

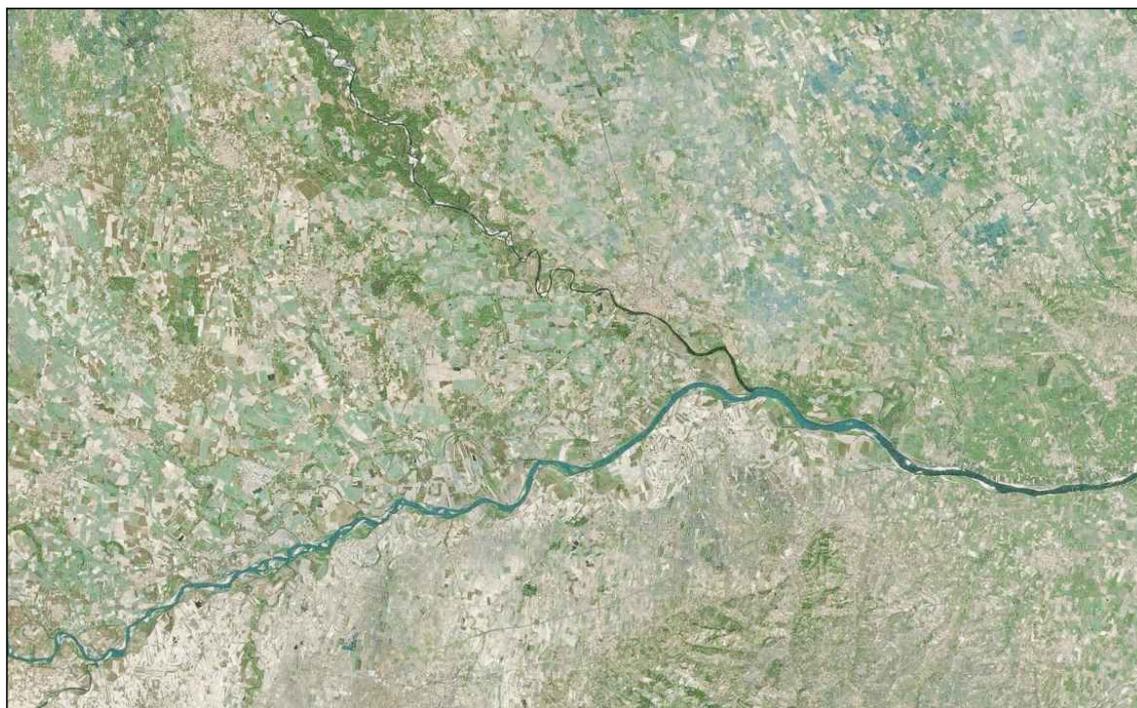


PROVINCIA DI PAVIA

Settore Territorio Pianificazione Strategica e Patrimonio

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE

VARIANTE DI PTCP IN ADEGUAMENTO ALLA LR N.31/2014 e s.m.i.



Oggetto: Aspetti del sistema della mobilità e del governo della logistica	D.C.P. n. 45 del 15.11.2023
Elaborato: Allegato R4 - Relazione	Data: 15/11/2023

Presidente della Provincia Giovanni Palli	Consigliere delegato Filippo Droschi
Ufficio di piano per la redazione della Variante di PTCP Elisabetta Pozzi (fino al 14.06.2023) Antonio Massaro (dal 15.06.2023) Vincenzo Fontana Roberto Dellagiovanna Cristina Gallina Roberta Baldiraghi Barbara Galletti Simona Galuppi	Consulenze per l'elaborazione della Variante di PTCP Augusto Allegrini Luigi Bariani Daniela Barbano Gian Luca Perinotto Gruppo Argo Associati Nuova Qualità Ambientale srl Claudio Linzola

REGIONE LOMBARDIA

PROVINCIA DI PAVIA



**ASPETTI DEL SISTEMA DELLA MOBILITA' E DEL GOVERNO DELLA LOGISTICA
INERENTI AL PROCEDIMENTO DI ADEGUAMENTO E REVISIONE
DEL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE**

