



SETTORE TERRITORIO, PIANIFICAZIONE STRATEGICA E PATRIMONIO

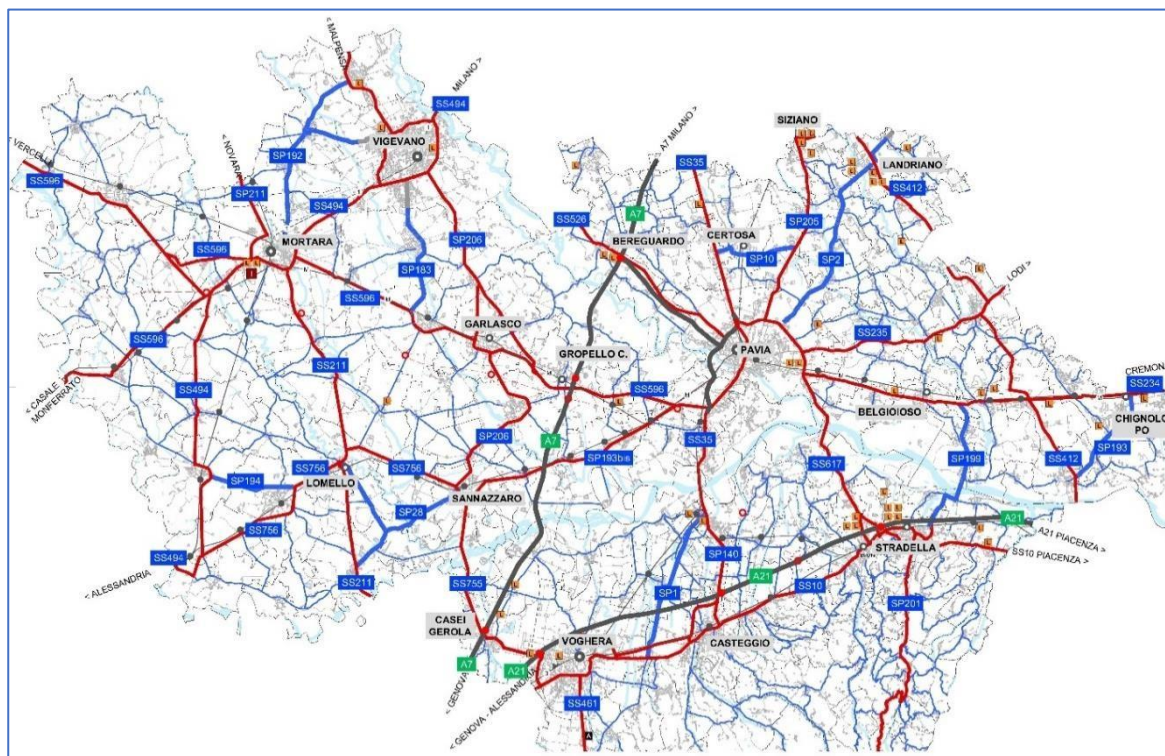
U.O. Pianificazione Territoriale, compatibilità paesistica e attrattività

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (PTCP)

Aggiornamento dei criteri della perequazione territoriale
provinciali per gli insediamenti logistici sovracomunali
approvati con Deliberazione di Consiglio Provinciale n.
67/2022

D.C.P.

ALLEGATO 1



INDICE

- 1. PREMESSA, QUADRO NORMATIVO E CONTESTO DI RIFERIMENTO**
- 2. RISULTANZE DELLA FASE DI SPERIMENTAZIONE E MOTIVAZIONI DELL'AGGIORNAMENTO**
- 3. IL NUOVO CRITERIO DI ALIMENTAZIONE DEL FONDO: IL COSTO DELLA SUPERFICIE IMPERMEABILIZZATA (CSI**
- 4. RIMODULAZIONE DEI TERMINI DI RISCOSSIONE E DISCIPLINA DELLA RATEAZIONE TRIENNALE DEGLI ONERI MANUTENTIVI DELLA VIABILITÀ**
- 5. STRATEGIE DI RIGENERAZIONE URBANA: PREMIALITA' PER INTERVENTI IN AREE DISMESSE**
- 6. LA RIFORMULAZIONE DEL CRITERIO DI RIPARTO DEL FONDO: IL CONCETTO DI PROSSIMITÀ GEOMETRICO-FUNZIONALE**
- 7. INDIVIDUAZIONE DELLE OPERE SOVRACOMUNALI AMMISSIBILI E CRITERI TASSATIVI DI ESCLUSIONE**
- 8. DISPOSIZIONI TRANSITORIE, PROCEDURE AMMINISTRATIVE E CONCLUSIONI**
- 9. AREE DI COMPENSAZIONE METODO STRAIN PER RISARCIMENTO ECOLOGICO PER INSEDIAMENTI LOGISTICI**

