



PROVINCIA DI MANTOVA
Area Lavori Pubblici e Trasporti
Servizio Progettazione Stradale, Ponti e Strutture complesse

Prot. Sett. Prog. n° 857 / 2022

Mantova, 15.09.2022

Istruttore: Ing. Luca Bondesani

A mezzo e-mail

Spett.le **Servizio Energia parchi e natura VIA e VAS**
- Parchi Natura VIA-VAS
SEDE

Alla c.a. Dott.ssa. Francesca Rizzini
e-mail: francesca.rizzini@provincia.mantova.it

e p.c. Dott. Marco Bassani
e-mail: marco.bassani@provincia.mantova.it

e p.c. **Responsabile Ufficio Ciclabili**
SEDE

Alla c.a. Arch. Alessia Ferrarini
e-mail: alessia.ferrarini@provincia.mantova.it

Oggetto: **Realizzazione di nuovo terminal automatizzato** per la movimentazione di containers presso la sede della Ditta Borsari E. & C. S.r.l. sito in Comune di Borgo Mantovano, Via Roma Sud, 49 - Mantova (MN) - *Procedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA*

Parere sugli aspetti viabilistici di competenza

Vista la documentazione, nell'ambito del Procedimento di Verifica di assoggettabilità a V.I.A., relativa al progetto di cui all'oggetto, assunto agli atti provinciali con PG n. 40579 del 15.07.2022;

Visti nello specifico gli elaborati denominati "Studio Preliminare Ambientale" e "Planimetria generale di progetto della zona Terminal con sezione trasversale e longitudinale";

questo Servizio Progettazione Stradale, per gli aspetti viabilistici di competenza, formula le seguenti prescrizioni.

Immissione di Via Borgo su S.S. n.12

(rif. Planimetria Generale di progetto)

Analizzando l'intersezione tra Via Borgo e la S.S. n.12 emerge che la conformazione del margine destro, caratterizzato da un raggio di curvatura troppo esiguo, prefigura un potenziale rischio di invasione, da parte dei mezzi pesanti, della corsia opposta della statale stessa durante la manovra di immissione con svolta a destra.

Unitamente a quanto sopra analizzato deve essere altresì evidenziato che, al fine di migliorare la percezione dell'incrocio con obbligo di precedenza da parte dei veicoli provenienti da Via Borgo (cioè dal



PROVINCIA DI MANTOVA
Area Lavori Pubblici e Trasporti
Servizio Progettazione Stradale, Ponti e Strutture complesse

terminal) si ritiene opportuno inserire un'isola divisionale centrale rialzata dotata della idonea segnaletica verticale in luogo dell'isola a raso rappresentata nella planimetria generale.

È pertanto necessario rivedere il layout dell'incrocio, introducendo anche la verifica degli ingombri dei mezzi pesanti in manovra sia in uscita da Via Borgo con immissione sulla S.S. n.12, sia in ingresso sulla prima provenendo dalla statale.

Si evidenzia altresì la manifestazione del problema legato alla percezione reciproca tra i velocipedi che percorrono la ciclabile adiacente alla statale S.S. n.12 e i mezzi che da quest'ultima si immettono in Via Borgo per raggiungere il terminal: il rischio di potenziali incidenti legati all'investimento di ciclisti è molto elevato e pertanto si ritiene opportuno, ai fini della sicurezza stradale, procedere con un'interruzione della ciclabile in corrispondenza dell'incrocio. A tale scopo si ritiene utile integrare la segnaletica verticale presente lungo la ciclabile inserendo, in entrambe le direzioni e a margine dell'incrocio con Via Borghi, il segnale di "Fine pista ciclabile" (art.122, comma 10 del Regolamento attuativo del Nuovo Codice della Strada) unitamente al segnale "Fermarsi e dare la precedenza" (STOP) (art.107 del Regolamento attuativo del N.C.d.S.). Quest'ultimo dovrà essere preceduto, ad una distanza di 150 m, dal segnale di "Preavviso di fermarsi e dare la precedenza" (art.108 del Regolamento attuativo del N.C.d.S.) indicando con annesso pannello integrativo la distanza dell'intersezione. In conseguenza di ciò deve quindi essere eliminata la segnaletica orizzontale di attraversamento ciclabile attualmente rappresentata nella planimetria generale.