QUADRO CONOSCITIVO, OBIETTIVI, ELEMENTI DI INDIRIZZO

RELAZIONE

INDICE

1. I RIFERIMENTI NORMATIVI SUL TEMA DELLA MOBILITA' E DELLA LOGISTICA...	5
2. LO SCENARIO PROGRAMMATORIO E PIANIFICATORIO ATTUALE.....	16
3. IL TEMA DELLA MOBILITA' E DELLA LOGISTICA NEL PTCP VIGENTE.....	31
4. IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ SU FERRO E SU GOMMA.....	46
5. IL QUADRO DELLA LOGISTICA NEL TERRITORIO PROVINCIALE.....	64
6. LE LINEE DI INDIRIZZI PER LA REVISIONE DEL PTCP.....	94
7. LE ISTANZE PER LA VARIANTE DI PTCP.....	97
8. LE LINEE GUIDA SULLA PROPOSTA DI VARIANTE DEL PTCP.....	99
9. LA PROPOSTA DI VARIANTE DI PIANO SU MOBILITA' E LOGISTICA.....	110

FIGURE FUORI TESTO

FIGURA 1 - RETE FERROVIARIA ESISTENTE

FIGURA 2 - RETE STRADALE ESISTENTE

FIGURA 3 - RETE STRADALE DI PREVISIONE

FIGURA 4 - INDIVIDUAZIONE DELLE LOGISTICHE ESISTENTI

1. I RIFERIMENTI NORMATIVI SUL TEMA DELLA MOBILITA' E DELLA LOGISTICA

La programmazione e la pianificazione della mobilità e dei trasporti non sono, ai sensi di legge, temi di stretta attinenza e spettanza del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP).

Vi sono infatti tutta una serie complessa di appositi atti e strumenti, previsti dalla normativa vigente (*in primis* i Regolamenti europei UE n.1315 e n.1316 del 2013; il *Piano Generale dei Trasporti e della Logistica* PGTL, ai sensi dell'articolo 201 del Decreto Legislativo n.50 del 2016; il *Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti* PRMT, ai sensi della Legge Regionale n.6 del 2012; il *Piano di Traffico per la Viabilità Extraurbana* PTVE, di cui dall'articolo 36, comma 3, del Decreto Legislativo n.285 del 1992; il *Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale* PdB, di cui dall'articolo 13 della Legge Regionale n.6 del 2012; solo per citare i principali), i quali sono deputati ad affrontare le tematiche del sistema della mobilità, sulla base di approfondite indagini conoscitive, in particolare sulla struttura della rete, sui flussi di traffico, sull'offerta e domanda di mobilità, e a predisporre gli obiettivi, gli indirizzi, le azioni al fine di realizzare un sistema degli spostamenti funzionale e sostenibile per i territori.

È bene quindi circoscrivere la parte sul sistema della mobilità, e anche della logistica, di peculiare pertinenza dello strumento di pianificazione territoriale provinciale consistente nel PTCP, secondo quanto previsto dalle norme oggi in vigore.

In effetti, come è noto, secondo quanto disposto dalla Legge Regionale n.12 del 2005 e ss.mm.ii. (*Legge per il governo del territorio*),¹ mediante il PTCP la Provincia definisce il *quadro conoscitivo del proprio territorio come risultante dalle trasformazioni avvenute*, individuando alla scala provinciale gli *obiettivi di sviluppo economico-sociale*, gli *elementi di indirizzo orientativi e prevalenti per la pianificazione comunale* e i *contenuti minimi sui temi di*

1 Legge Regionale n.12 del 11 marzo 2005 (*Legge per il governo del territorio*), pubblicata sul BURL n.11 del 16 marzo 2005, 1° Supplemento Ordinario, e successive modifiche e integrazioni (di seguito abbreviata con '*LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.*').

interesse sovracomunale da prevedere nei PGT,² e in particolare, per quanto riguarda il sistema della mobilità:

- 1) *indica la localizzazione delle infrastrutture riguardanti il sistema della mobilità, qualora detta localizzazione sia sufficientemente puntuale, alla scala della pianificazione provinciale, in rapporto a previsioni della pianificazione o programmazione regionale, programmazioni di altri enti competenti, stato d'avanzamento delle relative procedure di approvazione, previa definizione di atti d'intesa, conferenze di servizi, programmazioni negoziate; il piano individua espressamente le previsioni localizzative aventi tale efficacia, la quale è prescrittiva nei confronti della pianificazione comunale e costituisce disciplina del territorio immediatamente vigente con effetto di vincolo conformativo della proprietà; detta efficacia, e il connesso vincolo, decade qualora, entro cinque anni dalla definitiva approvazione del piano, non sia approvato il progetto preliminare dell'opera o della struttura di cui trattasi; in tal caso, la previsione localizzativa conserva efficacia di orientamento e di indirizzo fino al successivo aggiornamento del piano;*³
- 2) *stabilisce, in coerenza con la programmazione regionale, il programma generale delle maggiori infrastrutture riguardanti il sistema della mobilità e le principali linee di comunicazione, di cui definisce la relativa localizzazione sul territorio, avente valore indicativo, fatti salvi i casi di prevalenza;*⁴
- 3) *definisce i criteri per l'organizzazione, il dimensionamento, la realizzazione e l'inserimento ambientale e paesaggistico con le adeguate opere di rinverdimento e piantagione delle infrastrutture riguardanti il sistema della mobilità ed il relativo coordinamento tra tali criteri e le previsioni della pianificazione comunale.*⁵

Pertanto, ai sensi della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii., entro il quadro degli strumenti di programmazione e pianificazione, il PTCP ha in sostanza, tra gli altri, sul tema della mobilità, il compito di:

2 Ai sensi dell'articolo 15, commi 1 e 2, della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.

3 Articolo 18, comma 2, lettera 'b', della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.

4 Articolo 15, comma 2, lettera 'e', della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.

5 Articolo 15, comma 2, lettera 'd', della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.

- 1) recepire le infrastrutture viarie previste dagli atti sovraordinati, *con valore prescrittivo e conformativo* del territorio;⁶
- 2) individuare le infrastrutture e i percorsi di connessione viaria programmati, *con valore indicativo* sul territorio;⁷
- 3) indicare gli *elementi di indirizzo* per il miglioramento e la realizzazione della rete della mobilità in relazione alla destinazione, alla dimensione, alla localizzazione degli insediamenti sul territorio, e in rapporto al relativo inserimento paesaggistico e ambientale.⁸

Per quanto riguarda la seconda tematica di questo documento, relativa alla logistica, nonostante ad oggi il tema non abbia ancora un adeguato riferimento normativo e pianificatorio, sia a livello statale che a livello regionale, e sussista un solo accenno nella LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii., che pur rappresenta il riferimento principe per il governo del territorio in Lombardia, esso è comunque tema attuale su cui il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale è tenuto ad esprimersi, in considerazione di un evidente *interesse sovracomunale*, dettando i *contenuti minimi* da prevedere nei Piani di Governo del Territorio comunali, all'interno del Documento di Piano, del Piano delle Regole e del Piano dei Servizi.⁹

A fronte dell'assenza di un attuale specifico piano o norma sulla logistica statale o regionale, è peraltro utile ricordare la recente Proposta di Legge n.1259 (il cosiddetto '*PdL Rotelli*', dal nome del primo firmatario),¹⁰ presentata alla Camera dei Deputati l'11 ottobre 2018, finalizzata a introdurre un *quadro normativo generale in materia di interporti e piattaforme territoriali logistiche*, e a perseguire gli obiettivi di: a) *migliorare e incrementare la concentrazione dei flussi di trasporto*; b) *migliorare la razionalizzazione del territorio in*

6 Ai sensi dell'articolo 18, comma 2, lettera 'b', della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.

7 Ai sensi dell'articolo 15, comma 2, lettera 'e', della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.

8 Ai sensi dell'articolo 15, comma 2, lettera 'd', della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.

9 Ai sensi dell'articolo 15, comma 2, lettera 'c', della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.

10 Si veda: XVIII Legislatura, Camera dei Deputati, Proposta di Legge n.1259 (*Legge quadro in materia di interporti*), presentata l'11 ottobre 2018 (di seguito abbreviata con '*PdL Rotelli*', dal nome del primo firmatario).

