



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

* * *

Parere n. 2811 del 03/08/2018

Progetto	ID_VIP: 3930
	Chignolo Po (Pv), ampliamento della piattaforma logistica intermodale per il trasporto e il deposito di autoveicoli
	<i>Verifica di Assoggettabilità alla VIA</i> (ex art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.)
Proponente	F.LLI ELIA SpA

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

VISTA la nota prot. n. 4431/DVA del 22/02/2018, acquisita al prot. n. 778/CTVA del 22/02/2018, con la quale la Direzione Generale per le Autorizzazioni e le Valutazioni Ambientali di questo Ministero (di seguito "DVA"), ha comunicato la procedibilità dell'istanza di *verifica di assoggettabilità alla VIA* (ex art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.) della proposta di progetto denominato **"Chignolo Po (Pv), ampliamento della piattaforma logistica intermodale per il trasporto e il deposito di autoveicoli"**, presentato dalla Società **"F.LLI ELIA S.p.A."** (di seguito "Proponente");

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante *"Norme in materia ambientale"* e s.m.i.

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente *"Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare, a norma dell'art. 29 del D.L. 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n. 248"* ed in particolare l'art. 9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS.

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 *"Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile"* ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90.

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 02 luglio 2008.

VISTO il Decreto legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante *"Norme in materia ambientale"* e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 inerente il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS.

VISTO il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito in legge il 15 luglio 2011, L. n. 111/2011 *"Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria"* ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis.

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 e s.m.i..

VISTO il Decreto Legge 24 giugno 2014 n.91 convertito in legge 11 agosto 2014, L. 116/2014 *"Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 24 giugno 2014, n. 91 disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea"* ed in particolare l'art.12, comma 2, con il quale si dispone la proroga le funzioni dei Componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS in carica alla data dell'entrata in vigore del detto D.L. fino al momento della nomina della nuova Commissione.

VISTO il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli *"Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale"*.

VISTO il D.P.R. n. 120 del 13/06/2017 recante *"Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164"*;

VISTO il Decreto Legislativo 16 giugno 2017, n. 104 *"Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114"*.

VISTA la nota prot. n. 929/CTVA del 06/03/2018, con la quale il Presidente della CTVA ha comunicato i procedimenti assegnati nel corso della riunione del CdC n. 7 dell'01/03/2018, tra i quali figura l'istruttoria in questione.

VISTA la nota prot. 1700 della DVA del 24/01/2018, e la nota tecnica allegata, in merito alla valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006, richiesta dal proponente per l'ampliamento della piattaforma logistica intermodale per il deposito e il trasporto di autoveicoli a Chignolo Po (PV), nella quale vengono riportati i seguenti esiti delle valutazioni svolte *"si ritiene che il progetto rientri nella tipologia di cui alla lettera h), punto 2, dell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 "modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)" e che pertanto debba essere sottoposto a verifica di assoggettabilità a VIA."*

VISTA la documentazione tecnica allegata alla nota prot. n. 4431/DVA del 22/02/2018, acquisita al prot. n. 778/CTVA del 22/02/2018, comprendente:

- Elaborati di Progetto;
- Studio Preliminare Ambientale.

VISTA la documentazione integrativa volontaria trasmessa dal Proponente con la nota prot. n. 1703/CTVA del 07/05/2018, comprendente:

- Relazione sul campionamento;
- Pianta con indicazione dei punti di campionamento;
- Piano preliminare utilizzo in situ delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'Art. 24 D.P.R.13 giugno 2017 n. 120.

VISTA la documentazione integrativa volontaria trasmessa dal Proponente con la nota del 09/06/2018, acquisita al prot. n. 2187/CTVA del 11/06/2018;

CONSIDERATO che il Proponente con la nota del 09/04/2018, acquisita al prot. n. 1401/CTVA del 11/04/2018, ha richiesto la previsione di condizioni ambientali finalizzate alla riduzione/azzeramento degli eventuali impatti;

CONSIDERATO che la documentazione sopra citata è stata pubblicata sul sito web di questo Ministero, e che il termine per la presentazione delle osservazioni del pubblico è scaduto l'08/04/2018;

VISTE le *osservazioni del pubblico*, pervenute durante il periodo di consultazione sopra citato:

N.	Titolo	Codice elaborato	Data
1	Osservazioni del Comune di Chignolo Po in data 16/03/2018	DVA-2018-0006381	16/03/2018

CONSIDERATO che l'osservazioni di cui sopra riguardano:

1. Impatti indotti dal traffico di bisarche, controllo stabilità ponte di sovrappasso ferroviario, tombinatura colatore Lunardine;
2. eventuali inquinamenti e disturbi ambientali;
3. emissioni;
4. terre e rocce da scavo;
5. valutazione del progetto anche da parte dei comuni interessati al traffico .

CONSIDERATO CHE

Il proponente con nota acquisita al prot CTVA n. 1041 dell'11/4/2018 ha trasmesso le controdeduzioni alle osservazioni del Comune di Chignolo Po.

- In merito alle osservazioni del Comune di Chignolo il proponente ha controdedotto:

Punto 1 :

Si ritiene ampiamente esauriente lo studio sul traffico viabilistico inserito nello studio preliminare , dal quale risulta puntualmente un aumento del traffico giornaliero dovuto all'ampliamento di sole 23 bisarche (considerando tutte le situazioni più sfavorevoli)

In merito alla stabilità del ponte di sovrappasso della linea ferroviaria non sia in alcun modo pertinente alla procedura in oggetto "verifica di assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale", si ricorda che nell'anno 2017 RFI Rete Ferroviaria Italiana, Direzione Territoriale Produzione Milano, Unità Territoriale Linee Sud, Reparto Gestione Lavori, ha condotto sopralluoghi al ponte di proprietà e gestione inerenti la stabilità dello stesso. La sottoscritta società si rende comunque disponibile a organizzare un incontro

congiunto con RFI e Comune di Chignolo Po per tutte le delucidazioni del caso, incontro non vincolante per le autorizzazioni dell'ampliamento. Il ponte è a unico senso di marcia e le sue caratteristiche non permettono il passaggio a più di una bisarca contemporaneamente, pertanto l'ampliamento non aumenta il carico contemporaneo gravante sul ponte.

Infine circa la tombinatura del colatore Lunardine, si ricorda che trattasi esclusivamente di colatore delle acque meteoriche, che lo stesso è inserito nel PGT con medesima destinazione urbanistica del comparto logistico, che in Conferenza di Servizi era approvato un piazzale logistico con tombinatura dello stesso. Inoltre il lotto in ampliamento risulta intercluso e pertanto si ritiene cogente ai sensi dell'art. 1051 del Codice Civile, per il Comune di Chignolo Po proprietario e gestore del Colatore Lunardine, la concessione della servitù di passaggio. Servitù che potrà essere attuata a mezzo di intubamento o con ponticello.

Punto 2

I lavori di ampliamento riguardano esclusivamente ordinarie opere stradali, senza l'utilizzo di inquinanti di qualsiasi natura che possano essere sversati a carico delle matrici idriche ambientali. Anche l'area non è attraversata da alcun servizio o sottoservizio, pertanto non sono possibili rotture a tubature contenenti inquinanti.

Punto 3 :

I lavori di ampliamento riguardano esclusivamente ordinarie opere stradali, senza emissioni acustiche significative. Le emissioni di polveri saranno abbattute come già descritto nello studio preliminare ambientale. Come da relazione circa l'inquinamento acustico l'attività esistente rispetta i valori limite transitori, la sottoscritta società ritiene progettualmente ricevibile la piantumazione delle essenze previste dal PGT al fine non solo paesistico, ma anche di protezione acustica.

Punto 4 :

Come scritto nello studio preliminare ambientale, i profili del piazzale sono progettati per azzerare completamente gli sterri e i riporti, a segnalare che la sottoscritta società e il progettista intendono minimizzare l'impatto in materia. Le terre e rocce da scavo in movimentazione interna saranno temporaneamente depositate sui contermini terreni agricoli di proprietà. Ovviamente prima dell'inizio dei lavori l'impresa appaltatrice e/o il proponente provvederanno all'adempimento di tutte le prescrizioni normative.