Infine per una maggior tutela dell'utenza debole della strada, deve essere prevista l'installazione, sempre lungo la ciclabile ed in entrambe le direzioni, dei segnali di "Altri pericoli" (art.103 del Regolamento attuativo del N.C.d.S.) corredati di specifico pannello integrativo (art.103, comma 2 del Regolamento attuativo del N.C.d.S.) sul quale deve essere riportata la dicitura "Uscita mezzi pesanti a m 50". Complementarmente, lungo Via Borgo deve essere installata segnaletica verticale "Altri pericoli" corredato di specifico pannello integrativo sul quale deve essere riportata la dicitura "Attraversamento ciclisti a m 50".

Impatto sulla viabilità contigua

(rif. paragrafo "Traffico e accessibilità dell'area" dello Studio Preliminare Ambientale)

Nell'ambito del summenzionato studio vengono esplicitati i seguenti dati:

- TGM della S.S. n.12 pari a 7500 veicoli per senso di marcia;
- incidenza dei mezzi pesanti sul TGM pari al 10 %;
- flusso di mezzi pesanti indotto dall'insediamento per ogni senso di marcia 300 veicoli/giorno;
- incremento del TGM pari a $300 / 7500 \times 100 = 4 \%$;

Tuttavia per ottenere una migliore valutazione dell'incremento del TGM a seguito dell'insediamento della nuova attività, si ritiene che nella valutazione dell'incidenza sia opportuno fare riferimento ai *mezzi equivalenti* adottando quindi un coefficiente di equivalenza pari a 2,5 per i mezzi pesanti, per cui risulta:

- TGM della S.S. n.12 pari a $7500 \times (0,9 + 0,1 \times 2,5) = 8625$ veicoli eq. per senso di marcia;
- flusso indotto dall'insediamento per ogni senso di marcia $300 \times 2,5 = 750$ veicoli eq. /giorno
- incremento del TGM equivalente pari a $750 / 8625 \times 100 = 8,7 \%$



PROVINCIA DI MANTOVA
Area Lavori Pubblici e Trasporti
Servizio Progettazione Stradale, Ponti e Strutture complesse

Da tale analisi si osserva che il predetto incremento può comunque ritenersi accettabile per i tronchi stradali limitrofi. Si ritiene comunque necessario, al fine di ottenere un'analisi più completa del futuro scenario di traffico, valutare l'impatto in corrispondenza delle intersezioni più vicine all'insediamento in oggetto, in particolare quella tra la S.S. n.12 e la ex S.S. n.496 all'interno del centro abitato di Poggio Rusco, poiché tale nodo risulta regolato da impianto semaforico.

Cordiali saluti.

Il Funzionario Tecnico
Ing. Luca Bondesani

Il Dirigente dell'Area LL.PP.TT.
Ing. Antonio Covino

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs n° 82/2005 e s.m.i.

Referente della pratica: **Ing. Luca Bondesani** – Servizio Progettazione Stradale 0376.204214.

via Principe Amedeo, 30
100 Mantova
tel. 0376 204439-729

provinciadimantova@legalmail.it
www.provincia.mantova.it

Area Tutela e valorizzazione
dell'ambiente – Servizio
Energia, Natura e Parchi,
VIA VAS, Vigilanza ittico
Venatoria



TRASMESSA TRAMITE PEC

Mantova, 16/09/2022

Spett.le
Ministero della Transizione Ecologia
Dipartimento Sviluppo Sostenibile
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Divisione V – Procedure di Valutazione VIA e VAS
va@pec.mite.gov.it

e, p.c.
Regione Lombardia
Direzione Generale Ambiente e Clima
Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali
ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it

OGGETTO: [ID: 8636] - Realizzazione di un nuovo terminal automatizzato per la movimentazione di containers sito in Borgo Mantovano (MN) in via Roma Sud - Procedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA – OSSERVAZIONI E RICHIESTE DI INTEGRAZIONI

Vista la nota prot. n. 88538 del 15/07/2022 (in atti prov. al prot. n 40579 del 15/07/2022), con cui il Ministero della Transizione Ecologica comunicava l'avvio del procedimento amministrativo relativo al progetto indicato in oggetto ai sensi dell'art. 19, comma 3 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii, e precisava che, ai sensi dell'art. 19, comma 4 del medesimo Decreto, le Amministrazioni e gli Enti territoriali in indirizzo, nonché qualsivoglia altro soggetto interessato, hanno facoltà di presentare osservazioni entro il termine di 30 giorni, ovvero entro il 14/08/2022;

considerata la richiesta di proroga del termine di presentazione delle osservazioni trasmessa dalla scrivente Amministrazione con nota prot. n. 44146 del 02/08/2022;

nel seguito si riportano le osservazioni e le richieste di integrazioni, inerenti al progetto in argomento:

1. a pag. 7 dello "Studio Preliminare ambientale - rev. 0 del 17/06/2022" si riporta "La gru transtainer sarà a servizio dei binari T1, T2 e T3 facenti capo al terminal con capacità di operare su un solo treno alla volta che per le operazioni di scarico verrà scomposto sui tre binari, con tempi di carico\scarico di 4\5 ore a treno, quindi un massimo di non più di due convogli al giorno", mentre a pag. 4 della "Relazione

tecnica di non necessità della VINCA - rev. 0 del 17/06/2022” viene riportato che la “*La gru transtainer sarà a servizio del solo binario T1 [...]*”. Si chiede pertanto di chiarire tale aspetto, che risulta direttamente connesso al numero di convogli ferroviari che arrivano potenzialmente ogni giorno e al conseguente numero di mezzi pesanti in entrata/uscita dal terminal intermodale;

2. con riferimento al progetto di realizzazione di un *nuovo deposito dello zucchero ed un nuovo piccolo deposito carri ferroviari nell'area sud\ovest del comparto* in variante agli strumenti urbanistici, non assoggettato a VAS dal Comune di Borgo Mantovano con Decreto del 29/09/2021, a pag. 14 dello “Studio Preliminare ambientale - rev. 0 del 17/06/2022” il proponente dichiara che “*Unico elemento escluso dalla valutazione è stata la dotazione della gru transtainer che al momento non era funzionale alla realizzazione delle altre opere di ammodernamento*”. Si rileva che tale aspetto non è di secondaria importanza, in quanto risulta determinate nella determinazione del traffico indotto di mezzi pesanti, e dei conseguenti impatti su viabilità locale, componente atmosfera e clima acustico;
3. con riferimento alla **viabilità e al traffico indotto**, si rileva quanto segue:
 - a.a pag. 28 dello “Studio Preliminare ambientale - rev. 0 del 17/06/2022”, relativamente al TGM della SS12, viene riportato il dato di *transiti medi giornalieri pari a circa 7500 veicoli per ogni senso di marcia, con percentuali di veicoli pesanti di circa il 10%*, da cui derivano ca. 750 mezzi pesanti/gg per senso di marcia. Si precisa che il proponente non ha indicato la fonte di tali dati;
 - b.il proponente stima, sulla base delle *previsioni di movimentazione merci attese per la nuova area*, 270 trasporti/gg in direzione dell'area terminal e 30 trasporti/gg in direzione dell'area di magazzino, per un totale di 300 mezzi/gg in entrata e uscita che rappresentano:
 - i. il 4% del TGM della SS12, relativo al totale dei veicoli leggeri e dei veicoli pesanti, già di per sé non trascurabile;
 - ii. il 40% del TGM della SS12 relativo ai soli veicoli pesanti, che rappresenta un incremento considerevole, in grado di determinare potenziali impatti oltre che sulla viabilità a livello locale, anche in termini di ricadute di inquinanti atmosferici e alterazione del clima acustico presso i ricettori prossimi allo stabilimento e posti lungo gli assi viari interessati dal traffico veicolare indotto;
 - iii. risulta inoltre da chiarire se tale dato è relativo alla “*capacità massima del terminal*” (2 treni/gg) oppure alle “*previsioni commerciali della ditta Borsari*” (1 treno/gg per 3 gg/settimana), come indicato a pag. 5 dello “Studio Preliminare ambientale - rev. 0 del 17/06/2022”. Tale aspetto è di fondamentale importanza nella stima degli impatti potenziali sulla viabilità, ma anche sulla componente atmosfera (cfr. successivo punto 6.) e sul clima acustico (cfr. successivo punto 5.), in quanto gli stessi devono essere stimati e valutati sulla base della potenzialità massima del progetto.