*funzione del trasporto; c) contribuire alla diminuzione dell'impatto ambientale; d) superare i limiti del trasporto ferroviario tradizionale e intermodale terrestre e marittimo.*¹¹

Il testo della PdL suddivide il sistema degli impianti per la logistica definendo: la *piattaforma logistica territoriale* (insieme delle infrastrutture e servizi con ruolo interregionale e valore strategico a livello nazionale); l'*interporto* (complesso di infrastrutture e servizi integrati per la mobilità intermodale delle merci); e l'*infrastruttura intermodale* (infrastruttura, lineare o nodale, funzionale alla connettività della piattaforma logistica).¹²

Inoltre subordina l'individuazione di nuovi interporti all'esistenza di cinque requisiti: a) la *disponibilità di un territorio privo di vincoli paesaggistici, naturalistici o urbanistici*; b) i *collegamenti stradali diretti con la viabilità di grande comunicazione*; c) i *collegamenti ferroviari diretti con la rete ferroviaria nazionale prioritaria*; d) gli *adeguati collegamenti stradali e ferroviari con almeno un porto ovvero un aeroporto*; e) la *coerenza con i corridoi transeuropei di trasporto*; e alla seguente organizzazione: a) un *terminale ferroviario intermodale*; b) un'*area attrezzata di sosta per i veicoli industriali*; c) un *servizio doganale*; d) un *centro direzionale*; e) un'*area per i servizi alle persone ed una per i servizi ai veicoli industriali*; f) *aree diverse destinate a funzioni di trasporto intermodale, di logistica di approvvigionamento, di logistica industriale, di logistica distributiva e di logistica distributiva urbana*; g) *sistemi che garantiscano la sicurezza di merci, aree e operatori*; h) *interconnessioni con piattaforme info-telematiche*; ai sensi della PdL, questi requisiti devono essere soddisfatti nel breve periodo anche negli interporti già operativi.¹³

Altro punto importante di questa Proposta di Legge è la classificazione delle attività di logistica come *attività di natura commerciale*,¹⁴ sulla linea della recente giurisprudenza in materia che risulta orientata ad assimilare le attività logistiche non tanto a quelle produttive o industriali bensì a quelle commerciali, in ragione del maggior carico urbanistico ad esse correlato.¹⁵ A bene vedere occorre precisare che, dal punto di vista urbanistico, la funzione logistica non è propriamente assimilabile *tout court* a quella commerciale (trattandosi nella

11 Articolo 1 della PdL Rotelli (Proposta di Legge n.1259/2018).

12 Articolo 1 della PdL Rotelli (Proposta di Legge n.1259/2018).

13 Articolo 3 della PdL Rotelli (Proposta di Legge n.1259/2018).

14 Articolo 5 della PdL Rotelli (Proposta di Legge n.1259/2018).

15 Si vedano a titolo di esempio le seguenti sentenze: Consiglio di Stato, Sez. V, Sentenza n.6411 del 27 dicembre 2001; TAR Veneto, Sez. II, Sentenza n.1537 del 18 dicembre 2014; TAR Lombardia, Brescia, Sez. I, Sentenza n.855 del 17 giugno 2015; e soprattutto TAR Lombardia, Milano Sez. II, Sentenza n.1536 del 3 luglio 2015.

fattispecie di commercio senza superficie di vendita), e nemmeno a quella genericamente produttiva di beni e servizi (considerando le attività di scambio che la connotano).

È evidente peraltro che la suddetta linea giurisprudenziale ha introdotto una fondamentale discriminante nella classificazione e localizzazione della destinazione d'uso di logistica, la quale andrebbe espressamente prevista negli strumenti della pianificazione comunale all'interno di aree urbanistiche adatte e non genericamente classificate come aree produttive, tanto più in Regione Lombardia, considerando il principio introdotto dalla LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii., già nel suo primo dettato, che stabilisce l'obbligo per i PGT comunali di individuazione di generiche *vocazioni funzionali* nel Documento di Piano,¹⁶ o di *funzioni non ammissibili* nel Piano delle Regole¹⁷ e non invece di quelle *ammesse* all'interno di ogni area del territorio comunale.