Punto 5:

il progetto generale della piattaforma logistica di cui il progetto attuale rappresenta la conclusione è stato approvato in conferenza dei servizi alla quale hanno partecipato, a titolo non esaustivo: 4 di 4 - Comune di Chignolo Po; - Sindaco del comune di San Colombano al Lambro in qualità di osservatore; - Sindaco del comune di Miradolo terme in qualità di osservatore; - Sindaco del comune di Monticelli Pavese in qualità di osservatore; - Sindaco del comune di Badia Pavese in qualità di osservatore; Si ricorda che il PGT del Comune di Chignolo Po vigente e approvato attribuisce al lotto di completamento destinazione urbanistica "ambito produttivo per la logistica D3" e al pertinente art. 38, oltre a richiamare la procedura di Conferenza dei Servizi in SUAP, al comma 3 gli attribuisce edificabilità diretta con titolo abilitativo semplice, senza alcuna prescrizione in merito al coinvolgimento di altre amministrazioni.

CONSIDERATO E VALUTATO che si considerano in parte condivisibili le considerazioni del Proponente e che in ogni caso i temi posti nell'osservazione sono stati considerati e valutati nel presente parere e nel quadro delle condizioni ambientali.

CONSIDERATO E VALUTATI gli esiti della riunione del 12/04/2018, convocata con la nota prot. n. 1332/CTVA del 05/04/2018;

CONSIDERATO E VALUTATO che l'impianto che si va ad ampliare non è mai stato sottoposto ad alcuna procedura di valutazione ambientale, e che il presente Parere esamina quindi il solo progetto di ampliamento, pur considerando – a livello di impatti cumulati – l'intervento nel complesso considerato

CONSIDERATO CHE

Per ragioni industriali la F.lli Elia SpA deve dare corso all'ampliamento che rappresenta l'ultima fase del progetto generale della piattaforma logistica intermodale (ferro/gomma) per autovetture nel Comune di Chignolo Po, in via Cremona, civ. 54.

CONSIDERATO CHE

- L'area di intervento si colloca nella porzione Nord Est del territorio comunale, a Ovest della frazione Lambrinia, nella zona compresa tra la ferrovia Pavia-Cremona e la ex S.S. 234 Codognese Pavia-Cremona a Nord e il corso d'acqua Deviatore Acque Alte a Sud.
- L'area di interesse è ubicata nel territorio di Chignolo Po, ad una distanza media di circa 30 km dai capoluoghi di provincia Pavia, Lodi e Piacenza.
- Il sito di intervento si trova a circa 530 m a Ovest dalla fraz. Lambrinia, in una zona che mostra appena a nord, in Comune di San Colombano al Lambro la presenza di altri ambiti a destinazione produttiva.
- Sul confine nord del comparto corrono la ferrovia PV-CR e la ex Strada Statale 234 Codognese PV-CR, mentre sul confine Sud corre il corso d'acqua superficiale Deviatore Acque Alte.

CONSIDERATO CHE

- Il progetto esecutivo generale della piattaforma logistica intermodale si sviluppa su una superficie di circa 350.000 mq. Attualmente sono realizzati 290.000 mq (con raccordo ferroviario), di cui 100.000 in corso di ultimazione e autorizzati con DIA 3475 del 6 giugno 2017.
- L'ampliamento in progetto si sviluppa su una superficie di circa 50.000 mq e rappresenta la terza e ultima fase del progetto generale.
- Il progetto esecutivo generale è stato approvato nel 2002 con procedimento unico in conferenza dei servizi ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 447/1998.
- Con la deliberazione n. 11 del 22/04/2002 il CC si pronunciava definitivamente favorevole e il giorno 8/8/2002 veniva concessa l'edificabilità dei suoli per tutti i 350.000 mq, con prescrizione del rispetto degli obblighi di cui alla conferenza dei servizi e all'atto di convenzione.
- Il successivo PGT comunale (art. 38 in NT del PdR) attualmente vigente ha recepito la conferenza dei servizi, citandola, e la conseguente variante e concessione: l'area del progetto generale è già tutta trasformata e sono possibili interventi edilizi di edificazione del suolo con titolo abilitativo diretto con le medesime prescrizioni ambientali contenute nella CdS. Il PGT è stato sottoposto a VAS.
- Oltre alle proprietà industriali del progetto generale, la F.Ili Elia SpA possiede i terreni agricoli a Ovest fino alla SP 193.
- Il completamento del progetto generale e la trasformazione dei terreni agricoli in industriali con il completamento di tutto il comparto rappresentano, a dire del proponente, dal punto di vista ambientale un progetto strategico di logistica intermodale finalizzato alla mobilità sostenibile.
- La disponibilità di spazio, presso un centro logistico dotato di raccordo ferroviario, consente di poter dirottare traffico attualmente gestito via strada, perché movimentato da poli logistici privi di raccordo ferroviario, verso l'utilizzo della ferrovia stessa.
- La f.Ili Elia è dotata di standard di gestione ambientale ISO 14001.

DESCRIZIONE DEL PROGETTO

- Il progetto prevede l'ampliamento di una piattaforma logistica intermodale per la sola parte di deposito per autovetture nuove non targate e non circolanti, che si traduce nella realizzazione di un piazzale tipo parcheggio, senza alcun edificio. L'area, urbanisticamente già a destinazione industriale, è attualmente utilizzata a terreni agricoli.
- Il proponente afferma che l'ampliamento in progetto interessa una superficie di circa 5 ha e prevede la realizzazione in con due stralci funzionali.
- Il primo stralcio insisterà sul sedime non interessato da alcun bosco inserito nel PIF, il secondo stralcio insisterà sul sedime interessato da un bosco robinieto misto inserito nel PIF e potrà iniziare solo dopo l'ottenimento dell'autorizzazione paesaggistica e alla prevista compensazione.
- I lavori sono costituiti da opere stradali ordinarie e l'attività prevista sull'ampliamento è il mero deposito di autovetture nuove non targate e senza carburante. Pertanto già nelle caratteristiche proprie del cantiere e della gestione dell'attività non si riscontrano particolari criticità in merito a:
 - produzione di rifiuti;
 - inquinamento e disturbi ambientali;
 - rischi di gravi incidenti e/o calamità attinenti al progetto, inclusi quelli dovuti al cambiamento climatico;

- rischi per la salute umana quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, quelli dovuti alla contaminazione dell'acqua o all'inquinamento atmosferico.
- Il proponente afferma che si tratta di un'area già urbanisticamente trasformata in industriale e urbanizzabile con titoli abilitativi diretti come da art. 38 del PGT, PGT già sottoposto a VAS, e senza particolari sensibilità ambientali.
- Quanto al tema del consumo di suolo e dell'impermeabilizzazione delle aree gli ampliamenti avranno il 50% circa della superficie drenante in misto naturale stabilizzato (coefficiente di afflusso 0,3) per gli stalli di parcheggio e il 50% circa in bitume, ma senza tappetino con finitura semichiusa in solo binder (coefficiente di afflusso 0,7/0,8) per le corsie di manovra.
- Non essendo l'area servita da pubblica fognatura, le acque esauste degli ampliamenti saranno smaltite nei primi strati del suolo con bacini di infiltrazione, perseguendo il principio dell'invarianza idraulica e idrologica.
- Gli ampliamenti convoglieranno le acque meteoriche ai bacini di scarico con tubazioni in calcestruzzo armato prefabbricato vibrocompresso.
- Il parcheggio in ampliamento, non sarà illuminato. E' previsto unicamente l'impianto di illuminazione perimetrale senza torri faro e con pali non tipo armatura stradale ma tipo da pista ciclabile, con corpi illuminanti rispondenti alle norme in materia di inquinamento luminoso LR 17/2000 e smi e al DM 37/08. I pali avranno una latezza limitata a quattro metri.
- L'illuminamento è asservito unicamente all'impianto antintrusione e produrrà solo pochi lumen/mq.
- Come richiesto dal PGT, sarà realizzata una duna perimetrale in terra inerbata.
- I terreni movimentati saranno gestiti ai sensi del DPR 120/2017 e sarà minimizzata la differenza tra sterri e riporti. I lavori non prevedono rifiuti di cantiere, ed è stato presentato il relativo Piano (nota 1703/CTVA del 07/05/2018).

