

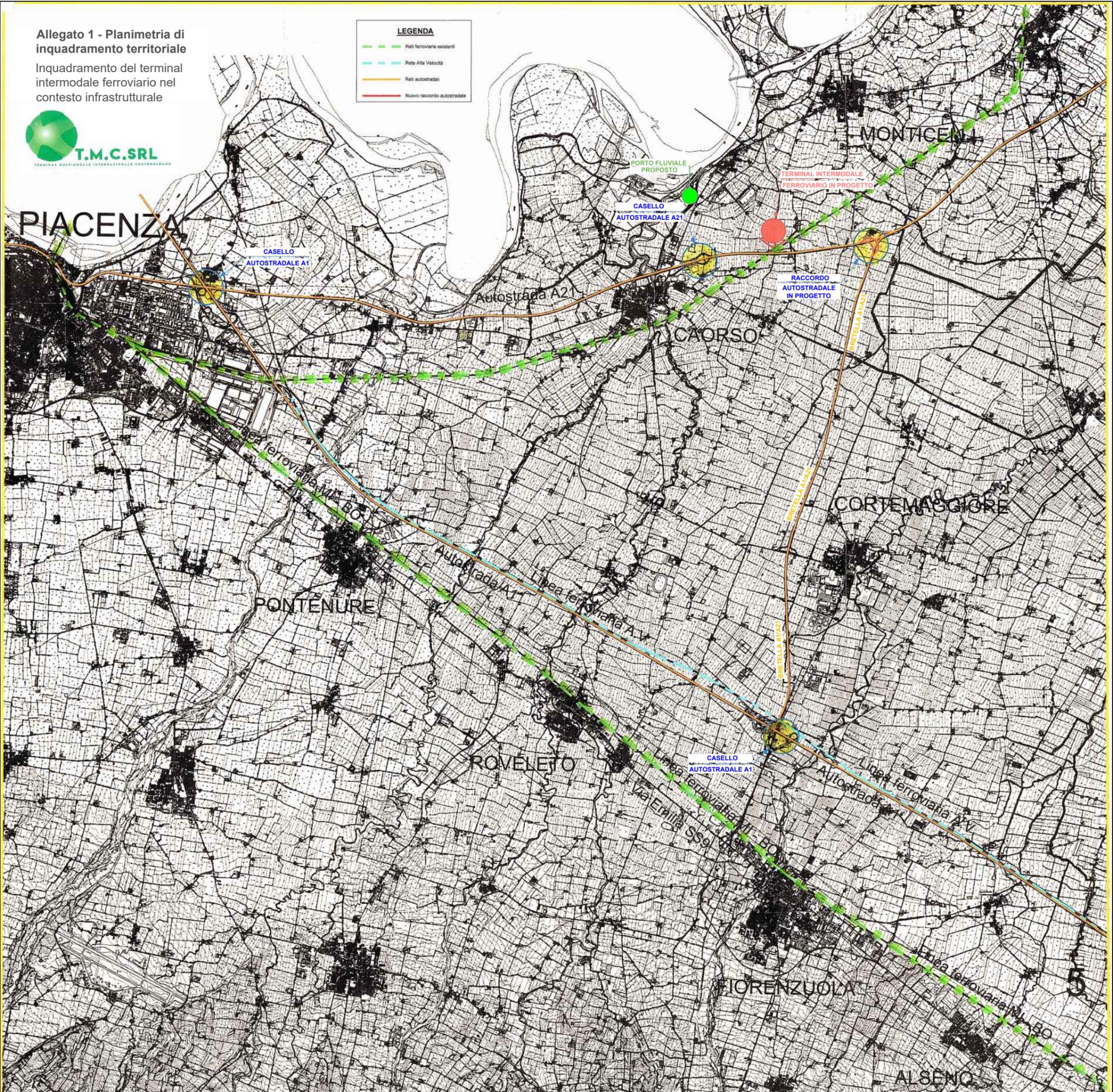
**Allegato 1 - Planimetria di inquadramento territoriale**

Inquadramento del terminal intermodale ferroviario nel contesto infrastrutturale



**LEGENDA**

- Reti ferroviarie esistenti
- Rete Alta Velocità
- Reti autostradali
- Nuovo raccordo autostradale





Spett.le  
**ARPAE**  
**Area Prevenzione Ambientale Ovest - Sede  
di Piacenza**  
**Servizio Autorizzazioni**  
**c.a.: Gent.a dott.a Anna Callegari**  
  
**Servizio Territoriale**  
**c.a.: Gent.a dott.a Lorella Etteri**  
[aoopc@cert.arpa.emr.it](mailto:aoopc@cert.arpa.emr.it)

**Il sottoscritto:**

**SARA SERGIO**

Nato a            il

Codice Fiscale:

Residente in

Domiciliato i **in qualità di** (*barrare*):

- privato/a cittadino/a
- rappresentante dell'ente/associazione .....
- legale rappresentante della Società **T.M.C. Srl** con sede a Ospedaletto Lodigiano (LO) – Via Matteotti, 23
- 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. **T.M.C. S.r.l. 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 su ferro. Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo scalo ferroviario e terminal intermodale ferroviario in Comune di Monticelli d'Ongina, connesso alla linea ferroviaria Piacenza-Cremona, in grado di costituire un terminale di

interscambio per trasporti merci di lunga percorrenza (addirittura di rango europeo), che sarà incluso nella rete transeuropea TEN-T. La proposta, infatti, prevede la realizzazione di uno degli elementi infrastrutturali indispensabili al potenziamento dei trasporti merci via ferro di lunga percorrenza, ovvero la realizzazione di un terminal per la “formazione” dei convogli ferroviari, che poi effettueranno le lunghe percorrenze internazionali. L’opera avrà la funzione di concentrazione e terminalizzazione conto terzi di tipologie diverse di unità di carico e merci.

Si tratta, più nel dettaglio, di:

- uno scalo ferroviario, di 60.000 m<sup>2</sup> circa, costituito da un fascio di binari (di standard europeo, di capacità minima di 750 m) per arrivi e partenze, allacciato alla linea ferroviaria Piacenza-Cremona e ad essa aderente, che costituirà una nuova stazione ferroviaria “in linea” completamente elettrificata; sulla sua testata est è prevista la costruzione di un’officina per la riparazione dei carri;
- una piattaforma intermodale (Terminal intermodale) di 240.000 m<sup>2</sup> circa, destinata al carico e scarico di container marittimi, casse mobili, semirimorchi e merci convenzionali, costituita da binari sotto gru a portale, affiancati e circondati da aree per viabilità e piazzali per il deposito delle unità di carico; in essa è prevista la costruzione di un magazzino, una palazzina uffici-servizi, annessa al check in/out.