1 PREMESSA- QUADRO NORMATIVO E CONTESTO DI RIFERIMENTO

La pianificazione territoriale di area vasta ha assunto, nell'ultimo decennio, un ruolo cardine nel governo delle trasformazioni d'uso del suolo, evolvendo da una funzione meramente programmatoria e vincolistica a una funzione di coordinamento strategico, regolazione flessibile e compensazione ecologico-ambientale. La Provincia di Pavia, caratterizzata da un mosaico territoriale ad altissimo pregio agricolo, da una fitta rete idrografica e da una crescente pressione insediativa dovuta alla sua collocazione logistica strategica nel quadrante Nord-Ovest del Paese, necessita di strumenti di governance capaci di coniugare lo sviluppo economico con la salvaguardia delle risorse naturali non riproducibili.

Il quadro normativo di riferimento trova il suo pilastro fondamentale nella **Legge Regionale della Lombardia 28 novembre 2014, n. 31** (*"Disposizioni per la riduzione del consumo di suolo e per la riqualificazione del suolo edificato"*), che ha modificato la **Legge Regionale 11 marzo 2005, n. 12** (*"Legge per il governo del territorio"*). La L.R. n. 31/2014 stabilisce il principio del contenimento del consumo di suolo come obiettivo prioritario della pianificazione spaziale, imponendo che il suolo libero, in particolare quello agricolo, sia inteso come bene comune e risorsa limitata. Tale orientamento è stato ulteriormente rafforzato dalla **Legge Regionale 26 novembre 2019, n. 18** (*"Misure di semplificazione e incentivi per la rigenerazione urbana e territoriale"*), la quale spinge decisamente verso il riuso del suolo già urbanizzato, il recupero delle aree dismesse.

La Legge Regionale della Lombardia n. 15 del 8 agosto 2024 disciplina gli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale, introducendo criteri per uno sviluppo sostenibile, il contenimento del consumo di suolo e una pianificazione territoriale coordinata, assegnando un ruolo primario alle province.

In questo contesto legislativo, la Provincia di Pavia ha approvato già nel 2023 il proprio **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)**, il quale individua nella perequazione territoriale lo strumento preferenziale per gestire gli impatti derivanti da interventi urbanistici che, per dimensioni, natura o localizzazione, esorbitano i confini del singolo Comune ospitante per riversare i propri effetti sull'intero quadrante territoriale circostante. Tale concetto è stato ulteriormente ribadito nella variante di adeguamento

Con la **Deliberazione di Consiglio Provinciale n. 67/2022**, l'Ente aveva approvato i primi criteri operativi per l'applicazione della perequazione territoriale e la costituzione del Fondo Perequativo Provinciale. Tale provvedimento si prefiggeva l'obiettivo di riequilibrare la disparità tra i "Comuni attrattori" (destinatari di ingenti flussi di oneri di urbanizzazione e investimenti privati, ma generatori di forti carichi ambientali e infrastrutturali) e i "Comuni penalizzati" o "Comuni di salvaguardia" (chiamati a mantenere intatta la vocazione agricola e naturalistica del territorio senza poter beneficiare dei ritorni economico-fiscali dello sviluppo immobiliare).

Tuttavia, gli strumenti urbanistici non possono rimanere statici di fronte all'evoluzione delle dinamiche macroeconomiche e ambientali. Giunti nel 2026, a valle di un esteso e rigoroso periodo di sperimentazione, monitoraggio ed auditing tecnico dei procedimenti avviati sotto l'egida della D.C.P. n. 67/2022, sono emerse con chiarezza alcune criticità strutturali e distorsioni applicative che rischiano di inficiare l'efficacia dello strumento perequativo.

