzi

43120 Parma Via Rizzoli 5/A  
Tel. 0521 941300  
E mail info@ambiter.it

A meno di 100 m è vietato riprodurre o comunicare a terzi i contenuti del presente elaborato

copia informatica per consultazione 22/01/2024 10:49:17 22/01/2024 2024 1900





PROVINCIA DI PIACENZA  
COMUNI DI CAORSO E MONTICELLI D'ONGINA

**PORTO FLUVIALE COMMERCIALE SUL FIUME PO  
NEI COMUNI DI CAORSO E MONTICELLI D'ONGINA**

COFINANZIATO DAL MECCANISMO PER COLLEGARE L'EUROPA DELL'UNIONE EUROPEA  
ACTION 2018-IT-TM-0118-S "Designing multimodal freight platforms bridging northern Emilia  
and southern Lombardia to the TEN-T Network"

**PROGETTO PRELIMINARE**



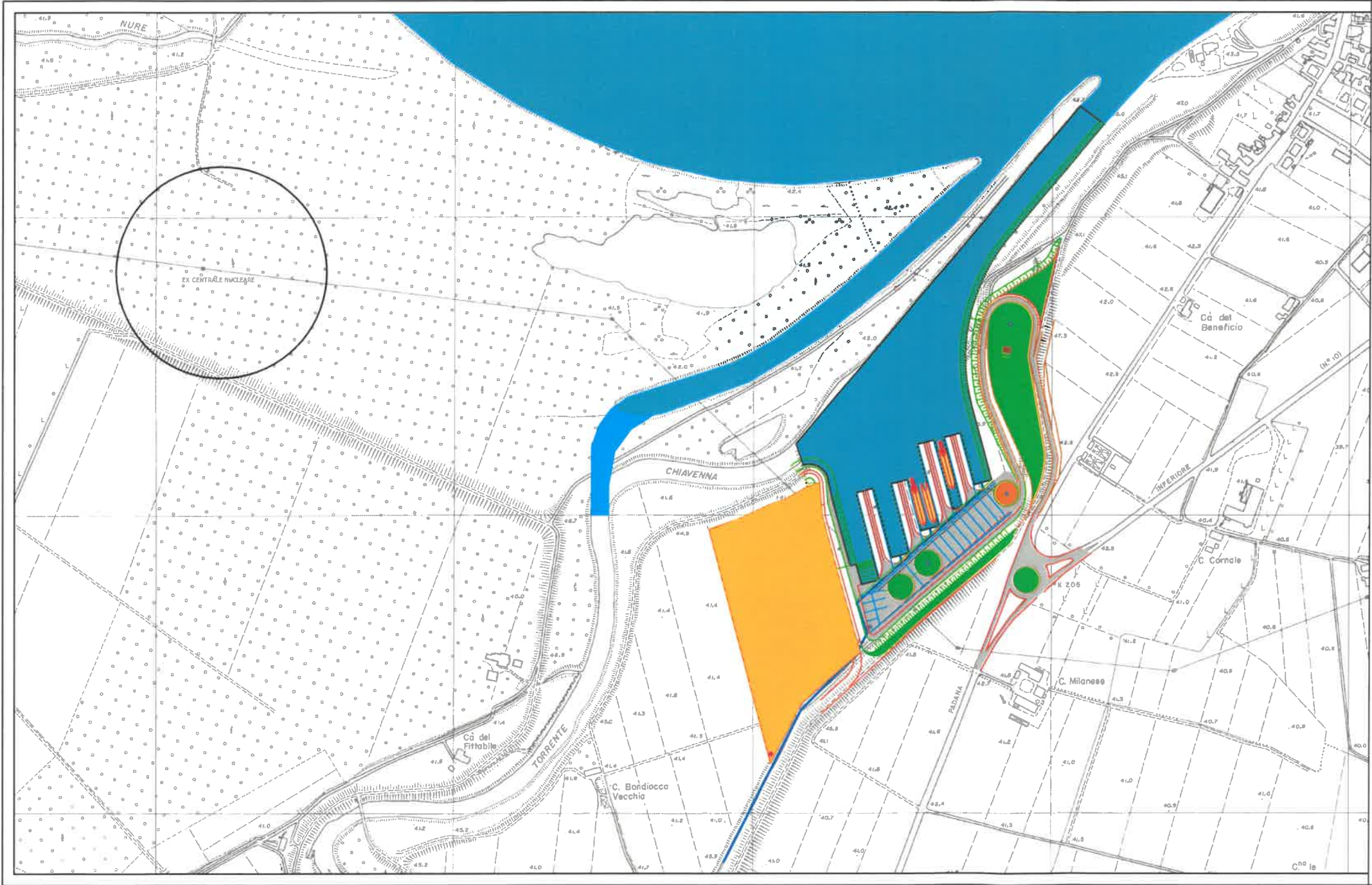
0 15-01-2024 EMISSIONE

Elaborato: **EG.07** Nome file: PLANIMETRIA CATASTALE  
File: 2008\_EG\_07\_Catasto\_PRE\_2024.dwg Scala: 1:2000

<b>Committente:</b> <b>GRUPPO BASSANETTI</b> Via Orselli 15e 5 Nazzaro 20010 - Monticelli d'Angina (PC) TEL. +39 0523 815001 - FAX +39 0523 827001 E-mail: info@bassanetti.it	<b>Progetto opere:</b> <b>S.I.C.I.S.</b> Ing. Roberto Zermani Anguissola Ing. Luca Zermani Anguissola 20020 TRAVO (PC) Via Anguissola 37 Tel./Fax: +39-0523-950251 E-mail: info@studiozermani.it	<b>Collaborazioni:</b> <b>Ambiter s.r.l.</b> Ing. Michele Neri Dott. Giorgio Neri Dott. Alessandro Mucchiolo Dott. Davide Geronzi 43126 Parma Via Nicolodi 5/a Tel. +39-0521-942930 E-mail: info@ambiter.it