Il terminal prevede la realizzazione di 5 binari sotto gru a portale e di 2 binari (eventualmente aumentabili fino a 4) con la funzione di appoggio/sosta. Il fascio di arrivi e partenze si comporrà di complessivi 5 binari, completamente elettrificati e centralizzati, e da un fascio di appoggio di 3 binari, l’ultimo dei quali potrà essere utilizzato per la riparazione/manutenzione del materiale rotabile guasto. Sarà completato da un fascetto di 4 binari tronchi, anch’essi elettrificati, per il parcheggio/sosta di 6/7 locomotori di linea. Il dispositivo d’armamento sarà costruito con materiali previsti dalle specifiche di standardizzazione di RFI;

2. nell’ottobre 2018 la Società TMC srl. ha 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** (comunicazione del 28.10.2018), **Caorso** (comunicazione del 6.6.2018), **Castelvetro Piacentino** (comunicazione del 13.6.2018), **Cortemaggiore** (comunicazione del 22.10.2018), **San Pietro in Cerro** (comunicazione del 5.6.2018), **Villanova sull’Arda** (comunicazione del 6.6.2018);
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 ritenendolo di interesse pubblico;
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 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 in data 26/01/2021 la rendicontazione intermedia delle attività svolte dalla sottoscrizione dell'agreement, afferente alla redazione del progetto preliminare del Terminal multimodale ferroviario;

**Visti:**

11. la **delibera di Giunta del Comune di Monticelli d'Ongina** n.136 del 04/12/2018 con la quale è stato dichiarato l'interesse pubblico del Terminal ferroviario;
12. il **parere espresso da RFI** in data 3.10.2018 che ha confermando l'idoneità della collocazione del terminal ferroviario multimodale con collegamento alla linea ferroviaria Cremona-Piacenza;
13. il **Piano regionale integrato dei trasporti (PRIT)**, approvato dall'Assemblea della Regione Emilia-Romagna con Delibera n.59 del 23/12/2021 e pubblicato sul BUR n.379 del 31/12/21, nel quale viene testualmente indicato che *"soluzione di porto commerciale di Piacenza 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 ferroviari (come ad es. in loc. Monticelli d'Ongina)"*;
14. il **protocollo d'intesa tra Comune e Provincia di Piacenza e le Regioni Liguria, Lombardia e Piemonte** per lo sviluppo delle relazioni logistiche sottoscritto il 21/01/2020 che, nel quadro del più ampio sistema logistico del Nord Ovest, si prefigge di favorire il raccordo tra i poli logistici piacentini, i sistemi logistici lombardi e piemontesi e il sistema portuale ligure, allo scopo di perseguire un efficiente sviluppo dell'intermodalità tra porti, retroporti e mercati, partendo dalla considerazione dell'**obiettivo comune di concorrere al miglioramento del trasporto delle merci, attraverso l'efficientamento della catena logistica e con un traffico sempre più sostenibile e incentrato sul comparto ferroviario**;
15. il **Piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP) della Provincia di Piacenza** che individua l'area in cui è prevista la realizzazione del Terminal nel **Polo Produttivo di Sviluppo Territoriale (PPST) n.2 "S. Nazzaro - Caorso"**; per tale polo, che si configura come *Ambito specializzato per attività produttive di rilievo sovracomunale*, la scheda relativa, allegata alle Norme Tecniche di Attuazione del Piano (Allegato n.7), specifica le funzioni prevalenti *logistica e artigianale* e, tra le direttive per l'attuazione, evidenzia **"rafforzare l'intermodalità negli spostamenti e nel trasporto, a partire dalla realizzazione del raccordo ferroviario previsto"**;
16. l'**Accordo territoriale sottoscritto tra Provincia di Piacenza e i Comuni di Monticelli d'Ongina e Caorso**, in data 26/01/2012 per l'attuazione delle previsioni del PTCP relative al PPST n.2 "San Nazzaro – Caorso", che prevede **"la definizione delle azioni per promuovere presso gli Enti preposti la realizzazione del nuovo raccordo ferroviario con la tratta Cremona – Piacenza"**;
17. i **Piani strutturali (PSC) dei Comuni di Monticelli d'Ongina e Caorso** che hanno recepito le indicazioni dell'Accordo territoriale nei propri strumenti urbanistici comunali, prevedendo la realizzazione del raccordo ferroviario;
18. 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, precisando che **"visto il notevole sviluppo della logistica nei nostri territori e nei comuni contermini, la situazione del traffico ha assunto aspetti decisamente problematici. Detta situazione è molto sentita dai nostri concittadini, sia per il traffico di attraversamento dei centri abitati che per la situazione della qualità dell'aria, come noto, particolarmente grave. Il continuo sviluppo delle attività logistiche tende progressivamente ad acuire tali problemi, preoccupando sempre di più le nostre Amministrazioni. Una delle principali soluzioni appare lo spostamento del traffico merci da 'gomma' a 'ferro', obiettivo al centro delle politiche europee, nazionali e regionali e, in questi giorni, anche del Recovery plan. Le nostre Amministrazioni, unitamente alla Regione ed alla Provincia, hanno supportato l'iniziativa afferente la realizzazione di un Terminal ferroviario multimodale nel Polo Produttivo di Sviluppo Territoriale (PPST) n.2 'S. Nazzaro – Caorso', previsto dal PTCP e dai PSC dei comuni di Monticelli d'Ongina e di Caorso. Il Progetto di tale iniziativa, anche grazie all'azione di ITL e alla condivisione con il MIT, è stato finanziato da INEA nell'ambito del**

bando 'Cef Connecting Europe Facility 2014-2020 Transport'. L'intervento, per il quale RFI ha espresso un parere favorevole, è previsto dal PRIT ed entra ora nella fase di progettazione definitiva. Unitamente al terminal è previsto anche la realizzazione di un terminal portuale, che, grazie alla recente rifacimento della conca di navigazione, permetterà di trasferire parte del traffico anche dalla gomma all'acqua. Il Terminal ferroviario multimodale rappresenta una grande opportunità per le imprese piacentine, permettendo di trasferire le proprie merci, a costi contenuti, verso tutta l'Europa e verso i principali porti europei, aumentandone la resilienza anche nei periodi di profonda crisi, come quello che stiamo attraversando. **Vista la strategicità dell'opera, oltre che per i temi della viabilità e della qualità dell'aria, anche per la nostra economia, ritenendo che la stessa sia pienamente in linea con l'European Green Deal e, quindi, con Next Generation EU, con la presente siamo a richiedere una partecipazione attiva delle Regione a supporto dell'iniziativa, anche nell'ottica del Recovery plan**”;