Si richiede al proponente, visto quanto riportato all'interno del parere del Servizio Progettazione Stradale, Ponti e Strutture Complesse, Area Lavori Pubblici e Trasporti della Provincia di Mantova (in atti prov. al prot. n. 51316 del 16/09/2022), in allegato alla presente, circa la corretta quantificazione dell'incremento di TGM, la predisposizione di uno studio viabilistico, finalizzato all'analisi e alla valutazione degli impatti del traffico veicolare generato dalla realizzazione del progetto in argomento, che consideri la viabilità statale,

provinciale e locale interessate dal transito dei mezzi in entrata/uscita al/dal comparto logistico. Tale studio dovrà essere considerato anche nella valutazione degli impatti sulla componente atmosfera e sul clima acustico.

In riferimento al suddetto parere dell'Area Lavori Pubblici e Trasporti della Provincia, si richiede al proponente di riscontrare puntualmente a tutte le richieste ivi contenute;

4. con riferimento agli impatti sulla componente **suolo** (trasformazione e impermeabilizzazione dell'area interessata dal progetto) e sulla componente **biodiversità** (tombamento di ca. 100 m del Canale Gronda Sud, elemento di Secondo Livello della Rete Ecologica Regionale), già nell'ambito del procedimento di verifica di assoggettabilità alla VAS lo scrivente Servizio aveva richiesto opere di compensazione ambientale pari al 5% dell'area posta in trasformazione (nota in atti prov. al prot. n. 46467 del 03/09/2021), che non sono state presentate nella documentazione afferente al presente procedimento. Lo scrivente Servizio aveva inoltre richiesto i seguenti requisiti minimi di impianto, relativi all'area verde, con nota in atti prov. al prot. n. 7613 del 16/02/2022 inerente alla valutazione del progetto definitivo finalizzata al rilascio del Permesso di Costruire da parte del Comune di Borgo Mantovano:

a. la superficie sia interamente piantumata con specie arboree e arbustive autoctone, e si configuri pertanto come "area verde a macchia arbustivo-arborea";

b. la densità di impianto sia pari a ca. 1.200 esemplari/ha;

c. sia predisposto idoneo impianto di irrigazione a goccia, al fine di garantire il corretto apporto idrico alle piante nei primi 5 anni di impianto e consenta un ottimale attecchimento delle stesse;

d. sia previsto il rimpiazzo delle eventuali fallanze avvenute nei primi 5 anni di impianto, al fine di garantire la copertura vegetazionale sopra indicata.

Il proponente, con nota in atti prov. al prot. n. 8837 del 23/02/2022, aveva trasmesso atto di impegno relativo alla realizzazione delle suddette opere a verde, secondo i requisiti minimi sopra elencati.

In considerazione del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA in corso, si ritiene che tale opera di compensazione ambientale debba essere incrementata di un ulteriore 5% fino al raggiungimento della superficie pari al 10% dell'area posta in trasformazione e debba essere dettagliatamente descritta all'interno della documentazione afferente al presente procedimento. Si richiede pertanto al proponente la predisposizione di un progetto del verde, comprendente anche le opere di mitigazione previste e descritte brevemente all'interno dello "Studio Preliminare ambientale - rev. 0 del 17/06/2022", e di relativa planimetria di dettaglio;

5. relativamente alla componente **clima acustico**, si rileva che il proponente non ha predisposto una valutazione preliminare di impatto acustico che consideri l'alterazione del clima acustico nello scenario di progetto PO, rispetto allo scenario AO, potenzialmente determinata dall'incremento delle sorgenti attive all'interno dello stabilimento (gru transtainer, eventuali mezzi impiegati per la movimentazione dei containers, transito dei mezzi pesanti su viabilità interna, convogli ferroviari in transito, ecc), dalla movimentazione aggiuntiva dei convogli ferroviari e dal traffico indotto di veicoli pesanti. Tale relazione dovrà tenere in considerazione, nell'individuazione dei punti di monitoraggio AO e dei ricettori sensibili, i tratti stradali che saranno interessati dal traffico indotto (a livello locale). Il proponente dovrà inoltre predisporre una valutazione preliminare di impatto acustico che consideri la fase di cantiere;

6. con riferimento ai potenziali impatti sulla componente **atmosfera**, si consideri quanto di seguito riportato:

a. il proponente, nello “Studio Preliminare ambientale - rev. 0 del 17/06/2022” e in particolare nel paragrafo relativo agli impatti sulla componente atmosfera, riporta *“Il progetto non prevede l'introduzione di nuovi elementi che hanno impatto sull'atmosfera, infatti le attività di movimentazione relative all'area in previsione sono a tutt'oggi presenti, anzi con la realizzazione del nuovo terminal ferroviario, si avrà una diminuzione dei trasporti su gomma sia in spedizione che in ricezione. Inoltre il terminal sarà dotato di gru transtainer, locomotori per la movimentazione ferroviaria e convogli ferroviari totalmente elettrici, questa dotazione ridurrà notevolmente le emissioni in atmosfera”* e *“Complessivamente, prevedendo un numero pari a circa 1500 di mezzi pesanti evitati alla strada si otterranno i seguenti miglioramenti dal punto di vista dell'emissioni in atmosfera [...]”*;