CONSIDERATO CHE il proponente afferma che per quanto attiene alla gestione dell'attività:

l'ampliamento in progetto prevede 2.620 parcheggi per un numero annuo di autovetture depositate pari a circa 80.000 unità. Trattandosi di autovetture nuove non targate, l'attività di deposito non è rumorosa e non produce possibile inquinamento del suolo, sottosuolo e aria.

Gli unici rifiuti interni all'attività sono prodotti dalle officine e carrozzerie e nessun rifiuto è prodotto dal parcheggio (l'ampliamento in oggetto prevede solo parcheggio).

CONSIDERATO CHE il proponente con nota del 09/06/2018, acquisita al prot. n. 2187/CTVA del 11/06/2018, ha trasmesso integrazioni volontarie nelle quali riporta i seguenti chiarimenti:

"...tutta l'acqua piovana non graverà su canali limitrofi ma confluirà in un bacino di infiltrazione nei primi strati del sottosuolo, senza troppo pieno (non sono presenti zone di carico/scarico bisarche);

.... L'ampliamento in progetto, così come l'ampliamento realizzato nel 2017, prevede tutta la superficie destinata a deposito come permeabile, e solo le corsie di manovra saranno asfaltate (asfalto binder, a maggiore permeabilità). Le aree impermeabili incideranno pertanto per meno del 30% della nuova superficie; L'impatto visivo sarà ridotto da isole di mitigazione consistenti in una duna perimetrale inerbata e da una piantumazione, con essenze locali,

Si precisa che lo stralcio 1 senza intubamento, e lo stralcio 2 con intubamento del colatore Lunardine rappresentano due alternative progettuali;

Per quanto attiene eventuali contaminazioni della falda per sversamenti si sottolinea che la falda ha una elevata soggiacenza (da 12 a 16 metri dal piano campagna) come documentato nella relazione geologica allegata alla pratica. Inoltre le automobili nuove parcheggiate hanno i serbatoi pressoché vuoti. In ogni caso la scrivente società è dotata di certificazione ambientale ISO 14001 e si è già dotata su tutti i piazzali di procedura di emergenza al fine di scongiurare contaminazioni da sversamenti. Su ogni area del piazzale sono dislocati kit di emergenza ambientale come prescritto dall' art. 8 del Regolamento Regionale n. 4 del 24/03/06.

Inoltre si precisa che sono state adottate specifiche procedure di gestione aziendale atte a limitare ogni possibile danno ambientale, ed è stata nominata, ed è attiva, una squadra di emergenza ambientale pronta a intervenire e a sanare qualunque tipo di emergenza ecologica.

Si allega inoltre A.U.A. già rilasciata in data 14/05/2018."...

... "L'ampliamento di un deposito già esistente consente di non dover replicare in altre zone vergini le strutture a servizio dello stesso, quali aree di sosta per i mezzi pesanti in attesa all'ingresso, aree dedicate alle operazioni di carico/scarico, uffici, officine, impianti di lavaggio, parcheggi dipendenti ecc... il che equivale ad un risparmio di suolo di svariate decine di migliaia di mq;

Non ci sono a oggi alternative all'ampliamento in pianta di depositi di autovetture in grado ospitare migliaia di veicoli; la realizzazione di depositi multipiano di dimensioni adeguate, si scontra con pesanti problematiche relative alle normative di prevenzione incendio, che obbligherebbero non solo a realizzare strutture molto costose, ma a dotarle di impianti di estinzione automatica con enormi riserve d'acqua, tra l'altro non facilmente reperibili in sito; inoltre la circolazione dei questo numero di auto all'interno di un autosilo comporta un notevole aumento di rischio infortuni al personale, dato il reticolo dei pilastri e la circolazione su rampe di accesso. Inoltre le strutture metalliche, oltre alla periodica manutenzione per la resistenza al fuoco richiesta, possono creare danni alle auto nuove in deposito, dovuti alle colature di ruggine;

Per meglio sfruttare l'area e ridurre le dimensioni necessarie, si è infittita la maglia di parcheggio, disponendo le auto in blocchi da 4 anziché da 2, costringendo ovviamente il personale a movimentare un maggiore numero di auto dato la presenza della seconda fila, ma riducendo di oltre il 30 % lo spazio necessario; si è anche ridotta la singola isola di parcheggio, risparmiando un ulteriore 8 % di area.

Sottolineiamo infine che la concentrazione in pochi insediamenti sul territorio delle aree di stoccaggio consente la riduzione dei viaggi dei mezzi pesanti ai fini della successiva distribuzione finale dei veicoli, consentendo la loro ottimizzazione e la riduzione dei percorsi "a vuoto"; Chignolo Po, offre altresì l'importante collegamento ferroviario, di lunghezza idonea anche ad ospitare i nuovi treni provenienti dal nord Europa a partire dal 2025 (con la ultimazione del traforo ferroviario del Brennero), che consente un ulteriore vantaggio rispetto ai depositi non raccordati e un'ulteriore riduzione del traffico stradale pesante."

CONSIDERATO CHE

- Il PGT di Chignolo individua nella carta del paesaggio l'area come area industriale – logistica. Il PTCP della Provincia di Pavia alla tavola 6b esclude tutti i terreni industriali della F.Ili Elia SpA dai terreni agricoli.
- Il PTCP della Provincia di Pavia esclude tutti i terreni della F.Ili Elia SpA dalle aree soggette a rischio idraulico, dalle aree soggette a instabilità del suolo e dalle aree soggette a rischio idrogeologico.
- Come riportato dalla tavola 2b del PTCP della Provincia di Pavia, sull'area di ampliamento relativa al 2° stralcio insiste un bosco. Ai sensi dell'art. II-15 comma 3, il PTCP rimanda agli indirizzi del PIF la normazione in materia di boschi e foreste.
- Si segnala che, in difformità al comma 5 del sopra citato art. II-15, il PGT non ha recepito i contenuti del PIF circa il bosco interessato dall'ampliamento della F.Ili Elia SpA, e pertanto esclude a priori criteri di compensazione e mitigazione per le aree limitrofe al bosco.
- Il bosco ai sensi della LR 31/2008 è inserito nel Piano di Indirizzo Forestale (di seguito PIF) della Provincia di Pavia, lo stesso Piano caratterizza il bosco come tipo forestale robinieto misto.
- Per quanto sopra e visti il PGT, il PTCP e il PIF, per attuare l'intervento edilizio sulla quota parte dei terreni a bosco compresi nell'ampliamento (circa 6.000 mq), è necessaria la trasformazione del bosco con interventi compensativi (art. 43 L.R. 31/2008 e smi) concessa su autorizzazione secondo i criteri e le modalità di cui alla DGR VIII/675/2005 e smi.
- L'autorizzazione alla trasformazione del bosco di cui all'art. 43 della l.r. 31/2008 può essere accordata solo contestualmente o successivamente al rilascio, da parte dell'ente competente, dell'autorizzazione paesaggistica di cui agli articoli 146 e 159 del d.lgs. 42/2004 e all'art. 80 della l.r. 12/2005.
- Per quanto sopra, il PTCP di Pavia alla tavola 4b "Carta delle invarianti" inserisce il bosco nei beni paesaggistici e ambientali. Nella stessa tavola si escludono sull'area altri beni paesaggistici o ambientali, siti della rete ecologica europea Natura 2000, e si ribadisce che l'area è esterna alle fasce fluviali del PAI.
- Contestualmente alla trasformazione di cui sopra, sull'area boscata il progetto prevede l'intubamento del colatore Lunardine, un cavo a cielo aperto per il solo collettamento delle acque meteoriche. Il

colatore, come da PGT, appartiene al reticolo idrico minore (identificativo CHI_005) e quindi è gestito dal Comune.

- Per l'intubamento è pertanto necessaria l'autorizzazione dell'ente Comune .Il PTCP di Pavia alla tavola 3b "Rete ecologica e rete verde provinciale" esclude sull'area elementi appartenenti alla rete ecologica o alla rete verde provinciali.
- L'intervento in progetto sulle aree vincolate all'autorizzazione paesaggistica/forestale e comunale sarà realizzato con un secondo stralcio funzionale, solo dopo l'ottenimento delle autorizzazioni.