La presente relazione costituisce il documento tecnico-illustrativo a supporto della nuova delibera consiliare, finalizzata ad aggiornare, integrare e sostituire le disposizioni precedenti. L'obiettivo è introdurre meccanismi più equi, scientificamente fondati sull'ecologia del territorio e rispondenti a

principi di sostenibilità finanziaria immediata, garantendo la tutela attiva del suolo e una reale giustizia distributiva tra le comunità locali della provincia.

2 RISULTANZE DELLA FASE DI SPERIMENTAZIONE E MOTIVAZIONI DELL'AGGIORNAMENTO

Il monitoraggio effettuato dal Settore Pianificazione Territoriale nel quadriennio di sperimentazione ha preso in esame gli accordi di pianificazione sottoscritti per la realizzazione di insediamenti logistici sovracomunali. L'analisi analitica di questa base dati ha evidenziato le seguenti criticità fondamentali che giustificano l'odierna revisione

1. **Necessità di rivedere il parametro IMU e della quota di un'annualità del trattamento rifiuti:** Il calcolo della quota di alimentazione del Fondo Perequativo basato sulla sostituzione del 50% dell'IMU ha mostrato limiti strutturali. Nelle aree agricole nello "stato di fatto", il valore catastale e le relative aliquote IMU non riflettono il reale valore ecologico, ambientale e di servizio ecosistemico del suolo che viene perso a causa dell'impermeabilizzazione. Si rende quindi necessario un parametro che penalizzi direttamente il danno ambientale (la perdita di suolo permeabile) piuttosto che una rendita puramente fiscale. Identiche e analoghe considerazioni possono essere estese alla quota derivante dal trattamento rifiuti
2. **Necessità di territorializzazione del riparto:** I meccanismi di assegnazione delle risorse del Fondo necessitano di una maggiore focalizzazione geografica. Gli impatti di una grande trasformazione urbanistica (in termini di traffico, alterazione del paesaggio, pressione sulle infrastrutture) si avvertono in modo decrescente allontanandosi dal sito di intervento. Il mero riparto generalizzato sui comuni contermini in ragione della superficie territoriale del comune, sul numero di abitanti rischia di svuotare di significato il principio di compensazione locale.
3. **Rimodulazione dell'orizzonte decennale dell'onere manutentivo per la viabilità:** La disciplina previgente consentiva ai soggetti attuatori di dilazionare il pagamento alla Provincia degli oneri manutentivi della viabilità sovracomunale su un arco temporale di dieci anni. Questa scelta ha generato una grave asimmetria temporale tra la manifestazione del danno e la disponibilità delle risorse per porvi rimedio. I flussi di traffico pesante indotti da un nuovo insediamento si attivano immediatamente, sin dalla fase di cantiere e, a pieno regime, fin dal primo giorno di operatività delle strutture. L'usura accelerata dei manti stradali, il cedimento delle fondazioni viarie e la necessità di adeguare la sicurezza delle intersezioni (es. rotatorie, innesti) si presentano nei primi 24-36 mesi dall'avvio dell'intervento. Consentire una dilazione decennale significava privare la Provincia e i Comuni delle risorse nel momento di massima necessità. La rimodulazione dell'orizzonte decennale per la viabilità rappresenta un'opportunità straordinaria per accelerare gli investimenti, garantendo un ammodernamento infrastrutturale più rapido e rispondente alle reali e immediate esigenze del territorio."
4. **La mancata previsione di una premialità per le aree dismesse:** I precedenti criteri non differenziavano a sufficienza i costi perequativi tra chi edificava su suolo agricolo intatto (*greenfield*) e chi assumeva l'onere di recuperare siti industriali o commerciali dismessi (*brownfield*)..

3 IL NUOVO CRITERIO DI ALIMENTAZIONE DEL FONDO: IL COSTO DELLA SUPERFICIE IMPERMEABILIZZATA (CSI)

Al fine di dare piena attuazione al principio di tutela del suolo inteso come risorsa non rinnovabile e essenziale per i servizi ecosistemici, per tutte le trasformazioni urbanistiche che insistono su aree che nello stato di fatto presentano una destinazione agricola, naturale o comunque non antropizzata, il criterio del "50% dell'IMU" è definitivamente abrogato. L'alimentazione del Fondo Perequativo Provinciale sarà determinata dall'applicazione del nuovo **"Costo della Superficie**

Impermeabilizzata" (CSI). L'impermeabilizzazione del suolo consiste nella copertura permanente del terreno con materiali artificiali quali cemento, asfalto, strutture edilizie. Il nuovo criterio monetizza questo danno non in base a logiche di mercato immobiliare o di rendita fiscale, bensì parametrando l'onere finanziario al costo sociale ed ecologico della perdita di servizi ecosistemici conseguenti alla trasformazione.