**Considerato che:**

19. 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%;
20. la **Commissione europea** che 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; **il trasporto ferroviario, in particolare, assume notevole rilevanza**, anche considerando che secondo la *European Environment Agency* solo lo 0,5% delle emissioni generate dal settore trasporti sono da imputare ai trasporti su rotaia; al contrario, il trasporto su strada è responsabile del 73,1% delle emissioni, l'aviazione del 14,2% e i trasporti marittimi del 13,6%; solo il trasporto su rotaia, tra le diverse modalità di trasporto, ha conosciuto una stabile e progressiva riduzione delle emissioni di gas serra a partire dal 1990;
21. il **Consiglio europeo** ha stabilito che il 30% delle risorse del piano ***Next Generation EU*** e del bilancio pluriennale 2021-2027 siano 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 destinate al completamento dei collegamenti ferroviari transfrontalieri per facilitare il funzionamento del mercato interno, **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;
22. la **Commissione europea** ha istituito per il 2021 l'**Anno europeo delle ferrovie** come forma di trasporto verde, innovativa e sicura e come elemento fondamentale per una transizione verso una mobilità sostenibile e *smart*, **confermando la centralità delle ferrovie nel piano di sviluppo economico e sostenibile dell'Unione**; **“L'Anno delle ferrovie promuove le ferrovie quale modo di trasporto sostenibile, innovativo e sicuro, in grado di garantire servizi essenziali anche in caso di crisi impreviste, come è emerso grazie al ruolo strategico svolto dalle ferrovie nel mantenimento di collegamenti fondamentali durante la pandemia, per il trasporto sia di persone sia di beni essenziali”**;
23. il **Consiglio europeo** ha incaricato la Commissione di lanciare uno studio di fattibilità per la creazione di un'etichetta che promuova i prodotti trasportati attraverso rotaia, perseguendo l'intenzione di **incoraggiare una progressiva transizione verso il trasporto ferroviario delle merci**;
24. la **“Strategia per una mobilità intelligente e sostenibile” dell'UE**, **al fine di aumentare i volumi delle merci su rotaia**, ritiene necessario aumentare la capacità della rete e dei nodi ma anche migliorare i collegamenti tra la rete ferroviaria e i porti e gli aeroporti, indicando l'obiettivo di

aumentare il traffico merci su rotaia del 50% entro il 2030 e di raddoppiarlo entro il 2050 e realizzando opere necessarie a intervenire sui fattori di debolezza che hanno penalizzato lo sviluppo economico del Paese: raggiungimento dei target europei di riduzione delle emissioni e progressiva decarbonizzazione della mobilità;

25. la **Commissione europea** ha rilevato l'esigenza di *“anticipare i progetti di investimento pubblico maturi”, “promuovere gli investimenti privati per favorire la ripresa economica”, “concentrare gli investimenti sulla transizione green e digitale, in particolare [...] sul trasporto pubblico sostenibile”* e ha sottolineato che **“sono necessari investimenti per aumentare la qualità e la sostenibilità delle infrastrutture del Paese”** e che **“nel settore dei trasporti, l'Italia non ha realizzato la sua strategia d'investimenti infrastrutturale (Connettere l'Italia)”**; in questo ambito, tra le proposte di interventi infrastrutturali e tecnologici nel settore ferroviario **è previsto il completamento dei corridoi ferroviari TEN-T (reti trans-europee di trasporto), ovvero l'insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti) considerate rilevanti a livello comunitario con la velocizzazione delle principali linee passeggeri e l'incremento della capacità dei trasporti ferroviari per le merci, lungo gli assi prioritari del Paese Nord-Sud ed Est-Ovest, per favorire la connettività del territorio e il trasferimento del traffico da gomma a ferro sulle lunghe percorrenze;**
26. il **Documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci, approvato in data 29 aprile 2022 dal Ministero delle infrastrutture**, evidenzia l'importanza del potenziamento del trasporto delle merci su ferro, come emerge chiaramente dai seguenti passaggi tratti dal documento. *“In un Paese come l'Italia, caratterizzato da un sistema industriale ad elevata vocazione internazionale e da un significativo grado di scambi commerciali con l'estero, la presenza di un sistema logistico integrato ed efficiente rappresenta un elemento cruciale per la competitività e la crescita del Paese. **Il pieno sviluppo del sistema logistico nazionale deve basarsi su una visione d'insieme in cui le infrastrutture logistiche siano concepite come un sistema unico di nodi e reti, adeguatamente interconnesse e dimensionate, che consentano una movimentazione delle merci sostenibile dal punto di vista dei costi e dell'impatto ambientale e priva di colli di bottiglia.** ..... L'Italia, infatti, per la sua posizione geografica al centro del Mediterraneo rappresenta il naturale punto di arrivo dei traffici che giungono dal Medio Oriente e dall'Estremo Oriente. Per questo motivo è fondamentale investire risorse per ampliare i porti, renderli più efficienti e migliorare le infrastrutture di trasporto, attraverso cui recuperare traffici di merci che verrebbero in questo modo sdoganate nei porti italiani e poi trasportate attraverso i sistemi di intermodalità nelle diverse aree europee. **In questo quadro il sistema ferroviario, in virtù degli importanti investimenti previsti per adeguare la rete nazionale agli standard prestazionali di riferimento europeo, rappresenta la soluzione di trasporto più sostenibile e competitiva, agendo da integratore tra tutte le componenti della catena logistica in una logica end to end.** ..... Per l'incremento della qualità del trasporto merci, è necessario l'incremento degli standard prestazionali delle linee, con particolare riferimento agli assi portanti della mobilità, rappresentati dai CNC, attraverso l'allungamento fino a 750 m della massima lunghezza ammissibile (modulo) e l'upgrade della codifica per il trasporto combinato idonea al transito di contenitori high cube di ultima generazione (P/C45) e di semirimorchi (P/C80). Una ulteriore criticità è rappresentata dal cosiddetto “ultimo miglio” ossia il collegamento fra la stazione di origine/termine corsa del treno, denominata transfer station, e l'impianto dove il materiale viene terminalizzato (raccordo industriale, terminale intermodale, ecc.). Per l'efficientamento delle operazioni di “ultimo miglio” è necessario un approccio integrato che comprenda sia una componente infrastrutturale che organizzativa. **Dal punto di vista infrastrutturale: lunghezza dei binari di standard europeo, elettrificazione estesa fino ai binari di presa e consegna, layout del piano di stazione idoneo a ridurre il numero e l'estensione delle manovre primarie e secondarie, installazione del segnalamento basso.** ..... **In tale quadro le azioni programmate sono finalizzate all'incremento prestazionale delle linee dei principali corridoi, all'efficientamento delle interconnessioni tra la rete ferroviaria e i distretti produttivi, i porti ed i principali terminali, in sinergia con le azioni previste all'interno degli scali portuali”;***
27. 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";

