

Il terminal è stato progettato con un **raccordo direttamente in “linea”** con quindi la possibilità di arrivi e partenze in entrambi le direzioni.

**Tale soluzione ridurrà drasticamente i costi dell’ultimo miglio, che su un treno di media percorrenza incidono per oltre il 20% del trasporto ferroviario.**

**I binari interni al terminal sono dimensionati per ricevere e rispedire sino a 20 treni al giorno con la possibilità di movimentare treni “intermodali” con unità di carico marittime, treni “combinati”, con ogni tipo di unità di carico terrestre, treni con merci convenzionali (il compendio ne ha una forte richiesta).**

Solo altri due impianti in Italia presentano queste caratteristiche ma nessuno ha la possibilità di un “raccordo “in linea”.

**Lo scalo ferroviario di presa e consegna, dotato di una stazione ferroviaria dedicata ed automatizzata, potrà operare in autonomia e senza personale di terra delle Ferrovie; tale soluzione permetterà un ulteriore risparmio di costi.**

**L'impianto è composto da un fascio per arrivi e partenze allacciato alla linea Piacenza – Cremona e da una piattaforma intermodale per il carico e lo scarico di container e casse mobili:**

- scalo ferroviario in ausilio a quello di Piacenza sarà centralizzato e costituirà una nuova stazione ferroviaria
- sono previsti fasci di binari di appoggio
- è previsto un binario dedicato alla manutenzione del materiale rotabile
- sono già esistenti parcheggi per automezzi, ampliabili, vicini al gate e al casello
- sono previsti parcheggi per i locomotori di linea sul parco esterno
- sviluppo di servizi di manutenzione, riparazione e di stoccaggio delle unità di carico
- l'impianto dispone di adeguate aree per lo stoccaggio delle unità di carico sia vuote (con i servizi necessari) sia piene
- possibilità di ampliamento, anche modulare , delle strutture sino al 40-50 % , sia come parco binari esterno/interno sia come impianto
- tutti i binari rispettano gli standard europei (lunghezza utile di 750 mt e portate di 2.000 tons/treno)

Il fascio di 8 binari inseriti in linea consentirà arrivi e partenze in entrambi le direzioni e considerevoli risparmi per le manovre dei treni.

Il terminal sarà dotato di due carri ponte su binari a più vie oltre che carrelli pesanti di supporto.

E' previsto un magazzino merci di circa 4/5.000 m<sup>2</sup> per eventuali trasbordi di merci su automezzi centinati (alcune aziende non hanno ribalte per caricare/scaricare alcune unità di carico) e per richiesta di eventuali stoccaggi senza dover manipolare la merce e/ trasportarla costosamente in un magazzino esterno. il magazzino servirà anche per la raccolta di merce in groupage.

E' prevista la realizzazione di un binario, servito da una strada di servizio, e di una officina per la manutenzione del materiale rotabile, tale scelta permetterà di evitare accumuli e successive dispendiose spedizioni dei carri guasti.

E' inoltre previsto parcheggio per 6/8 locomotori elettrici di linea.

E' prevista la realizzazione di adeguate aree di parcheggio sia per i containers marittimi, sia per unità di carico terrestri, semirimorchi, sia per treni di merci convenzionali.

La nuova stazione si compone di otto binari, completamente elettrificati, automatizzati e centralizzati; sette saranno dedicati agli arrivi e le partenze dei treni, l'ottavo sarà utilizzato per la piccola manutenzione dei carri. l'impianto sarà completato da un fascio per il ricovero dei locomotori elettrici di linea.

L'impianto intermodale è posizionato a ovest dei binari arrivo e partenza.

L'impianto si compone di cinque binari sotto gru a portale e due binari di appoggio (incrementabili all'occorrenza a 4/5).

**Tutti i binari, sia del fascio arrivi e partenze che del centro intermodale, avranno capacità minima di 750 m.**

Lo scalo ferroviario di presa/consegna dei treni occupa una superficie di circa 60.000 m<sup>2</sup>

Il terminal dove avvengono le operazioni di carico/scarico dei treni circa 280.000 m<sup>2</sup> comprensivi di tutti i servizi ed attività accessorie previsti .

Piacenza è sede del Centro Operativo Unificato Provinciale e Polo Logistico nazionale per l'area Centro-Nord 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.

Il terminal ferroviario sarà attrezzato per poter ricevere i mezzi della protezione civile.

Oltre alla logistica di emergenza di per la protezione civile, il Terminal sarà arricchito delle dotazione per svolgere un importante ruolo anche per la logistica militare.

Piacenza è sede del 2° Reggimento Genio Pontieri, quindi il terminal e il porto potranno svolgere una importante funzione di appoggio per il trasferimento dei mezzi militari.

## LONTANANZA DA AREE SENSIBILI

La lontananza dai siti della Rete Natura 2000 e da aree di particolare pregio e sensibilità ambientale evita impatti ambientali rilevanti sugli ecosistemi.

## COERENZA URBANISTICA

Il progetto di piattaforma intermodale si inserisce all'interno di un'area già pianificata, sulla quale sono già state effettuate valutazioni di sostenibilità ambientale.

## LONTANANZA DAI CENTRI ABITATI

Non sono presenti centri abitati di rilievo nelle vicinanze - nessun impatto negativo sulla popolazione residente.

## VICINANZA AL CASELLO AUTOSTRADALE

Il progetto di piattaforma intermodale è adiacente al casello autostradale di Caorso.

## ASSENZA DI VINCOLI PRECLUSIVI O CONDIZIONANTI

L'area scelta risulta pianeggiante, senza dissesti in atto o quiescenti, senza particolari condizioni di rischio idraulico o idrogeologico.

## AREA INDUSTRIALE ECOLOGICAMENTE ATTREZZATA

La **piattaforma intermodale** si colloca nell'area già pianificata dal PSC di Monticelli d'Ongina come APEA, i cui obiettivi strategici sono:

- Sistema di gestione ambientale dell'ambito produttivo conforme alle norme ISO 14001/EMAS;
- Eco-efficienza delle soluzioni tecniche adottate;
- Gestione delle interazioni ambientali tra l'area e le comunità circostanti.

## PRINCIPALI ATTENZIONI AMBIENTALI

L'intervento sarà progettato con attenzione allo sviluppo sostenibile, prevedendo la minore pressione sulle matrici ambientali.

Particolare attenzione sarà posta:

- alla gestione e trattamento delle acque superficiali,
- all'inserimento paesaggistico,
- alla gestione dei rifiuti,
- al risparmio energetico,
- all'impiego di energie rinnovabili,
- alle emissioni in atmosfera con impiego di autotreni alimentati a metano,
- alla compatibilità acustica.

È previsto l'implementazione di un Sistema di gestione ambientale conforme alle norme ISO 14001/EMAS.

**Sono inoltre previste opere di compensazione ambientale nel territorio circostante.**