Formulazione del contributo perequativo a favore dei comuni interessati– Onere manutentivo della viabilità e onere di salvaguardia territoriale a favore della Provincia

Il nuovo fondo perequativo sarà dunque così costituito:

- 50% degli oneri di urbanizzazione secondaria;
- 60% costo superficie impermeabilizzata; il restante 40% viene destinato alla Provincia al fine della salvaguardia territoriale;
- 50% quota del costo di costruzione se dovuta

In sintesi, relativamente al costo della superficie impermeabilizzata si precisa che il 60% dello stesso verrà destinato ad implementare il fondo perequativo a favore dei comuni interessati, e il 40% alla Provincia. Si ritiene congruo considerare un costo di 10 € al mq. di tale valore

In un insediamento logistico, la superficie impermeabilizzata (S.I.) comprende la somma di tutte le superfici (coperte e scoperte) che impediscono o ostacolano la naturale infiltrazione dell'acqua piovana nel terreno.

Inoltre sulla base di quanto specificato dal documento “Linee guida per la valutazione di impatto degli insediamenti di logistica sulla mobilità”, approvati dalla Provincia con la deliberazione consiliare n.67/2022, viene confermato a favore della Provincia anche il “Contributo per maggiori oneri manutentivi” da corrispondere a al Fondo per la perequazione territoriale.

Tale onere per maggiori oneri manutentivi è destinato alla manutenzione delle strade, costituendo contributo a copertura delle maggiori usure delle pavimentazioni indotte dal traffico pesante generato dalle attività produttive e logistiche.

Il Contributo per maggiori oneri manutentivi è legato al traffico pesante indotto dall’insediamento di attività produttive o di logistica (TGM Pesanti), come individuato numericamente nello studio del traffico. Il Contributo per maggiori oneri manutentivi è calcolato in relazione ai costi di manutenzione medi sostenuto dall’Ente per la manutenzione della rete stradale provinciale e legato al TGM dei mezzi pesanti generati dalla logistica. Il Contributo per maggiori oneri manutentivi annuale è calcolato sulla base delle valutazioni effettuate nelle “Linee guida per la valutazione di impatto degli insediamenti di logistica sulla mobilità”, ed è definito nel valore di 0,60 euro al mq di superficie operativa prevista per le attività logistiche.

Si conferma la modalità di calcolo di tale contributo considerando un periodo pari a 10 anni come ciclo medio di vita di un insediamento logistico, e specificatamente:

Onere manutentivo: 0,60 x superficie operativa x10

4 RIMODULAZIONE DEI TERMINI DI RISCOSSIONE E DISCIPLINA DELLA RATEAZIONE TRIENNALE DEGLI ONERI MANUTENTIVI DELLA VIABILITÀ

La revisione dei criteri perequativi affronta la necessità di garantire l'immediata sostenibilità finanziaria e strutturale delle infrastrutture viarie provinciali e comunali colpite dall'incremento del traffico. La previgente possibilità concessa ai soggetti attuatori privati di dilazionare il pagamento del contributo per l'onere manutentivo della viabilità su base decennale (10 anni) è **abrogata e revocata**. Essa è integralmente sostituita da una nuova **Disciplina della Rateazione Triennale**, regolata dalle seguenti disposizioni:

Il pagamento dell'onere manutentivo della viabilità sovracomunale può essere dilazionato per un **periodo massimo e improrogabile di 3 (tre) anni** (rateazione triennale). L'importo complessivo dovuto dall'operatore privato sarà frazionato in un massimo di tre rate annuali consecutive così strutturate:

- **Prima Rata:** Pari ad almeno il **34%** dell'importo totale dovuto, da corrispondersi obbligatoriamente ed in un'unica soluzione **entro e non oltre 60 giorni dalla sottoscrizione della convenzione**.
- **Seconda Rata:** Pari al **33%** dell'importo totale, da corrispondersi tassativamente entro il termine perentorio di **12 mesi** dalla data di sottoscrizione della convenzione.
- **Terza ed Ultima Rata:** Pari al restante **33%** dell'importo totale, da corrispondersi tassativamente entro il termine perentorio di **24 mesi** dalla data di sottoscrizione della convenzione.