CONSIDERATO CHE relativamente alle terre e rocce da scavo, il proponente nella documentazione integrativa volontaria trasmessa con nota 1703/CTVA del 07/05/2018 ha inviato il Piano preliminare utilizzo in situ delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 24 D.P.R.13 giugno 2017 n. 120, completo di Relazione sul campionamento e la planimetria con indicazione dei punti di campionamento;

CONSIDERATO CHE

Il proponente dichiara che *"ha provveduto ad analisi di laboratorio su diciannove campioni di terreno in situ. Le modalità di svolgimento del campionamento sono descritte nella relazione sul campionamento allegata. Sono stati analizzati i parametri del set analitico minimale di cui alla tabella 4.1 dell'allegato 4 al D.P.R. 120/2017. ... I risultati delle analisi sui campioni sono stati confrontati con le Concentrazioni Soglia di Contaminazione di cui alla colonna A, Tabella 1, Allegato 5, al Titolo V, della Parte IV, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. Dalle analisi sui campioni prelevati non si è riscontrato alcun valore oltre i limiti."*

CONSIDERATO CHE

- I terreni movimentati saranno gestiti ai sensi del DPR 120/2017.
- La società ha provveduto ad analisi di laboratorio su campioni di terreno in situ. Dalle analisi chimiche i campioni prelevati non presentano valori oltre i limiti.
- Per gli inerti delle opere stradali saranno utilizzati misto granulare riciclato per il sottofondo, misto granulare stabilizzato per quota parte dello strato di usura e conglomerato bituminoso tipo binder semichiuso per la restante parte dello strato di usura.

Tutti gli inerti e i bitumi proverranno da siti con autorizzazione ministeriale e saranno marcati CE.

Risorse utilizzate per le opere stradali:

Terreno di scoticamento riutilizzato in loco:	10.000 mc
Riutilizzo di inerti riciclati	15.000 mc
Utilizzo di misto granulare stabilizzato	4.500 mc
Bitume semichiuso binder	2.000 mc

Il piazzale avrà una recinzione perimetrale in calcestruzzo armato a contenere la duna in terra.

Risorse utilizzate per le opere in calcestruzzo armato:

calcestruzzo	300 mc
ferro per armatura	15.000 kg

CONSIDERATO e VALUTATO CHE il proponente in fase di progettazione esecutiva o comunque prima dell'inizio dei lavori dovrà rispettare quanto previsto dall'art. 24 comma 4 lettera b) del D.P.R. 120/2017,

CONSIDERATO CHE l'area oggetto degli ampliamenti:

- Ricade al di fuori della fascia fluviale C;
- Non rientra tra quelle soggette a instabilità del suolo;
- Non rientra tra quelle soggette a rischio idrogeologico molto elevato;
- Ricade al di fuori del limite esterno fascia fluviale C dei PAI;
- Non ricade nei siti della rete ecologica europea Natura 2000;
- Non ricade in zone di interesse archeologico;
- sull'area non insistono zone umide o palustri e l'area si trova al di fuori della fascia perfluviale del Po.
- l'area oggetto degli ampliamenti non ha alcun vincolo connesso alla rete ecologica regionale o provinciale;

- l'area oggetto degli ampliamenti non ha alcun vincolo connesso alla rete verde provinciale;
- L'intervento per sua natura non può riguardare immobili sottoposti a tutela ai sensi della parte II – beni culturali del D.Lgs. n. 42/2004
- L'intervento non ricade in area tutelata ai sensi della l. 394/1991, della l.r.86/83 e della l.r.16/2007 (le aree protette in Lombardia sono i Parchi regionali e naturali di cui alla l.r.16/2007, le Riserve naturali, i Monumenti naturali, il Parco nazionale dello Stelvio porzione lombarda).
- I luoghi ricadono al di fuori dei vincoli di fascia di rispetto dei depuratori, dei pozzi ed emergenze idriche.
- Il progetto non ricade in territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001), ma su terreni a coltivo con produzioni di cereali.
- Il progetto non ricade in siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006).

CONSIDERATO CHE in merito alla fase di cantiere il proponente afferma che:

- l'ampliamento prevede esclusivamente il deposito di autovetture nuove sul piazzale, mentre il deposito esistente contempla oltre al piazzale le attività di carico/scarico, uffici, officine, carrozzerie, lavaggio e distribuzione carburanti.
- Come per l'ampliamento DIA 3475/2017, le pendenze della piattaforma in ampliamento saranno studiate per portare a zero la differenza tra i volumi di sterro e riporto.
- Al fine di ridurre al minimo l'impatto sul suolo e i costi di cantiere, tutto il terreno di scoticamento sarà riutilizzato in cantiere per la realizzazione delle dune perimetrali richieste dal PGT e per il riempimento dell'alveo del colatore Lunardine non interessato all'intubamento. Qualora il terreno di scoticamento risultasse in eccesso, questo non sarà conferito a siti autorizzati, ma riutilizzato in loco sui terreni agricoli di proprietà, con rimodulazione del piano campagna degli stessi.
- Le opere previste non comportano rifiuti di cantiere: gli inerti arriveranno con camion ribaltabili e il calcestruzzo sarà preconfezionato e arriverà con betoniere. Anche le armature per calcestruzzo arriveranno in cantiere già sagomate. I casseri non sono a perdere e verranno recuperati.
- Allo stesso modo le opere fognarie saranno costituite da tubi prefabbricati in calcestruzzo vibrocompresso o in polietilene e arriveranno su camion. Anche per le tubazioni non è previsto packaging.
- Le emissioni in atmosfera, il rumore e le polveri sono le uniche previste e sono esclusivamente quelle proprie delle opere stradali derivanti dal trasporto degli inerti e dei bitumi e dalla loro stesa e cilindatura.
- E' prevista la riduzione di tutte le emissioni grazie al mancato conferimento di volumi in eccesso alle discariche autorizzate per riutilizzo in sito e per pareggio dei volumi di sterro e riporto. Inoltre per la riduzione delle polveri, come per l'ampliamento DIA 3475/2017, il terreno sarà continuamente bagnato con apposita autobotte e le ruote dei camion in uscita dal cantiere saranno pulite con idrolavaggio.
- Il colatore Lunardine è un cavo a cielo aperto per il solo collettamento delle acque meteoriche inserito nel reticolo idrico minore dal PGT. Pertanto per l'intubamento è necessaria l'autorizzazione del Comune di Chignolo Po.

CONSIDERATO CHE in merito alla fase di esercizio il proponente afferma che:

- l'ampliamento non ha potenzialmente impatti rilevanti sulle componenti ambientali, con eccezione dell'inquinamento per aumento del traffico su gomma per il trasporto delle autovetture in deposito sull'ampliamento stesso.

IMPATTO PAESAGGISTICO

- L'impatto paesistico/visivo dell'ampliamento sarà mitigato come progettato e richiesto da tutti gli enti in conferenza dei servizi e come confermato dal PGT con duna inerbata perimetrale in terreno vegetale esterna alla recinzione.

INQUINAMENTO ACUSTICO

- L'ampliamento di attività è soggetto alla valutazione di impatto acustico ai sensi della L 447/95. L'ampliamento presuppone attività identica a quota parte di quella svolta sul piazzale esistente ovvero deposito in piattaforma logistica intermodale per autovetture.
- Il proponente ha commissionato una relazione di impatto acustico comprensiva di misurazioni fonometriche nell'anno 2005 condotte su tutta l'area approvata in conferenza dei servizi, comprendente la fase 1 già realizzata, la fase 2 in realizzazione e la fase 3 oggetto della presente relazione. L'attività attualmente svolta sul piazzale esistente e che si svolgerà sull'ampliamento in progetto sono conformi all'attività svolta alla data delle misurazioni fonometriche.
- Dalla relazione acustica allegata si evince che la rumorosità prodotta nella zona a parcheggio per il solo deposito ha valori molto bassi, compresi tra 40 e 50 dBA.
- L'unica rumorosità aziendale degna di nota, comunque inferiore ai limiti, si ha nelle attività di carico e scarico delle autovetture, attività non pertinente l'ampliamento in progetto.