28. il **Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PNIEC)** prevede che "Per i trasporti si attribuisce rilievo prioritario alle politiche per il contenimento del fabbisogno di mobilità e all'incremento della mobilità collettiva, in particolare su rotaia, compreso lo spostamento del trasporto merci da gomma a ferro", in quanto la mancanza di un efficiente sistema infrastrutturale ha effetti anche sul trasporto delle merci; in assenza di collegamenti ferroviari efficaci e efficienti, il trasporto su strada rimane l'opzione principale: le merci viaggiano per circa per il 54,5% su strada (circa 100 miliardi di tonnellate-km) e per circa l'11% su rotaia (rispetto al 18,7% circa in Europa), con conseguenti congestioni e problemi di sicurezza lungo le arterie autostradali;
29. la **Regione Emilia-Romagna**, anche grazie anche all'ampio sistema ferroviario di cui gode, si configura come un **nodo strategico per il sistema delle infrastrutture di trasporto** che collegano l'Europa centrale con l'Italia meridionale, il nord Europa e i paesi dell'area dell'Adriatico e del Mediterraneo, attraverso la 'Rete Trans-Europea di Trasporto' e in particolare i corridoi internazionali 'Scandinavo-Mediterraneo', 'Baltico-Adriatico' e 'Mediterraneo', **tanto che la logistica e i trasporti rappresentano sempre più uno degli asset principali dell'economia regionale** (la *contract logistic* è il primo settore nell'Emilia-Romagna per dinamica dell'occupazione e il terzo per peso dei lavoratori dipendenti di settore sul totale dei dipendenti regionali);
30. 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/fluviomare*", disincantando il trasporto stradale, con la possibilità di diversione di nuovi traffici merci verso modalità più sostenibili, in vista della auspicata ripresa economica. **Per quanto riguarda il trasporto ferroviario la misura mira a correggere gli squilibri strutturali tra il trasporto stradale e il trasporto ferroviario di merci e si prefigge di rafforzare la catena del trasporto intermodale e sviluppare il trasferimento modale del traffico merci dalla strada alla ferrovia, al fine ultimo di ridurre l'impatto ambientale, sanitario e sociale del traffico su strada;**
31. la **legge di stabilità regionale 2020**, tra le ragioni a sostegno della misura di incentivazione identifica le seguenti:
- **riequilibrio del trasporto merci per la riduzione dell'inquinamento ambientale;** trasportare le merci su gomma infatti ha un costo esterno 21 volte più elevato rispetto al trasporto ferroviario e provoca un consumo di energia primaria di 2,5 volte superiore al trasporto su ferro, a parità di tonnellate movimentate;
  - **sostegno all'incremento del traffico merci su ferrovia;**
  - **stabilizzazione ulteriore del traffico merci su ferrovia in relazione alla capacità infrastrutturale;**
  - **miglioramento delle connessioni dell'infrastruttura ferroviaria nazionale ai poli di generazione e attrazione di traffico nell'ambito della rete TEN-T;**
  - **incentivazione al trasporto ferroviario merci è anche obiettivo primario del PRIT 2025 (Piano Regionale Integrato Trasporti)** da perseguire parallelamente alle iniziative di qualificazione, sviluppo e promozione per la crescita del sistema intermodale regionale denominato "cluster intermodale regionale" nel contesto nazionale e internazionale che la Regione sta già attivando;
32. 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**";