Il soggetto attuatore ha sempre la facoltà di rinunciare alla rateizzazione provvedendo al versamento dell'intero onere in un'unica soluzione anticipata al momento della stipula della convenzione.

A totale ed assoluta garanzia dell'adempimento degli obblighi finanziari dilazionati, il soggetto attuatore è obbligato a presentare al competente Settore della Provincia di Pavia, contestualmente alla firma della convenzione urbanistica, una **polizza fideiussoria bancaria o assicurativa** (rilasciata da istituti di credito o imprese di assicurazione iscritte negli appositi albi di vigilanza di Banca d'Italia e IVASS). La fideiussione deve coprire l'intero ammontare delle rate dilazionate (seconda e terza rata, pari al 66% del totale).

5 STRATEGIE DI RIGENERAZIONE URBANA: PREMIALITA' PER INTERVENTI IN AREE DISMESSE

In perfetta coerenza con la L.R. n. 18/201, con il PTR e con gli indirizzi strategici del PTCP volti al conseguimento dell'obiettivo del "Consumo di Suolo Netto Zero", l'aggiornamento dei criteri perequativi introduce una misura di forte stimolo economico per i processi di rigenerazione urbana. Per tutti gli interventi di trasformazione territoriale di rilievo sovracomunale localizzati in aree che nello stato di fatto siano formalmente classificabili come "**Aree Dismesse**" **Aree da bonificare**, **Aree degradate**, si dispone l'applicazione del seguente incentivo strutturale:

Riduzione del 50% della quota complessiva dovuta al Fondo Perequativo Provinciale.

L'abbattimento del 50% del contributo perequativo per le aree dismesse/degradate/da bonificare non si configura come una perdita di introiti per il Fondo, bensì come un investimento preventivo finalizzato a scongiurare il consumo di suolo libero. L'intervento sulle aree dismesse comporta per l'operatore economico costi aggiuntivi significativi che non si riscontrano nelle aree agricole:

- Oneri di demolizione di strutture obsolete.
- Costi di rimozione, bonifica e smaltimento di manufatti contenenti amianto (*eternit*) o isolanti pericolosi.
- Oneri per la caratterizzazione, messa in sicurezza e bonifica dei terreni.

6 LA RIFORMULAZIONE DEL CRITERIO DI RIPARTO DEL FONDO: IL CONCETTO DI PROSSIMITÀ GEOMETRICO-FUNZIONALE

La redistribuzione delle risorse accumulate nel Fondo Perequativo Provinciale rispondeva precedentemente a criteri puramente geografico, svuotando di significato il principio del ristoro del danno locale. Il presente aggiornamento ridisegna completamente la geografia del riparto, sostituendo la vecchia impostazione spaziale astratta con il concetto operativo di **Prossimità Geometrico-Funzionale**.

Il Criterio del Corridoio Infrastrutturale fino al Casello (Fascia A)

Gli insediamenti di rilievo sovracomunale — in primis le piattaforme logistiche di stoccaggio e distribuzione merci — generano un impatto polarizzato. La quasi totalità del traffico pesante (autoarticolati, bilici, motrici) si dirige sistematicamente verso la rete autostradale nazionale per immettersi sui mercati di lungo raggio. Nella provincia di Pavia, le direttrici fondamentali sono rappresentate dalle autostrade **A7 (Milano-Genova)** e **A21 (Torino-Piacenza-Brescia)**.

Si definisce "**Fascia A - Impatto di Corridoio Diretto**" l'ambito territoriale prioritario che include oltre al comune ospitante l'insediamento:

I Comuni strutturalmente attraversati dall'itinerario viario principale che collega l'insediamento al primo casello autostradale di accesso utile.

Essi in relazione alla lunghezza interessato beneficeranno della quota massima del fondo (50%) per finanziare opere di protezione acustica, messa in sicurezza dei loro attraversamenti urbani e mitigazione dell'inquinamento atmosferico.