IMPATTO SULLE ACQUE

- Non essendo l'area servita da pubblica fognatura, le acque esauste degli ampliamenti saranno smaltite nei primi strati del suolo con bacini di infiltrazione.
- In conformità al progetto presentato in conferenza dei servizi, non sono previste acque esauste industriali, assimilabili a reflue domestiche (nere o grigie) e pluviali, ma esclusivamente acque meteoriche di dilavamento del piazzale.
- L'unità produttiva di Chignolo Po è soggetta al regolamento regionale n. 4 del 24 marzo 2006 in materia di smaltimento delle acque di prima pioggia ai sensi dell'art. 3 comma 1 lettera a) punto 9) aree intermodali.
- Il piazzale esistente è dotato di autorizzazione allo scarico in acque superficiali da parte della provincia di Pavia, con separazione delle acque di prima pioggia esclusivamente per le aree di carico e scarico e per le acque industriali e pluviali, con esclusione delle aree a parcheggio con autovetture nuove in conformità all'art. 9 comma 4 lettera b).
- Tutta l'area in progetto è destinata esclusivamente a parcheggio delle autovetture nuove e pertanto come già autorizzato e sempre in conformità all'art. 9 comma 4 lettera b), le acque di dilavamento degli ampliamenti non sono soggette a separazione delle acque di prima pioggia.
- Gli ampliamenti convoglieranno le acque meteoriche ai bacini di scarico con tubazioni in calcestruzzo armato prefabbricato vibrocompresso.
- I bacini di infiltrazione recepiscono la legge regionale 15 marzo 2016 n. 4 in materia di difesa del suolo, di mitigazione e prevenzione del rischio idrogeologico e di gestione dei corsi d'acqua nonché il Programma di Tutela e Uso delle Acque della Regione Lombardia edizione 2016 in vigore.

IMPATTO SUL TRAFFICO VIABILISTICO

- Il deposito sorge a ridosso di un'asta stradale importante quale la ex SS 234 Codognese Cremona – Pavia, a 4.800 m Ovest dall'accesso di casello Casalpusterlengo dell'autostrada A1 Milano – Napoli e a 2.000 m Est dallo svincolo con la SP193, che dopo 11.700 m Sud porta al casello Castel San Giovanni sulla A21 Torino-Brescia.
- Il deposito è una piattaforma logistica intermodale ferro-gomma con scalo ferroviario interno collegato alla linea RFI Cremona-Pavia.
- Quando le autovetture sono trasportate su gomma, in scarico e/o in carico, le bisarche trasportatrici utilizzano esclusivamente la rete autostradale.
- Il 90% circa dei mezzi utilizza la A1, percorrendo 4.800 m di ex SS 234, lungo la tratta casello di Casalpusterlengo – deposito F.lli Elia.
- Il restante 10% circa dei mezzi utilizza la A21, percorrendo 2.000 m di ex SS 234, lungo la tratta dir. SP 193 – deposito F.lli Elia, e 11.700 m sulle strade provinciali SP193/SP123 lungo la tratta dir. SP 193 – Castel San Giovanni sulla A21 Torino-Brescia.
- Dalle percentuali sopra citate, si escludono eventuali significativi impatti ambientali indotti dal traffico degli ampliamenti su strade che non siano la ex SS 234. Si deve altresì constatare immediatamente come il traffico di veicoli pesanti indotto dall'attività esistente e in ampliamento della F.lli Elia SpA incida su una tratta breve della ex SS234,.

- Parimenti l'intermodalità attuata sulla piattaforma con lo scalo ferroviario interno rappresenta una scelta aziendale di mobilità sostenibile. Sebbene la scelta circa l'utilizzo dei treni merci o delle bisarche per il trasporto delle autovetture sia in capo alle case automobilistiche clienti e sia sottoposta a forti e repentine oscillazioni, principalmente sulla base del prezzo dei carburanti per autotrazione o di incentivi per l'utilizzo delle rotaie, l'intermodalità della piattaforma riduce notevolmente l'impatto sul traffico che la stessa avrebbe in assenza dello scalo ferroviario.
- Nella Normativa di Attuazione all'articolo I-4 comma 2 lettera b), il PTCP inserisce l'obiettivo generale M2: favorire l'inserimento nel territorio di funzioni logistiche intermodali.
- All'art. I-20 comma 4 lettera f), il PTCP inserisce tra i progetti strategici i centri logistici intermodali ferro-gomma collegati alla rete ferroviaria primaria o secondaria, che, ai sensi del comma 1, la Provincia considera di importanza strategica al fine di dare attuazione agli obiettivi generali e specifici del PTCP. Sempre ai sensi del comma 1, i progetti strategici possono essere proposti in ogni momento alla provincia dai comuni. In fase di programmazione e pianificazione provinciale, la piattaforma non è considerata causa di possibili ripercussioni negative sull'ambiente, ma addirittura veicolo per il perseguimento degli obiettivi strategici in tema di mobilità sostenibile.
- Lo scalo della F.Ili Elia, che misura oggi 550 metri lineari utili, ma con corridoio già realizzato per raggiungere i 1.250 metri lineari utili, con semplici adeguamenti futuri sul rilevato ferroviario.

IMPATTO SULL'ARIA, SUOLO E SOTTOSUOLO

- Trattandosi di solo parcheggio di autovetture nuove non targate e non circolanti su strada, non avviene alcuna emissione in atmosfera o su suolo o nel sottosuolo dall'attività propria di stoccaggio sull'ampliamento.

In merito al consumo di suolo il proponente prevede che tutta la superficie destinata a deposito sarà permeabile, e solo le corsie di manovra saranno asfaltate (asfalto binder, a maggiore permeabilità). Come affermato da proponente nei chiarimenti del 09/06/2018, acquisiti al prot. n. 2187/CTVA del 11/06/2018, *"Le aree impermeabili incideranno pertanto per meno del 30% della nuova superficie; inoltre il proponente indica come alternativa progettuale il mantenimento dell'area boscata escludendo l'intubamento del colatore Lunardine, come era previsto nello stralcio 2 del progetto.*

CONSIDERATO CHE

- Con la fine dei lavori e la conseguente attivazione, prevista per il 2022, della galleria di base del Brennero o Brenner Basistunnel o BBT, rientra tra gli obiettivi strategici della F.Ili Elia l'allungamento utile dello scalo ferroviario privato interno di Chingolo Po.
- Infatti con la BBT le pendenze del collegamento Austria-Italia del Brennero scenderanno dall'attuale 26% a un valore compreso tra 4 e 6,7%, con l'enorme vantaggio che i treni merci potranno avere una lunghezza pari a 750 m contro i 450 attuali e il carico massimo trasportabile per ogni convoglio non sarebbe più limitato alle attuali 1.200 ton, ma i treni merci potranno trasportare fino a 1.600 tonnellate di carico.
- Con l'aumento a 750 m della lunghezza dei convogli, il costo per autovettura del trasporto su ferro sarà sempre più conveniente del trasporto su gomma. Pertanto dal 2022 le automobili in arrivo dalla Germania sul piazzale di Chignolo Po saranno trasportate esclusivamente da convogli ferroviari.
- Dalle indagini industriali esplorative della F.Ili Elia e del gruppo proprietario Bertani Autotrasporti, a oggi non esiste su tutto il territorio nazionale altro corridoio ferroviario già predisposto per l'adeguamento a convogli con lunghezza pari a 750 m in alcuna piattaforma logistica per il trasporto e il deposito di autoveicoli.

CONSIDERATO CHE

Il proponente afferma che l'ampliamento ospiterà autovetture attualmente stoccate in altro piazzale concorrente e pertanto saranno garantite:

- Invarianza del numero di autovetture trasportate e stoccate sul territorio nazionale come diretta conseguenza del solo spostamento dello stoccaggio di autovetture, attualmente su due piazzali, su unico piazzale, con accentramento delle stesse a Chignolo Po.