La mancanza di disposizioni e piani specifici, e di criteri insediativi sovralocali con carattere prescrittivo, ha generato nell'ultimo periodo un fenomeno di disseminazione casuale delle attività di logistica, particolarmente evidente nell'ambito territoriale lombardo e dei territori del Nord-Ovest.

Fino a tempi recente i Comuni sono infatti ricorsi ampiamente alla possibilità fornita dalla legislazione vigente di procedere alla realizzazione di logistiche mediante SUAP (Sportello Unico delle Attività Produttive), il quale ha consentito l'apertura di attività economiche, anche in aree non espressamente individuate con attinente destinazione dallo strumento urbanistico comunale, nei casi in cui esso *non individui aree destinate all'insediamento di impianti produttivi o individui aree insufficienti*.¹⁸

In sostanza le disposizioni normative relative al SUAP, hanno permesso frequentemente l'insediamento di attività di logistica realizzate in variante ai PGT, restando relegato alla sola Conferenza dei Servizi il ruolo della Provincia per il rispetto dei contenuti di PTCP, senza la sussistenza di una maggiore cogenza della normativa provinciale o sovraordinata, e rimanendo comunque in capo al Consiglio Comunale la deliberazione finale di insediamento

16 Ai sensi dell'articolo 8, comma 2, lettera 'e', della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.

17 Ai sensi dell'articolo 10, comma 3, lettera 'f', della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.

18 Ai sensi dell'articolo 8 del Decreto del Presidente della Repubblica n.160 del 7 settembre 2010 (*Regolamento per la semplificazione ed il riordino della disciplina sullo sportello unico per le attività produttive, ai sensi dell'articolo 38, comma 3, del decreto-legge n. 112 del 2008, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 133 del 2008*), pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n.229 del 30 settembre 2010 (di seguito abbreviato con '*DPR n.160 del 2010 e s.m.i.*').

di queste funzioni anche di grandi dimensioni e spesso in Comuni di ampiezza medio piccola.

Si è venuto così a creare un quadro scomposto e frammentato della localizzazione di attività logistiche sul territorio, che si sono insediate in modo diffuso a seguito di diverse iniziative imprenditoriali e comunali, senza alcun reale coordinamento sovracomunale, come dimostrano innumerevoli casi, quasi sempre inseriti in Comuni di medie piccole dimensioni, ad esempio, solo per stare nel territorio regionale lombardo, quelli ubicati lungo il territorio dell'asta dell'Autostrada Milano-Bergamo-Brescia (Brebemi) ad Est di Milano nella bassa bergamasca e bresciana, o i tanti altri diffusi negli ambiti territoriali della bassa pianura a Sud di Milano. Tale fenomeno si è rivelato con ancora maggiori criticità laddove le logistiche si sono insediate in corrispondenza di una rete della mobilità e del trasporto insufficiente a garantire le attività e a ridurre gli impatti sui territori.

Purtuttavia occorre evidenziare alcuni passi in avanti nella legislazione regionale, nel tentativo di organizzazione delle logistiche, ottenuti con le ultime disposizioni introdotte da Regione Lombardia attraverso le due recenti leggi innovative sulla riduzione del consumo di suolo (Legge Regionale n.31 del 28 novembre 2014),¹⁹ e sulla rigenerazione urbana e territoriale (Legge Regionale n.18 del 26 novembre 2019),²⁰ nonché con le rispettive modifiche e integrazioni alle stesse.

La LR n.31 del 2014 (*Legge regionale per la riduzione del consumo di suolo*), nella sua prima versione approvata, nel proprio articolo 5 (norma transitoria), ha ammesso, fino all'adeguamento del PTCP ai sensi della stessa legge, la semplice possibilità di *ampliamenti di attività economiche già esistenti*, considerando gli stessi come non comportanti *nuovo consumo di suolo*.²¹

19 Legge Regionale n.31 del 28 novembre 2014 (*Disposizioni per la riduzione del consumo di suolo e la riqualificazione del suolo degradato*) pubblicata sul BURL n.49 dell'1 dicembre 2014 e successive modifiche e integrazioni (di seguito abbreviata con '*LR n.31 del 2014 e ss.mm.ii.*').