Il Criterio dell'Impatto Effettivo di Rete (Fascia B)

Al di fuori del corridoio diretto verso il casello autostradale, i flussi di traffico indotto (compreso il traffico leggero dei dipendenti, dei fornitori locali e dei servizi sussidiari) si distribuiscono sulla rete viaria secondaria. La delimitazione della "**Fascia B**" viene agganciata a parametri da verificare con lo studio del traffico da predisporre secondo le disposizioni contenute nella deliberazione consiliare della Provincia n.67/2022.

Entrano a far parte della Fascia B esclusivamente i Comuni contermini la cui rete stradale di competenza subisca, a seguito dell'entrata in funzione dell'insediamento, un **incremento del traffico indotto ed effettivo pari o superiore al 5%** rispetto allo stato di fatto prima dell'intervento.

La dimostrazione del superamento della soglia del 5% deve emergere in modo inequivocabile dallo **Studio di Impatto Viabilistico** che costituisce un allegato obbligatorio ed imprescindibile del progetto di trasformazione, redatto secondo le linee guida della Provincia e sottoposto a validazione analitica in sede accordi di pianificazione/accordi di programma/concertazione. I Comuni che non registrano questo incremento volumetrico effettivo rimangono esclusi dalla Fascia B, evitando la dispersione di risorse verso territori non realmente impattati.

La quota definita per tale fattispecie è pari al 25% del fondo perequativo.

Criterio di salvaguardia e tutela territoriale

Una delle modifiche più innovative del presente aggiornamento consiste nella previsione di una quota di salvaguardia territoriale.

La proliferazione degli insediamenti logistici nel territorio pavese ha generato un fenomeno di competizione al ribasso tra le amministrazioni locali. Spesso i piccoli Comuni, spinti dalla necessità di far cassa attraverso gli oneri di urbanizzazione straordinari e l'IMU, hanno acconsentito a varianti urbanistiche per trasformare ampie porzioni di territorio agricolo in hub di stoccaggio merci, provocando un danno cumulativo al paesaggio e alla viabilità provinciale.

Al fine di spezzare questo circolo vizioso, la Provincia di Pavia istituisce un meccanismo di solidarietà e incentivazione finanziaria alla tutela del suolo. La quota del 25% del Fondo Perequativo viene eretta a vero e proprio fondo di compensazione per quei Comuni che decidono coscientemente di rinunciare alle rendite della logistica per preservare l'integrità del proprio territorio, della propria vocazione agricola o del proprio tessuto storico-paesaggistico.

Per poter accedere al riparto annuale delle risorse stanziato all'interno della Quota di Salvaguardia le amministrazioni comunali devono dimostrare il rispetto delle seguenti condizioni vincolanti, verificate dal competente settore della Provincia:

1. **Esclusione esplicita negli strumenti urbanistici:** Il Piano di Governo del Territorio (PGT) del Comune, nelle sue componenti di Documento di Piano e Piano delle Regole, deve contenere norme tecniche di attuazione che **vietino esplicitamente l'insediamento di nuove funzioni logistiche medio-grandi o grandi strutture di stoccaggio e smistamento merci** (superiori a una superficie lorda di pavimento definita come soglia critica, es. 5.000 mq) sull'intero territorio comunale, o che abbiano azzerato le previsioni di espansione per tali funzioni precedentemente esistenti..
2. **Destinazione esclusiva delle risorse:** I Comuni beneficiari della Quota di salvaguardia territoriale dovranno utilizzare i fondi ricevuti esclusivamente per interventi di valorizzazione del patrimonio naturale, salvaguardia idrogeologica del territorio agricolo, restauro del paesaggio rurale (es. filari storici, fontanili, canali irrigui) e riqualificazione energetico-ambientale dei nuclei urbani esistenti.

Questo impianto normativo trasforma la perequazione da uno strumento puramente passivo e compensativo a uno strumento attivo di indirizzo politico-urbanistico: la rinuncia a consumare suolo per finalità speculative di stoccaggio merci non viene più punita con l'isolamento finanziario, ma viene sostenuta e premiata economicamente attraverso le quote perequative alimentate dagli interventi realizzati nel contesto di riferimento.