33. il Presidente della Regione in un convegno ha precisato che **"Il sistema agroalimentare è uno dei più sensibili alle problematiche della logistica. Consolidare questa funzione di snodo strategico significa conferire al sistema regionale la capacità di far fronte alle sempre nuove esigenze e all'evoluzione degli scambi internazionali attraverso modalità sostenibili sia dal punto di vista economico che ambientale, e di avere sempre al centro la salvaguardia della qualità dei prodotti. Il sistema delle imprese è andato avanti in questi anni sul tema dell'integrazione logistica e lavora per costruire partnership fra imprese di produzione o commercializzazione e i loro fornitori di servizi logistici. Va dunque affrontato con forza il tema dell'intermodalità, dell'integrazione gomma-treno, così come quello dell'innovazione non solo nelle infrastrutture fisiche, ma anche nelle misure di sostegno dell'export, senza dimenticare la sostenibilità degli interventi"**;
34. la Regione Emilia-Romagna, con il rinnovamento del Patto di collaborazione per l'intermodalità ferroviaria tra le principali realtà intermodali attive in regione, punta a migliorare la competitività e l'accessibilità della regione, rafforzando così l'Emilia-Romagna come porta logistica per l'Italia meridionale e per il Mediterraneo orientale nell'ambito della rete transeuropea di trasporto (Ten-T); in questo ambito l'Assessorato regionale, qualche mese fa, comunicava un "aumento delle risorse destinate al trasporto su ferro, su cui la Regione Emilia-Romagna ha molto puntato negli ultimi anni e continuerà a farlo, anche in un'ottica di salvaguardia ambientale in vista del Patto per il clima";
35. l'Assemblea regionale nel Documento di economia e finanza regionale (DEFR) ha promosso Piacenza a polo italiano di interscambio logistico, riconoscendone l'importanza strategica nel piano di sviluppo dell'intermodalità tra porti, retroporti e mercati di sbocco del territorio emiliano-romagnolo, prevedendo inoltre:
- la promozione dello sviluppo del sistema delle piattaforme intermodali regionali per il trasporto merci e attuazione di iniziative per il coordinamento e l'integrazione tra i nodi del Cluster Intermodale regionale ER.I.C. (costituito con il Protocollo d'Intesa approvato con Deliberazione di Giunta regionale n. 1009/2018), finalizzate all'aumento dell'attrattività rispetto ai mercati nazionali e internazionali;
  - lo sviluppo e potenziamento dell'accessibilità ferroviaria dei nodi e attuazione della normativa regionale con la finalità di favorire il trasferimento di quote di traffico dalla modalità stradale a quella ferroviaria (L.R. 30/2019 art.10);
  - che nel 2020 qualunque tipologia di progettualità legata al trasporto pubblico non può non avere al centro la riqualificazione delle infrastrutture, soprattutto in chiave "verde", il rinnovo del parco mezzi - proseguendo nella sostituzione dei mezzi più vecchi ed inquinanti - **l'implementazione della intermodalità ferro/gomma** e ferro/bici;
  - il potenziamento e la qualificazione del trasporto su ferro saranno al centro dell'azione regionale, al pari dell'intermodalità dei trasporti (ferro, gomma, trasporto aereo e vie d'acqua); le azioni indicate costituiranno parte integrante del nuovo Patto per il Lavoro e per il Clima;
36. la Regione Emilia-Romagna con il Patto per il lavoro e per il clima, sottoscritto in data 14 dicembre 2020, ha ribadito la strategicità del trasporto su ferro attraverso anche delle seguenti linee di intervento:
- accelerare l'integrazione sia tra ferro e gomma, sia con le nuove modalità di mobilità sostenibile;
  - potenziare e qualificare il trasporto su ferro, sia per le persone che per le merci, anche attraverso il completamento dell'elettrificazione della rete regionale;

- puntare sullo sviluppo dell'intermodalità dei trasporti, a partire dagli investimenti sugli interporti e sui centri intermodali e logistici per promuovere il trasferimento del trasporto merci da gomma a ferrovia;

Considerato anche che:

37. il documento **“Portare le merci in treno. Tra porti e valichi alpini, la sfida dell'intermodalità nello snodo del nord Italia”** predisposto dall'associazione **Legambiente Emilia - Romagna** nel 2016 già rilevava che **“spostare le merci dalla gomma al treno è una necessità nazionale che risulta imprescindibile, tanto per aspetti ambientali e sanitari (pensiamo al prezzo pagato per l'inquinamento atmosferico) quanto per la competitività del Paese. Dopo l'Accordo di Parigi sul Clima, gli impegni di riduzione della CO<sub>2</sub> per l'Italia nei prossimi anni sono segnati e il trasporto merci è un settore imprescindibile per ridurre le emissioni. [...] La soluzione del ferro può contribuire a ridurre i livelli di inquinamento, altissimi, che affliggono il bacino padano. Secondo il libro bianco UE “Tabella di marcia per uno spazio europeo unico dei trasporti” il 30% del trasporto di merci su strada per più di 300 km dovrebbe passare ad altri mezzi di trasporto, come la ferrovia o il trasporto per vie navigabili, entro il 2030, e più del 50% entro il 2050, agevolato da corridoi merci efficienti e verdi. Per raggiungere questo obiettivo è necessario lo sviluppo di infrastrutture adeguate. Questo percorso va perseguito con forza adottando ulteriori misure che aumentino la competitività del trasporto ferroviario... In particolare, anche per rendere più competitivo il Paese, occorre portare più a sud la rottura del carico intermodale e ammodernare le connessioni dei porti con i trafori alpini;**
38. **WWF**, osservando il Piano Regionale Integrato dei Trasporti dell'Emilia-Romagna, ha evidenziato che **“In una regione che già gode di una buona accessibilità, la competitività del sistema di trasporto dipende dalla capacità di spostare le persone dal trasporto privato a quello pubblico e le merci dal trasporto su gomma a quello su ferro”;**

Considerato altresì che

39. 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;
40. 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”**;
41. il territorio della Provincia di Piacenza è caratterizzato 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”**;
42. **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;

43. **il territorio di Piacenza è ricompreso all'interno dell'area Zona logistica speciale del porto di Genova** (legge 16 novembre 2018, n. 130);
44. **il territorio di Piacenza**, in considerazione delle piattaforme logistiche esistenti, ricopre il ruolo naturale di **retroporto del porto di Genova**;
45. 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)"**;
46. **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 anche 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 emissive, 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;
47. **il Piano aria integrare regionale (PAIR 2030)** nell'ambito delle azioni di piano la mobilità sostenibile delle merci prevede per il Riequilibrio del trasporto merci per la riduzione dell'inquinamento ambientale *"un impegno della Regione nel proseguire la politica intrapresa dalle precedenti leggi regionali del 4 novembre 2009, n. 15, 30 giugno 2014, n. 10 e da ultimo dall'art. 10 della legge regionale n. 30 del 2019, per il finanziamento di interventi volti a perseguire la **crecita del trasporto ferroviario e fluviale/fluviomarittimo delle merci** mediante la realizzazione di servizi aggiuntivi al fine di consentire da un lato una riduzione dell'inquinamento ambientale e dall'altro l'incremento della sicurezza della circolazione in un quinquennio di contribuzione.*  
**La Regione intende continuare a trasferire quote di traffico di trasporto merci dalla modalità stradale alla modalità ferroviaria nonché a quella fluviale/fluviomarittima per questo ha attivato una nuova misura di incentivazione al trasporto ferroviario delle merci che prosegue l'azione di correzione degli squilibri strutturali tra il trasporto stradale e il trasporto ferroviario di merci"**;

**Considerato infine che:**

48. **Confindustria in vari incontri ha evidenziato la necessità di potenziare il traffico ferroviario, per garantire la competitività delle aziende piacentine**, in quanto i costi del trasporto su gomma sono sempre crescenti e le esportazioni verso l'Europa devono scontare i costi dei transiti nei valichi alpini ed inoltre evidenziando che **lo scalo ferroviario di Piacenza, già saturo, non riesce a soddisfare le**