Tuttavia si rileva che:

b. il proponente non ha considerato l'aumento del carico emissivo degli inquinanti atmosferici conseguente all'incremento del traffico di mezzi pesanti generato dal progetto, stimato pari a ca. 300 mezzi/gg in entrata e uscita (da chiarire se relativi alla massima capacità del terminal o alle previsioni commerciali, rif. precedente punto 3.b.iii.);

c. il proponente debba quantificare il carico emissivo degli inquinanti legati al traffico veicolare (a scala locale), sia nella configurazione attuale, sia nella configurazione futura di progetto (alla massima capacità del terminal), al fine di analizzare e conseguentemente valutare l'aumento dei quantitativi degli stessi. A tal proposito si ritiene che il proponente debba considerare:

- i. gli inquinanti CO, NO_x, NO₂, PM10, PM2,5, C₆H₆;
- ii. idonei Fattori di Emissione (FE) degli inquinanti, nel calcolo del peso del progetto in argomento (ad es. database ISPRA 2019).
- iii. i tratti stradali, nonché la lunghezza degli stessi, individuati in funzione dei percorsi preferenziali dei mezzi in entrata/uscita dal terminal. Tale parametro è di fondamentale importanza per il calcolo del carico emissivo;

d. si rimanda all'autorità competente l'eventuale necessità di richiedere la predisposizione di uno specifico studio di dispersione degli inquinanti atmosferici finalizzato alla stima delle ricadute degli stessi ai ricettori presenti nell'intorno dello stabilimento, sia nello scenario attuale AO che nello scenario PO di progetto;

e. inoltre, a pag. 42-43 dello “Studio Preliminare ambientale - rev. 0 del 17/06/2022” è riportato *“Le attuali previsioni commerciali della ditta Borsari prevedono l'arrivo di tre treni da 1.000 tonnellate a settimana provenienti dal nord-est Europa (indicativamente un percorso di 1.000 Km). Quindi si può stimare un risparmio 40 TIR x 1000 Km di tragitto x 3 convogli settimanali x 50 settimane lavorative all'anno, ovvero, 6.000.000 Km\anno che corrispondono a un risparmio annuo di 69 ton equivalenti di petrolio e la mancata emissione di 278 ton di CO₂”*. Si rileva innanzitutto che il numero totale di TIR risultante da tale conteggio è di 6000 unità, mentre a pag. 39 dello “Studio Preliminare ambientale - rev. 0 del 17/06/2022” viene riportato che il numero totale di mezzi pesanti evitati alla strada è pari a circa 1500 (cfr. precedente punto 6.a.), risulta pertanto necessario chiarire tale discrepanza. Inoltre, come riportato anche al precedente punto 6.b., il proponente non ha considerato il traffico indotto conseguente all'arrivo dei

suddetti convogli ferroviari, che determinerà un incremento non trascurabile del numero di mezzi pesanti/gg. Premettendo che devono essere correttamente stimati i massimi impatti potenziali del progetto (cfr. quanto riportato ai precedenti punti), se si considerano le previsioni commerciali del proponente (cfr. precedente punto 3.b.iii.), il nuovo terminal intermodale determinerà:

- i. l'arrivo di 3 treni settimana, corrispondenti a 120 tir/settimana “evitati alla strada”;
- ii. il traffico veicolare indotto dal progetto pari a 300 tir/gg, da definire se relativo alla massima capacità del terminal (2 treni/gg) o alle previsioni commerciali del proponente (1 treno/gg per 3 gg/settimana).

Ne deriva che il bilancio emissivo della CO₂ sopra esposto non è congruo e debba essere aggiornato.

Cordiali saluti.

La Responsabile del Servizio
(Dott.ssa Francesca Rizzini)

Referente per l'istruttoria: Dott. Marco Bassani (telefono 0376.204729, e-mail marco.bassani@provincia.mantova.it)

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi dell'art. 21 del D. Lgs. 82/2005 e s.m.i..