--	--	---

A termini di legge è vietato riprodurre o comunicare a terzi il contenuto del presente elaborato





PROVINCIA DI PIACENZA  
COMUNI DI CAORSO E MONTICELLI D'ONGINA

PORTO FLUVIALE COMMERCIALE SUL FIUME PO  
NEI COMUNI DI CAORSO E MONTICELLI D'ONGINA

COFINANZIATO DAL MECCANISMO PER COLLEGARE L'EUROPA DELL'UNIONE EUROPEA  
ACTION 2018-IT-TM-0118-S "Designing multimodal freight platforms bridging northern Emilia  
and southern Lombardia to the TEN-T Network"  
PROGETTO PRELIMINARE



0	15-01-2024	EMISSIONE
---	------------	-----------

Elaborato:	Nome file: PLANIMETRIA SOLUZIONE 1		
EG.02	File:	2008_EG_02_Planimetria_SOL_1_PRE_2024.dwg	Scala: 1.5000

Committente:	Progetto opere:	Collaborazioni:
 Via Granelli 15/a S. Nazario 26010 - Monticelli d'Angina (PC) TEL. +39 0523 815001 - FAX +39 0523 827881 E-mail info@bassanetti.it	<b>S.I.C.I.S.</b> Ing. Roberto Zermani Anguissola Ing. Luca Zermani Anguissola 29020 TRAVO (PC) Via Anguissola, 37 Tel./Fax: +39-0523-950251 E-mail info@studiozermani.it	<b>Ambiter s.r.l.</b> Ing. Michele Neri Dott. Giorgio Neri Dott. Alessandro Mucciolo Dott. Davide Gerevini 43126 Parma Via Nicolodi 5/a Tel. +39-0521-942630 E-mail info@ambiter.it

A termini di legge è vietato riprodurre o comunicare a terzi il contenuto del presente elaborato