**esigenze di trasporto delle aziende piacentine, auspicando quindi la realizzazione di un nuovo terminal ferroviario;**

49. **la competitività delle aziende piacentine sarà sempre più legata alla capacità di movimentare le merci su treno;**

**Tenuto conto che:**

50. il trasporto ferroviario assume un ruolo fondamentale nel quadro della strategia dell'Unione Europea per un settore dei trasporti più sostenibile, per la coesione economica e sociale e per la connettività dei cittadini europei all'interno degli Stati membri e tra di essi;
51. oltre all'aspetto trasportistico, anche alla luce della politica dell'UE in materia di cambiamenti climatici, il trasporto ferroviario 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; dal punto di vista ambientale, infatti, il trasferimento del traffico passeggeri e merci dalla strada alla ferrovia, con la conseguente riduzione della congestione stradale, avrà importanti impatti sull'abbattimento delle emissioni di gas serra;
52. i corridoi ferroviari merci, selezionati grazie al loro particolare potenziale per lo sviluppo del trasporto ferroviario di merci a livello internazionale, costituiscono uno strumento essenziale per raggiungere tali obiettivi, anche considerando che circa la metà del trasporto ferroviario totale di merci è di natura transfrontaliera; ciò conferisce al trasporto ferroviario di merci una forte dimensione europea e lo rende ancora più vulnerabile alla mancanza di interoperabilità e cooperazione tra le reti ferroviarie nazionali, rischiando di influenzarne la competitività;
53. in ragione del suo valore di modalità di trasporto più sostenibile e rispettoso dell'ambiente, il trasporto ferroviario è quindi fondamentale 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"*;
54. **per i motivi di cui sopra, la promozione del trasporto ferroviario di merci rappresenta un obiettivo politico costante e prioritario per la Commissione europea, per il Ministero e per la Regione Emilia-Romagna;**
55. la Regione Emilia-Romagna è un nodo strategico e le **imprese in Emilia-Romagna grazie al terminal intermodale ferroviario potranno avere un accesso competitivo ai mercati esteri** sia in Europa che a livello globale;
56. 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;** il miglioramento delle connessioni alla rete ferroviaria avrà impatti positivi anche sui servizi di trasporto delle merci, che diventeranno così più competitivi: faciliteranno le importazioni e le esportazioni;
57. in Comune di Piacenza è stato realizzato un terminal ferroviario, che tuttavia è già saturo e non in grado di sostenere un ulteriore incremento del passaggio del trasporto merci dalla gomma al ferro;
58. **in relazione all'importante concentrazione di logistica nel territorio piacentino, si rende necessario potenziare il trasporto su ferro**, principale 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;
59. il progetto di Terminal intermodale ferroviario redatto da TMC Srl risulta essere rispondente alle esigenze per lo sviluppo economico del territorio e per il superamento delle criticità connesse alla mobilità; anche nella considerazione che l'infrastruttura:
- è collocata in adiacenza al casello A21, al centro del nodo autostradale A1-A21;

- è collegata alla linea ferroviaria Piacenza-Cremona (idonea al passaggio di treni con portate di 2.000 t) con raccordo in linea e con controllo a distanza;
- è collegata a tutti i valichi ferroviari alpini e alle direttrici adriatiche e tirreniche;
- è pienamente allineata con gli obiettivi assunti dal nuovo Piano Integrato dei Trasporti della Regione Emilia-Romagna (PRIT 2025);
- è ubicata in un'area logistico-produttiva con previsione di raccordo ferroviario già individuata dal PTCP e dal PSC del Comune di Monticelli d'Ongina; il progetto di Terminal intermodale ferroviario si inserisce, quindi, all'interno di un'area già pianificata, sulla quale sono già state effettuate specifiche valutazioni di sostenibilità ambientale;
- è ubicata in un'area lontana dai siti della Rete Natura 2000 e da aree di particolare pregio e sensibilità ambientale, permettendo di escludere impatti ambientali rilevanti sugli ecosistemi;
- è ubicata in un'area in cui non sono inoltre presenti condizioni di dissesto in atto o quiescenti, o comunque particolari condizioni di rischio idraulico o idrogeologico;
- è ubicata 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 stata progettata con attenzione allo sviluppo sostenibile, prevedendo la minore pressione sulle matrici ambientali e prestando particolare attenzione:
  - alla gestione e trattamento delle acque superficiali,
  - all'inserimento paesaggistico con importanti interventi di sistemazione a verde, mirati a garantirne il corretto inserimento,
  - alla compatibilità acustica;
  - alla gestione dei rifiuti e al trattamento delle acque;
  - al risparmio energetico e all'impiego di energie rinnovabili,
  - alle emissioni in atmosfera con impiego di autotreni alimentati a metano (e nel prossimo futuro a idrogeno e/o elettrici) per il trasporto dell'“ultimo miglio”,
  - alle opere di compensazione ambientale nel territorio circostante, mirate a ripristinare la rete ecologica del territorio (cancellata negli ultimi decenni da parte dell'attività agricola intensiva che ha interessato tale contesto territoriale);
  - all'implementazione di un Sistema di gestione ambientale conforme alle norme ISO 14001/EMAS;
- **è stata progettata nel rispetto del Documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci, approvato in data 29 aprile 2022 dal Ministero delle infrastrutture,** prevedendo:
  - binari che rispettano gli standard europei (lunghezza utile di 750 m e portate di 2.000 t/treno), completamente elettrificati e centralizzati;
  - la possibilità di trasporto combinato idoneo al transito di contenitori high cube di ultima generazione (P/C45) e di semirimorchi (P/C80); i binari interni al terminal permetteranno di movimentare treni “intermodali” con unità di carico marittime, treni “combinati”, con ogni tipo di unità di carico terrestre, treni con merci convenzionali;
  - elettrificazione estesa fino ai binari di presa e consegna;
  - layout idoneo a ridurre il numero e l'estensione delle manovre primarie e secondarie; il terminal è stato inoltre progettato con un raccordo direttamente in “linea” con quindi la possibilità di arrivi e partenze in entrambi le direzioni; lo scalo ferroviario di presa e consegna sarà dotato di una stazione ferroviaria dedicata ed automatizzata;