- Riduzione notevole dei viaggi necessari alla consegna delle autovetture al cliente finale, diretta conseguenza dell'efficientamento gestionale proprio dell'attività logistica per piattaforme di dimensioni maggiori.
- Il nuovo ampliamento stoccherà sul piazzale di Chignolo Po autovetture di piccole dimensioni (pari a metri 3,5 circa). Tale aspetto al fine di rilevare che la maggiore possibilità di stoccaggio di autovetture di mt. 3,5 circa ha come conseguenza migliorativa intrinseca l'ottimizzazione della distribuzione delle autovetture nella composizione di caricamento delle bisarche, pertanto garantirà il trasporto di un numero di mezzi maggiore per bisarca, con conseguente diminuzione dei viaggi rispetto a quelli attualmente effettuati per unità trasportata.
- Le bisarche utilizzate dalla Ditta F.lli Elia SpA prevedono, in condizioni standard, un carico complessivo pari a n. 7/8 autovetture di dimensioni medio/grandi. Con l'ampliamento le autovetture caricate avranno dimensioni differenti tra loro, tale diversità garantirà una flessibilità di carico che consentirà di posizionare un numero maggiore di autovetture sulla bisarca stessa.
- Pertanto con l'ampliamento in progetto saranno caricate n. 9/10 autovetture per bisarca da e per l'unità operativa di Chignolo Po, vista la possibilità di modulare il carico sulla bisarca stessa aggregando autovetture di piccole dimensioni ed autovetture di medie o grandi dimensioni. Questa ottimizzazione permetterà pertanto di effettuare un minor numero di viaggi rispetto alla situazione attuale, un risparmio di carburanti con ripercussioni positive dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico e del traffico attualmente esistente.
- Sul piazzale di Chignolo Po sono movimentate annualmente 88.000 autovetture con un numero di viaggi di bisarca pari a 11.747 (anno 2016). Attualmente sono trasportate mediamente 7,5 autovetture per bisarca.
- Con l'efficientamento di cui sopra e derivante dall'ampliamento, le attuali 88.000 autovetture saranno trasportate con un numero di viaggi annuo pari a 9.263 (mediamente 9,5 autovetture per bisarca).
- Ovvero con l'ampliamento, per movimentare le autovetture del piazzale esistente, si avranno circa 2.500 viaggi annui in meno, con una riduzione pari al 21,3%.
- Con l'ampliamento sulla piattaforma di Chignolo Po saranno presenti un numero maggiore di produttori di autovetture: le marche di autovetture stoccate passano dalle due precedenti alle tre dopo l'ampliamento. Un maggior numero di case automobilistiche sullo stesso piazzale garantisce la possibilità di raggiungere le Città di destinazione, per la consegna al Cliente, con l'utilizzo di un numero inferiore di Bisarche e pertanto di viaggi.
- L'attuale dislocazione di marche diverse in piazzali dislocati in aree territoriali distanti, inibisce la possibilità di effettuare con un solo viaggio la consegna di più marche, rendendo necessaria l'esecuzione di più viaggi nella stessa destinazione, comportando di conseguenza un consumo maggiore di carburante strettamente connesso ad un numero maggiore di viaggi e pertanto di traffico e inquinamento atmosferico.
- Le autovetture stoccate sulla superficie oggetto di ampliamento provengono da un piazzale concorrente situato in altra area geografica, che dista circa 120 km dall'Unità Operativa di Chignolo Po. Su detto piazzale sono movimentate circa 80.000 autovetture all'anno. Il piazzale è collocato in Regione Piemonte e pertanto il raccordo autostradale di riferimento è la A26. L'unità operativa di Chignolo Po è situata a 4,8 km dal casello autostradale di Casalpusterlengo sulla A1.
- Quanto sopra per evidenziare che il baricentro del consegnato è attualmente individuato in Lombardia e nel nord-est Italia e pertanto l'ampliamento in progetto comporta un avvicinamento a tale zona limitando il chilometraggio sia sulle strade provinciali/comunali che sulle autostrade, con la conseguente diminuzione non solo dei consumi, ma anche del traffico veicolare.

CONSIDERATO CHE il proponente afferma che

- Per quanto attiene alle previsioni di traffico rispetto al piazzale in essere aumenteranno le bisarche, che dovranno trasportare anche le auto degli ampliamenti.
- In conferenza dei servizi è stato valutato il carico di bisarche per 350.000 mq di piazzale, con prescrizione di realizzazione di rotatoria al fine di evitare blocchi del traffico che avrebbero potuto aumentare l'inquinamento atmosferico. La rotatoria è stata realizzata con i lavori della prima fase.

- L'ampliamento in corso di esecuzione, autorizzato con DIA 3475/17, prevede il solo stoccaggio delle autovetture prodotte in eccesso dalle case automobilistiche clienti, senza alcun aumento del numero giornaliero di bisarche transitanti in entrata e uscita.
- Il secondo comparto degli ampliamenti prevede 2.620 posti auto, che ospiteranno 80.000 autovetture all'anno. Ogni bisarca trasporta 9 autovetture, pertanto sono previste 8.900 bisarche all'anno in entrata e in uscita nella peggiore delle ipotesi, ovvero senza che alcuna autovettura arrivi su treno.
- Il numero di bisarche giornaliero è costante dal lunedì al venerdì per dodici mesi all'anno, mentre il sabato il numero di bisarche giornaliero dimezza. Sempre a favore di sicurezza si considerano 50 settimane l'anno, poiché su base storica si sono comunque verificati dei fermi per scioperi, crisi internazionali, calamità o ferie estive.
- Al fine del calcolo della media giornaliera, i giorni di servizio sono:

giorni feriali $5 \times 50 = 250$
sabati $0,5 \times 50 = 25$
giorni $25 + 250 = 275$

AMPLIAMENTO: NUMERO DI BISARCHE ALL'ANNO	GIORNI DI SERVIZIO	AMPLIAMENTI: NUMERO MEDIO DI BISARCHE AL GIORNO
8.900 BISARCHE/ANNO	275 GIORNI	32 BISARCHE/GIORNO

- Nella peggiore delle ipotesi, l'ampliamento produrrà un traffico medio giornaliero pari a 32 bisarche al giorno al lordo dell'efficientamento logistico sulle movimentazioni esistenti.
- Il deposito esistente movimentata attualmente un numero annuo di bisarche pari a 11.747, per un numero giornaliero medio di bisarche compreso tra 40 e 45 (dati estrapolati dai registri aziendali 2015 e 2016).
- L'efficientamento logistico possibile grazie alla aggiunta della movimentazione dell'ampliamento, permetterà una riduzione delle bisarche attuali da 11.747 a 9.263, con un decremento di 2.500 bisarche all'anno.
- Ovvero si avrà una diminuzione media giornaliera delle bisarche pari a 9 unità.

PIAZZALE ESISTENTE: NUMERO DI BISARCHE ALL'ANNO ATTUALI	PIAZZALE ESISTENTE: NUMERO DI BISARCHE ALL'ANNO DOPO L'AMPLIAMENTO	PIAZZALE ESISTENTE: DECREMENTO DI BISARCHE AL GIORNO DOPO L'AMPLIAMENTO
11.747 BISARCHE/ANNO	9.263 BISARCHE/ANNO	-9 BISARCHE/GIORNO

- Senza considerare il trasporto su ferrovia, l'ampliamento produrrà un traffico medio giornaliero pari a 23 bisarche al giorno al netto dell'efficientamento logistico sulle movimentazioni esistenti.
- Lo stato di fatto viabilistico della ex SS 234 in prossimità dell'insediamento è già stato sviluppato dal Comune di Ospedaletto Lodigiano (4.000 m a EST del piazzale) e recepito come allegato 2.7 "studio del traffico" nel quadro strategico del Documento di Piano del PGT, approvato definitivamente nel marzo 2014.
- I dati utilizzati nello studio sono riferiti in particolare a 2 rilievi effettuati nel tempo sul territorio provinciale e uno più recente effettuato sul territorio di Casalpusterlengo.
In particolare :
 - lo studio basato sui rilievi Redas del 1993;
 - Lo studio della Provincia di Lodi effettuato sui rilievi nel 2009;
 - Lo studio del Comune di Casalpusterlengo basato sui rilievi Polinomia-Rosa effettuato nel 2012.
- Dello studio Redas del '93 risulta interessante l'analisi dei dati sulla sezione di indagine n.12, posta a soli 1.000 m Ovest dalla unità operativa F.lli Elia. La sezione 12 di Oriolitta riporta un traffico giornaliero complessivo di 6099 veicoli (di cui 1287 corrispondenti al 21% del totale), con un sostanziale equilibrio nelle due direzioni.