FASCIA	CRITERIO DI ACCESSO	QUOTA % DEL FONDO PEREQUATIVO
A	Comune ospitante l'intervento urbanistico Comuni anche non contermini interessati dalla viabilità principale fino al casello autostradale	50%
B	Comuni contermini che registrano un incremento del traffico indotto ed effettivo maggiore del 5% sulle proprie strade a causa dell'intervento	25%
C	Comuni contermini che escludono nei propri vigenti PGT nuovi insediamenti logistici	25%

La ripartizione delle risorse potrà inoltre avvenire attraverso una ulteriore soluzione, rappresentata da specifici accordi redistributivi fra la Provincia e i Comuni da definire nel processo di copianificazione e al conseguente l'Accordo di pianificazione intercomunale che gli stessi dovranno sottoscrivere per l'attuazione del meccanismo di perequazione territoriale intercomunale

7 INDIVIDUAZIONE DELLE OPERE SOVRACOMUNALI AMMISSIBILI E CRITERI TASSATIVI DI ESCLUSIONE

Al fine di scongiurare il fenomeno della micro-parcellizzazione dei finanziamenti — che in passato ha visto l'utilizzo di fondi perequativi per la per interventi minuti privi di efficacia strategica — si stabilisce che le risorse del Fondo Perequativo Provinciale destinate alle Fasce A, B e C possano finanziare esclusivamente opere che rivestano un **reale e documentato rilievo sovracomunale**.

Un'opera si definisce di rilievo sovracomunale quando i suoi effetti positivi (in termini di alleggerimento del traffico, abbattimento degli inquinanti, tutela idraulica o ripristino della biodiversità) si riverberano su un ambito spaziale che supera i confini amministrativi del singolo Comune che realizza l'intervento, interconnettendosi con le reti provinciali o regionali.

Le tipologie di opere ammissibili al finanziamento sono riconducibili alle seguenti aree funzionali:

Mobilità Sostenibile, Adeguamento Infrastrutturale e Sicurezza Stradale sovracomunale

- **Interventi finalizzati al miglioramento della sicurezza stradale, e dei nodi di rete;**
- **Piste ciclabili e corridoi di mobilità dolce intercomunali:** Realizzazione di tratti di ciclovie idonei a connettere stabilmente più Comuni tra loro o a collegare i centri abitati minori con i nodi del Trasporto Pubblico Locale (TPL), e l'insediamento logistico.

Compensazione Ecologica, Mitigazione Ambientale

- **fasce boscate tampone ad alto assorbimento;**
- **Interventi di connessione della Rete Ecologica Provinciale (REP)**

- **Riqualificazione con interventi di ingegneria naturalistica:**
- **Progetti organici di rinaturalizzazione del suolo:** Interventi di rimozione completa di manti di asfalto, cemento da aree dismesse, scali ferroviari dismessi o parcheggi obsoleti di proprietà pubblica. Il suolo liberato deve essere sottoposto a processi di rigenerazione culturale e trasformato in parchi pubblici urbani permeabili

Interventi non finanziabili con il fondo di perequazione

Al fine di rafforzare la natura strategica del Fondo Perequativo, si stabilisce che le risorse **non possano in nessun caso** essere destinate al finanziamento delle seguenti tipologie di intervento, la cui copertura deve rimanere a carico dei bilanci ordinari dei Comuni o di altri fondi specifici:

1. Opere di manutenzione ordinaria delle strade comunali interne (es. riasfaltature periodiche di vie cittadine, riparazione di marciapiedi urbani), a meno che non si tratti del ripristino diretto di tratti viari inseriti nella Fascia A di transito pesante verso il casello autostradale e deteriorati dall'insediamento stesso.
2. Interventi di arredo urbano localizzato (es. installazione di panchine, fioriere, rifacimento dell'illuminazione pubblica ornamentale, pavimentazione di piazze pedonali nei centri storici).
3. Realizzazione, ampliamento o ristrutturazione di volumetrie edilizie destinate a sedi municipali, uffici comunali, centri civici o strutture polifunzionali ad uso esclusivo dell'amministrazione locale.
4. Copertura di spese correnti delle amministrazioni comunali, incluse le spese per studi, progettazioni o incarichi professionali che non siano direttamente finalizzati alla realizzazione di un'opera sovracomunale ammessa ai sensi dei punti precedenti

8 DISPOSIZIONI TRANSITORIE, PROCEDURE AMMINISTRATIVE E CONCLUSIONI

L'aggiornamento dei criteri perequativi territoriali della Provincia di Pavia, così come strutturato nella presente relazione tecnico-illustrativa, introduce una disciplina organica che richiede una chiara regolamentazione della fase di transizione per garantire la certezza del diritto e non bloccare i procedimenti amministrativi già avviati.