- **il terminal intermodale ferroviario sarà attrezzato per poter ricevere i mezzi della protezione civile;** tale struttura assumerà un carattere strategico, essendo una delle 3 esistenti sul territorio nazionale, che rientra nell'ambito del programma pluriennale di potenziamento della rete regionale delle strutture di protezione civile (Piacenza è sede del Centro Operativo Unificato Provinciale e Polo Logistico nazionale per l'area Centro-Nord della Protezione Civile);
  - **il Terminal intermodale ferroviario sarà arricchito delle dotazioni per svolgere un importante ruolo anche per la logistica militare** (Piacenza è sede del 2° Reggimento Genio Pontieri, quindi il terminal, unitamente al porto fluviale, potranno svolgere una importante funzione di appoggio per il trasferimento dei mezzi militari);
60. i **tecnici di ARPAE e AUSL**, a cui sono stati presentati i progetti preliminari del terminal intermodale ferroviario e del terminal fluviale, hanno valutato positivamente l'iniziativa, proprio in relazione al contributo che queste opere potranno dare sulla sicurezza stradale e sulla riduzione delle emissioni in atmosfera;
61. gli **Enti tecnici** (Consorzio di bonifica, ENEL, SNAM, ufficio viabilità della Provincia, AIPO) hanno già fornito le loro indicazioni per la risoluzione delle interferenze con le loro reti;
62. **TMC, come richiesto dall'Accordo territoriale e richiesto dalle Amministrazioni comunali di Monticelli e Caorso, ha commissionato un approfondito Studio del traffico indotto dal Terminal ferroviario** alla società Aleph s.r.l., specializzata in modellazione del traffico e consulente della Regione, nel quale è **stata verificata la piena compatibilità del Terminal ferroviario e del Porto fluviale con l'attuale assetto viabilistico;**

**Tenuto inoltre conto che:**

63. 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.

La TEN-T riveduta fisserà, tra gli altri, i seguenti obiettivi obbligatori:

- **il numero di terminali di trasbordo deve svilupparsi in linea con i flussi di traffico attuali e previsti e con le esigenze del settore. Anche la capacità di movimentazione presso i terminali merci deve migliorare. Ciò, oltre a consentire la circolazione di treni di 740 m in tutta la rete, contribuirà a trasferire un maggior numero di merci verso modi di trasporto più sostenibili e darà impulso al settore europeo del trasporto combinato (l'uso di combinazioni come la ferrovia e la strada per spostare il trasporto merci);**
- **lo spazio marittimo europeo mira a integrare lo spazio marittimo con altri modi di trasporto in modo efficiente, vivace e sostenibile. A tal fine saranno potenziate le rotte del trasporto marittimo a corto raggio e ne saranno create di nuove, mentre per i porti marittimi saranno ulteriormente sviluppati i loro collegamenti con l'entroterra.**

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 - il presente 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;

#### **Tenuto infine conto che:**

64. il **Ministero delle infrastrutture e trasporti**, riconoscendo la strategicità dell'intervento, ne ha riconosciuto con nota del 15/12/2023 l'interesse nazionale;

#### **Evidenziando che:**

65. l'ubicazione proposta per la realizzazione del terminal ferroviario intermodale è particolarmente favorevole in quanto:

- presenta raccordo in linea con la 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 strada statale SS10, già idonea e non saturata;
- la connessione con il casello autostradale non richiede l'attraversamento di centri abitati;
- il traffico indotto dal terminal intermodale ferroviario, 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 terminal intermodale ferroviario, in fase di avanzata progettazione, prevede le più innovative tecniche di sostenibilità ambientale;

66. il terminal intermodale ferroviario, come sopra evidenziato, è pienamente in linea con le politiche europee, nazionali, regionali ed anche provinciali;

67. il terminal intermodale ferroviario determinerà una significativa riduzione del traffico sulle strade provinciali, concorrendo ad una significativa riduzione delle emissioni in atmosfera, obiettivo prioritario sia per il contrasto al cambiamento climatico che, soprattutto, per il contenimento degli effetti sanitari sulla popolazione;

68. l'industria piacentina gioverà di una maggiore competitività, potendo trasferire le proprie merci sul mercato nazionale ed europeo con minori costi e con tempistiche decisamente più contenute;

69. il terminal intermodale ferroviario proposto non sarà in competizione con il terminal già presente nel comune di Piacenza (anche considerando il suo prossimo ampliamento), in quanto la domanda di traffico su ferro delle merci è decisamente elevata come vari studi specifici dimostrano, anche in relazione alle diverse modalità di carico che differenziano l'offerta tra le due infrastrutture;

#### **Ritenendo che:**

70. le previsioni del PTAV, come assunto, di prevedere la possibilità di espansione dei comparti logistici solo ove possibile il raccordo ferroviario, non risolve l'importante criticità già presente sul territorio, sia perché la logistica si è fortemente insediata e sia perché davvero difficilmente RFI potrà autorizzare raccordi sulla linea ferrovia principale Milano-Roma;

#### **Ritenendo infine che:**

71. **il PTAV debba porre maggiore attenzione al tema della mobilità delle merci via ferro**, 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;

72. il PTAV non possa non cogliere la strategicità della previsione di terminal intermodale ferroviario 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 in modo significativo sulle criticità presenti del territorio;

OGGETTO DEL CONTRIBUTO:

in tale contesto, **il progetto proposto di terminal intermodale ferroviario - scalo ferroviario 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 e**, anche se non in grado di annullarle completamente, **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 intermodale ferroviario proposto, infatti, innanzi tutto permetterà la formazione di treni di lunghissima percorrenza, **garantendo l'efficientamento del sistema dei trasporti anche a servizio delle attività nazionali e locali** attraverso il collegamento con i valichi alpini e con i porti internazionali tirrenici ed adriatici, nonché con i porti fluviali del F. Po. Tale aspetto assume prioritaria rilevanza nell'attuale contesto in cui sono frequenti le notizie di limitazioni sempre più rilevanti poste dalle nazioni alpine (in particolare Austria, Svizzera e Francia) all'attraversamento di tali territori da parte di merci su gomma, con il progressivo isolamento dell'Italia posta a sud che potrà esportare le proprie produzioni su gomma solo a costi sempre crescenti, relegando i produttori italiani in condizioni di marginalità rispetto ai flussi europei e, inevitabilmente, riducendone la competitività.