- L'analisi del traffico che lo studio provinciale ha sviluppato nel 2009 fornisce numerosi punti di valutazione del traffico nelle vicinanze del piazzale. In particolare la sezione E, ma anche la sezione 16, sulla SP 234 verso Casalpusterlengo. Nelle sezioni si tocca la cifra di 10.270 veicoli giornalieri (21,3%) con 2193 veicoli pesanti estrapolati dai dati del 2007.
- Lo studio provinciale sviluppato nel 2009 analizza anche il traffico nell'ora di punta mattutina. Per la sezione di Oriolitta sono stati rilevati 975 veicoli all'ora, di cui 180 pesanti.
- Sebbene lo studio Polinomia-Rosa del 2012 sia focalizzato sul territorio di Casalpusterlengo, è possibile utilizzare i dati al fine di un confronto con i dati provinciali del 2009 in quanto rilevati nello stesso contesto. Da questo confronto si desume un valore totale di veicoli giornalieri nel 2012 pari a 10.578 veicoli.
- Sebbene i dati del 1993 siano completi per quanto riguarda la distinzione del traffico pesante, non è stato possibile reperire gli stessi dati nello studio del 2009 e i dati del 2012 appaiono limitati alla postazione Casale-Ospedaletto. Sono stati estrapolati i dati totali mancanti nel 2012 sulla postazione di Oriolitta applicando l'incremento del 3% che compare sulla postazione di Casale.
- Da un primo esame dei dati è possibile verificare un sostanziale incremento del traffico dal '93 al 2012 pari al 68,4% con un aumento netto di 4.171 veicoli.
- Non appare invece così sostanziale l'incremento avvenuto dal 2009 al 2012 dove possiamo rilevare un incremento globale di 308 veicoli, pari al 3%.
- Risulta invece interessante il dato relativo al traffico pesante, dove la percentuale sul totale rimane invariata negli anni.
- Per quanto sopra l'attività esistente in Chignolo Po della F.Ili Elia SpA, iniziata tra il 2003 e il 2004, ha contribuito all'aumento numerico assoluto del traffico di veicoli pesanti sulla ex SS 234, ma tale aumento non è in alcun modo responsabile dell'aumento generale del traffico, vista la invariata percentuale degli autoveicoli pesanti nel corso degli anni.

CONSIDERATO e VALUTATO CHE

- Gli ampliamenti genereranno nella peggiore delle ipotesi, ovvero senza l'utilizzo della intermodalità, un numero giornaliero di bisarche pari a 23; Il numero giornaliero di bisarche ipotizzato che procederanno verso Ovest sulla SS 234 a raggiungere il casello di Castel San Giovanni sulla A21 è pari a 3;
- Il numero giornaliero di bisarche ipotizzato che procederanno verso Est sulla SS 234 a raggiungere il casello di Casalpusterlengo è pari a 20, e il percorso ha una lunghezza limitata a 4.800 m;
- Le bisarche sono equamente distribuite durante l'arco della giornata lavorativa e non graveranno in modo rilevante sull'orario di punta mattutino;
- Il numero giornaliero di autoveicoli transitanti sulla SS 234 nel tratto interessato, ripreso da documenti ufficiali del Comune di Ospedaletto Lodigiano riferiti all'anno 2012, è pari a 10.578 veicoli, di cui 2.193 pesanti, pari al 21% del totale;
- A seguito degli ampliamenti in progetto nel solo tratto con lunghezza pari a 4.800 m Ovest dal casello A1 di Casalpusterlengo, gli automezzi pesanti giornalieri in transito sulla ex SS 234 passeranno da 2.193 a 2.213, con un incremento pari al 0,91%.
- A seguito degli ampliamenti in progetto nel solo tratto con lunghezza pari a 4.800 m Ovest dal casello A1 di Casalpusterlengo, gli automezzi totali giornalieri in transito sulla ex SS 234 passeranno da 10.578 a 10.598, con un incremento pari al 0,19%;
- L'utilizzo dello scalo ferroviario interno, sebbene non stimabile in quanto soggetto a repentine variazioni in funzione del mercato, garantisce percentuali inferiori a quelle sopra riportate;
- Il potenziamento prossimo dello scalo ferroviario garantisce una sostanziale diminuzione delle percentuali sopra riportate e anche una diminuzione dell'attuale numero di bisarche a servizio del piazzale esistente.

VALUTATO che oggetto del presente parere è l'ampliamento previsto dal progetto e che nel suo complesso, considerando le misure di mitigazione proposte, non comporta impatti rilevanti sulle componenti ambientali analizzate.

CONSIDERATO e VALUTATO che, come indicato nella nota tecnica allegata alla nota della DVA nota prot. 1700 del 24/01/2018 *l'impianto che si va ad ampliare non è mai stato sottoposto ad alcuna procedura di valutazione ambientale, nonostante la tipologia progettuale, prima della modifica normativa apportata dal D.Lgs. 104/2017, fosse compresa tra quelle elencate all'Allegato IV alla parte II del D.Lgs. 152/2006 (Opere da sottoporre a Verifica di Assoggettabilità a VIA di competenza regionale).*

VALUTATO che gli impatti ambientali cumulati dal complesso dell'intervento, già parzialmente realizzato e di cui si chiede oggi l'ampliamento, possono ritenersi riferibili al consumo di suolo e che possono essere considerati non significativi in considerazione delle misure di mitigazione/compensazione indicate nelle condizioni ambientali del presente parere e meglio riportate qui sotto.

tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS

ESPRIME

parere positivo alla esclusione dalla assoggettabilità a VIA per l'ampliamento in esame, subordinato alle seguenti condizioni ambientali:

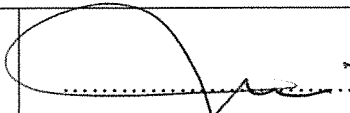
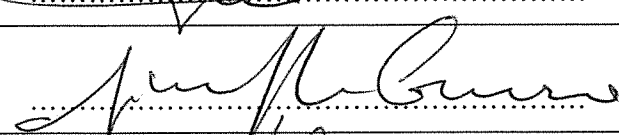
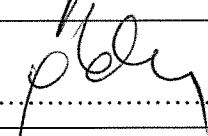

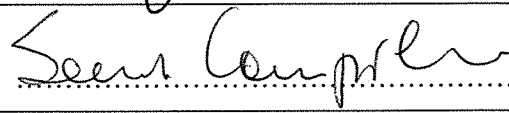
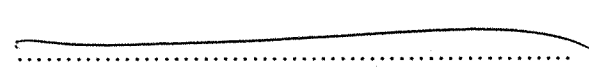
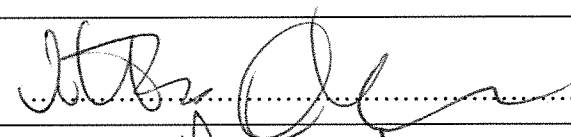
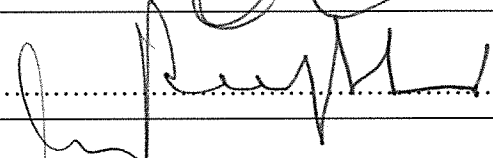
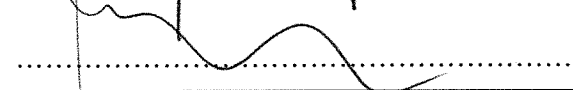
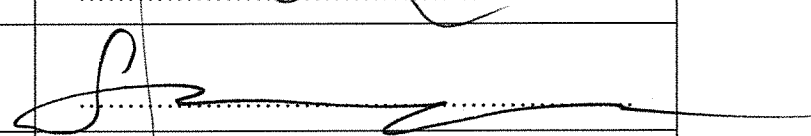
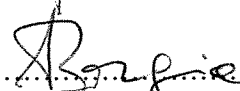
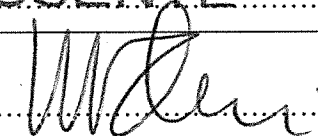
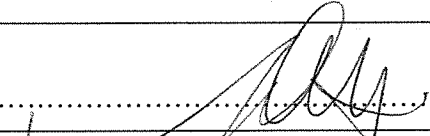
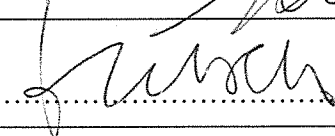
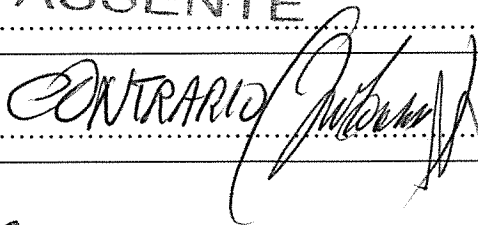
Prescrizione n. 1	
Macrofase	ANTE OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali
Oggetto della prescrizione	Il progetto esecutivo dovrà esclusivamente prevedere gli interventi previsti nello Stralcio 1 del progetto e pertanto non dovrà essere interessata dagli interventi la superficie boscata (delimitata dal PTC della provincia di Pavia) e non dovrà essere previsto l'intubamento del colatore Lunardine. La tombinatura del primo tratto (circa 6 metri) del colatore Lunardine dovrà avere l'autorizzazione preventiva da parte dei competenti organi. Il progetto esecutivo dovrà limitare il più possibile le superfici impermeabili (come specificato nei chiarimenti volontari prodotti dal proponente, 30% della superficie totale) ed utilizzare le migliori tecniche disponibili per limitare l'impermeabilizzazione e mantenere le funzioni del suolo.
Termine per l'avvio della V.O.	Progettazione esecutiva
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	Comune di Chignolo Po, Provincia di Pavia