Regime transitorio e ambito di applicazione

Le presenti disposizioni aggiornate stante l'immediata esecutività entrano in vigore dalla data di approvazione del Consiglio Provinciale e si applicano secondo i seguenti criteri temporali:

- **Procedimenti in itinere (Immediata applicazione):** Le nuove norme si applicano immediatamente a tutte le istanze di perequazione la cui istruttoria tecnica provinciale e i relativi tavoli di concertazione **non si siano ancora conclusa con l'adozione del provvedimento finale.**

Procedure amministrative

Al fine di garantire la massima efficienza e trasparenza amministrativa, il percorso di determinazione e assegnazione degli oneri perequativi seguirà un flusso standardizzato strutturato nelle seguenti fasi:

Monitoraggio ed evoluzione dei criteri

Il competente Settore della Provincia di Pavia avrà il compito di monitorare con cadenza annuale l'afflusso delle risorse al Fondo, lo stato di avanzamento delle opere sovracomunali finanziate e l'efficacia dello sgravio per le aree dismesse..

Considerazioni conclusive

In conclusione, l'aggiornamento dei criteri approvato con la presente deliberazione configura un profondo avanzamento qualitativo e metodologico nella governance territoriale della Provincia di Pavia.

Sostituendo il vecchio parametro fiscale dell'IMU con il Costo della Superficie Impermeabilizzata, l'Amministrazione Provinciale riafferma il valore sovrano della risorsa suolo e introduce un principio di equità ecologica: chi distrugge in modo irreversibile un suolo fertile e permeabile deve farsi carico del costo del ripristino ambientale di una porzione equivalente di territorio.

Il criterio individuato nella Fascia A di prossimità ai Comuni attraversati dal traffico fino al casello autostradale e il vincolo della Fascia B agli impatti reali certificati dal SIV eliminano le rendite di posizione geografica, garantendo che le risorse finanziarie siano destinate esattamente là dove si concentrano i disagi ambientali e l'usura delle strade.

Infine, lo sgravio del 50% per il recupero dei siti dismessi e l'istituzione della Quota Premiale per i Comuni che scelgono una pianificazione "No-Logistica" forniscono agli strumenti urbanistici provinciali una straordinaria forza propulsiva verso la transizione ecologica, disincentivando le speculazioni immobiliari su suolo libero e promuovendo un modello di sviluppo sostenibile, trasparente e duraturo per l'intero territorio pavese.

9 AREE DI COMPENSAZIONE METODO STRAIN PER RISARCIMENTO ECOLOGICO PER INSEDIAMENTI LOGISTICI

Al fine di poter stabilire un bilancio ecologico delle trasformazioni, è necessario riuscire a quantificare la perdita di valore ecologico provocata dalla trasformazione territoriale indotta dalla realizzazione di un insediamento logistico di carattere sovracomunale così come definito dal PTCP, e del relativo valore ecologico perso. Il metodo proposto da Regione Lombardia, metodo STRAIN (Studio interdisciplinare sui Rapporti tra protezione della natura ed Infrastrutture) approvato con DDG n. 4517, Qualità dell'Ambiente, del 7.05.2007 si pone come obiettivo quello di una quantificazione delle aree da dedicare a interventi ecostrutturali di compensazione per previsioni viabilistiche di nuova realizzazione. Il metodo è stato nel tempo applicato anche a interventi insediativi e grandi trasformazioni urbane ed ambientali (es. Piastra EXPO 2015), dimostrando piena efficacia nella definizione del valore ecologico perso e da ricostruire. Il modello suggerisce combinazioni preferibili tra unità danneggiate e possibili categorie di compensazione/risarcimento che però devono necessariamente essere valutate caso per caso per stabilire la reale possibilità di attuazione. Le proposte compensative calcolate con il metodo strain dovranno essere concordate con il competente settore della Provincia.