Poter disporre di un terminal intermodale ferroviario efficiente, inoltre, rappresenterà certamente l'occasione per **potenziare i trasporti su ferro anche per le attività di logistica già insediate** sul territorio in luogo degli attuali trasporti su gomma, 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. A tal proposito, a livello esemplificativo basti ricordare che il trasporto combinato "dalla strada alla ferrovia" può comportare una notevole riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, dal 60% all'80%, rispetto al trasporto convenzionale su strada (dati UE).

Infine, il terminal intermodale ferroviario proposto non si porrà nell'esclusiva di alcuni vettori logistici, ma **sarà aperto a chiunque voglia effettuare i trasporti e sarà utilizzabile da qualunque società che abbia la necessità di esportare le proprie produzioni**, collocandosi sul libero mercato senza alcuna forma di esclusiva. In questo senso il terminal ferroviario proposto si potrà configurare anche come importante e particolarmente efficiente elemento di distribuzione per "l'ultimo miglio" a favore delle attività del territorio.

**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 e risulta quindi necessario operare per spostare su ferro una parte significativa della mobilità merci e garantire le condizioni per una mobilità sostenibile delle persone”**. 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 2.1.2 *“Subordinare i nuovi insediamenti per attività produttive a criteri di sostenibilità degli investimenti come declinati nella Strategia, [...] limitando la localizzazione di nuove attività logistiche ai poli di rilievo sovracomunale già esistenti dotati di adeguate connessioni alla viabilità autostradale e alla rete ferroviaria e subordinandola comunque all'adozione di adeguate misure di sostenibilità ambientale, territoriale e sociale”* e 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 [...]”**.

Inoltre, 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 e di potenziamento del trasporto delle merci su ferro”**.

Infine, la **proposta formulata risulta in piena sintonia con quanto previsto dalla Disciplina del PTAV** che prevede, tra *gli interventi che compongono lo scenario della mobilità sostenibile individuato dal PTAV (scenario PTAV2 nell’allegato al Dossier Verso il Piano)*, con riferimento ai Poli logistici (art.13):

- **“Sviluppo dei servizi integrati gomma-ferro e conferma degli interventi previsti nello Scenario di Riferimento di raccordo tra i poli logistici le infrastrutture e i servizi ferroviari”**;
- *“Localizzazione di insediamenti logistici coerenti con le indicazioni della Strategia del PTAV, limitandoli ai poli di rilievo sovracomunale già esistenti dotati di adeguate connessioni alla viabilità autostradale e alla rete ferroviaria e subordinandoli comunque all’adozione di adeguate misure di sostenibilità ambientale, territoriale e sociale”*.

Inoltre, all’**art.20** la Disciplina specifica che *“sono ricomprese nella funzione logistica le attività di magazzinaggio, autotrasporto e in genere movimentazione, distribuzione e stoccaggio delle merci e dei prodotti, comprese quelle relative allo scambio intermodale”* e che *“le attività di logistica di cui al comma 2 [di rilievo sovracomunale] possono essere collocate unicamente nell’ambito dei PPST - Poli Produttivi di Sviluppo Territoriale - caratterizzati sia da una connessione diretta alla viabilità autostradale, sia dal collegamento, ferroviario o stradale, con uno scalo ferroviario. Nel caso di collegamento stradale non devono essere attraversati centri abitati”*. Infine, *“devono inoltre essere rispettate le seguenti indicazioni: deve essere promosso l’effettivo utilizzo, l’ampliamento e la valorizzazione dei collegamenti su ferro a servizio dei poli logistici”*.

---

Con la presente, pertanto, **ritenendo che il progetto proposto di terminal intermodale ferroviario - scalo ferroviario proposto in Comune di Monticelli d’Ongina all’interno del Polo Produttivo di Sviluppo Territoriale – PPST “S. Nazario – Caorso” (già previsto dal PTCP e riconosciuto dal PTAV) 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 strategica, anche in termini di interesse pubblico,** considerando, peraltro, che il PTCP vigente già prevede la necessità di uno scalo ferroviario in corrispondenza del polo produttivo esistente nei Comuni di Caorso e Monticelli d’Ongina già in buona parte attuato.

A tal proposito, più nel dettaglio si chiede di:

- a. riportare nella **Tavola “Carta della Strategia (obiettivi-politiche-azioni)”** della Strategia del PTAV l’indicazione simbolica di un nuovo terminal intermodale ferroviario-scalo ferroviario, con riferimento agli obiettivi e alle politiche e azioni sopra specificate (analogamente all’indicazione riportata per il *“Nuovo scalo merci di Piacenza (zona Le Mose)”*);
- b. specificare, all’**art.20, comma 7, della Disciplina del PTAV** quanto riportato in rosso:

“Tutti gli interventi al di fuori del Territorio Urbanizzato devono essere sempre effettuati in contiguità al perimetro, non devono accrescere la dispersione insediativa, individuando soluzioni localizzative contigue a insediamenti esistenti e funzionali alla riqualificazione del disegno dei margini urbani e al rafforzamento dell'armatura territoriale, con l'eventuale sola esclusione degli interventi per la realizzazione di terminal intermodali ferroviari-scali ferroviari che dovranno essere realizzati con prioritari criteri di funzionalità, anche in relazione alle linee ferroviarie esistenti, fatta comunque salva la necessità di prevedere adeguati interventi di mascheramento; sono comunque subordinati all'assenza di criticità urbanistiche, ambientali e infrastrutturali da valutare in sede di ValSAT anche rispetto agli ulteriori limiti, requisiti e condizioni eventualmente stabiliti dai PUG”;

- c. riconfermare, all'interno della scheda del Polo Produttivo di Sviluppo Territoriale – PPST “S. Nazzaro-Caorso” (Allegato I alla Disciplina del PTAV), la necessità che il polo sia attrezzato con un **terminal intermodale ferroviario - scalo intermodale** che possa assolvere anche ad una funzione di rango territoriale.

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 delle acque.

**allegando la seguente documentazione:**

1. Planimetria di inquadramento territoriale

**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).**

Ospedaletto Lodigiano (LO), 22 gennaio 2024

Firma

T.M.C. Srl  
L' Amministratore Unico

Sergio Sara