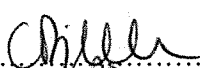
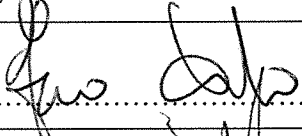
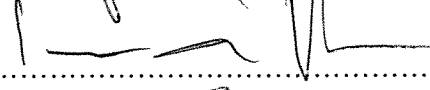
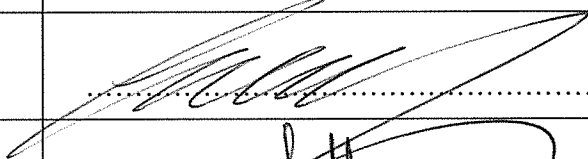
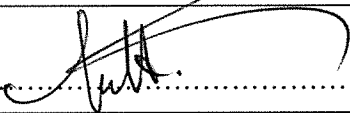
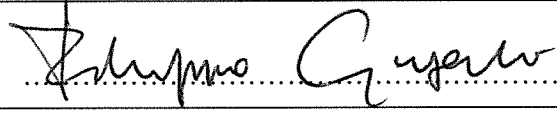
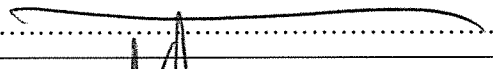
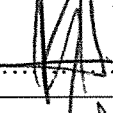
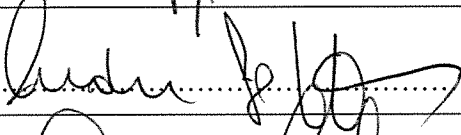
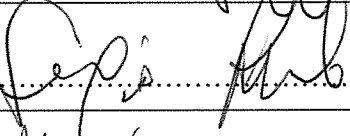
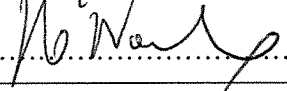
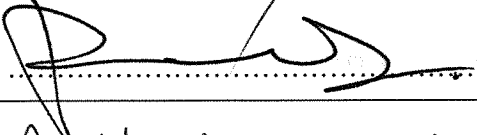
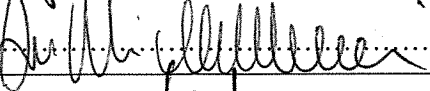
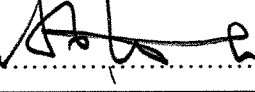
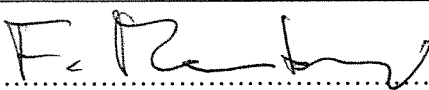
Prescrizione n. 2	
Macrofase	ANTE - POST OPERAM
Fase	TUTTE LE FASI
Ambito di applicazione	Monitoraggio
Oggetto della prescrizione	Il Proponente dovrà realizzare un piano di monitoraggio del rumore ante e post operam. al fine di verificare il rispetto dei limiti dell'intero insediamento (non limitato al solo ampliamento) con l'obiettivo di definire eventuali misure di mitigazione. Il piano di monitoraggio dovrà essere definito in accordo con ARPA Lombardia. I dati dovranno essere trasmessi all'ARPA Lombardia ed al Comune di Chignolo Po..
Termine per l'avvio della V.O.	-
Ente vigilante	ARPA Lombardia
Enti coinvolti	Comune di Chignolo Po

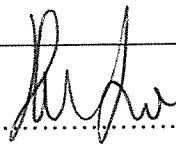
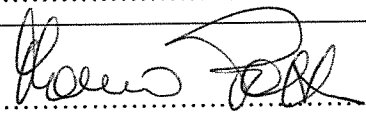
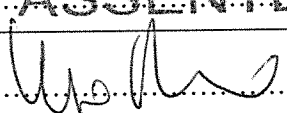
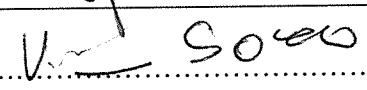
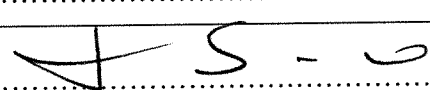
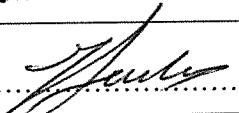
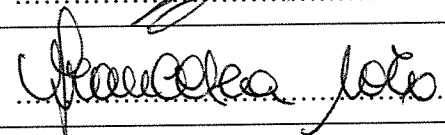
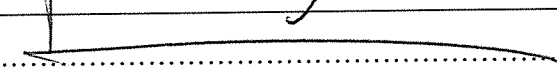
Prescrizione n. 3	
Macrofase	ANTE OPERAM
Fase	Fase precedente la cantierizzazione
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali
Oggetto della prescrizione	Il Proponente, prima dell'inizio dei lavori, dovrà trasmettere all'ARPA Lombardia il piano di utilizzo delle terre ai sensi dell'art. 24 comma 4 lettera b).
Termine per l'avvio della V.O.	Fase precedente la cantierizzazione
Ente vigilante	ARPA Lombardia
Enti coinvolti	

Prescrizione n. 4	
Macrofase	ANTE OPERAM
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	mitigazioni/compensazioni
Oggetto della prescrizione	Il progetto esecutivo e di cantierizzazione dovrà contenere tutte le misure di mitigazione indicate nello studio ambientale preliminare e nella documentazione integrativa. In fase di cantiere dovranno essere previste specifiche misure di mitigazione al fine di escludere qualsiasi interferenza durante i lavori con l'area boscata e possibili contaminazioni del suolo, sottosuolo e delle acque.
Termine per l'avvio della V.O.	Fase di progettazione esecutiva
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	

Prescrizione n. 5	
Macrofase	ANTE OPERAM e POST OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	mitigazioni/compensazioni
Oggetto della prescrizione	Dovrà essere presentato e realizzato un progetto di mitigazione/compensazione dell'area d'intervento già realizzato e in corso di realizzazione. Il progetto dovrà prevedere le migliori tecniche disponibili per ridurre l'impermeabilizzazione e mantenere/recuperare le funzioni del suolo. La realizzazione del progetto di mitigazione/compensazione dovrà essere effettuata entro due anni dall'avvio dell'esercizio del progetto di ampliamento.
Termine per l'avvio della V.O.	Fase di progettazione esecutiva
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	ASSENTE
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	ASSENTE
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	ASSENTE
Dott. Siro Corezzi	CONTRARIO 

Dott. Federico Crescenzi	.....ASSENTE.....
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	..........
Cons. Marco De Giorgi	.....ASSENTE.....
Ing. Chiara Di Mambro	..........
Ing. Francesco Di Mino	..........
Avv. Luca Di Raimondo	..........
Ing. Graziano Falappa	..........
Arch. Antonio Gatto	..........
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	..........
Prof. Antonio Grimaldi	..........
Ing. Despoina Karniadaki	..........
Dott. Andrea Lazzari	..........
Arch. Sergio Lembo	..........
Arch. Salvatore Lo Nardo	..........
Arch. Bortolo Mainardi	..........
Avv. Michele Mauceri	..........
Ing. Arturo Luca Montanelli	..........
Ing. Francesco Montemagno	..........

Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	ASSENTE
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	ASSENTE
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	