20 Legge regionale n.18 del 26 novembre 2019 (*Misure di semplificazione e incentivazione per la rigenerazione urbana e territoriale, nonché per il recupero del patrimonio edilizio esistente. Modifiche e integrazioni alla legge regionale 11 marzo 2005, n. 12 (Legge per il governo del territorio) e ad altre leggi regionali*), pubblicata sul BURL n.48, Supplemento del 29 Novembre 2019 (di seguito abbreviata con '*LR n.18 del 2019 e s.m.i.*').

21 Si veda l'articolo 5, comma 4, della LR n.31 del 2014, nella versione stabilita dal testo approvato del 28 novembre 2014.

Tale disposizione viene successivamente circostanziata nel maggio del 2017, specificando che: fino all'adeguamento del PTCP ai sensi della stessa legge per la riduzione del consumo di suolo, è consentito ai Comuni di approvare *varianti finalizzate all'ampliamento di attività economiche già esistenti nonché le varianti di cui all'articolo 97 della l.r. 12/2005 (SUAP)*, fermo restando che il consumo di suolo generato da queste varianti *concorre al rispetto della soglia regionale e provinciale di riduzione del consumo di suolo*.²²

Quindi dal maggio 2017, fino all'adeguamento del PTCP ai sensi della stessa legge per la riduzione del consumo di suolo, i Comuni che provvedano a realizzare Varianti di PGT, sono obbligati ad assicurare *un bilancio ecologico del suolo non superiore a zero*²³ o anche, nel caso in cui intendano effettuare una *variante complessiva di adeguamento ai contenuti dell'integrazione del PTR*, a provvedere alla riduzione del consumo di suolo secondo le soglie regionali individuate dal Piano Territoriale Regionale (PTR).²⁴

Il principio espresso dalla LR n.31 del 2014 e ss.mm.ii., di ammettere varianti tramite SUAP,²⁵ è confermato dal recente *Progetto di integrazione del PTR ai sensi della l.r. 31/14*,²⁶ che però introduce una precisa distinzione tra: interventi di SUAP per attività produttive generiche, che sono *ammessi ancorché comportanti consumo di suolo*,²⁷ e interventi per attività di logistica *incidenti su una superficie agricola o naturale di superficie territoriale superiore a 5.000 mq*, che viceversa producono consumo di suolo,²⁸ e per i quali va in ogni modo tenuta in considerazione una *stima dei fabbisogni*, vale a dire la differenza tra offerta e domanda endogena ed esogena.²⁹

Infine si deve ricordare che alla fine del 2019, mediante la *legge regionale per la rigenerazione urbana e territoriale*, è stato specificato un ulteriore elemento sulla funzione

22 Ai sensi dell'articolo 5, comma 4, della LR n.31 del 2014 e ss.mm.ii, comma così modificato dall'articolo 2, comma 1, lettera 'g', della LR n.16 del 26 maggio 2017 (*Modifiche all'articolo 5 della legge regionale 28 novembre 2014, n.31*).

23 Ai sensi dell'articolo 5, comma 4, primo periodo, della LR n.31 del 2014 e ss.mm.ii.

24 Ai sensi dell'articolo 5, comma 4, penultimo periodo, della LR n.31 del 2014 e ss.mm.ii.

25 Ai sensi dell'articolo 97 della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.

26 Si veda il *Progetto di integrazione del PTR ai sensi della l.r. 31/14*, approvato dal Consiglio Regionale con Deliberazione n.XI/411 del 19 dicembre 2018 (di seguito abbreviato con '*Integrazione PTR 2018*').

27 Si veda *Integrazione PTR 2018, Criteri per l'attuazione della politica di riduzione del consumo di suolo*, pag.23.

28 Si veda ancora *Integrazione PTR 2018, Criteri per l'attuazione della politica di riduzione del consumo di suolo*, pag.23, nonché articolo 5, comma 4, quarto periodo, della LR n.31 del 2014 e ss.mm.ii.

29 Si veda *Integrazione PTR 2018, Criteri per l'attuazione della politica di riduzione del consumo di suolo*, pagg.27-37.

logistica in ambito lombardo, inserendo una modifica innovativa alla LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii., che caratterizza la destinazione d'uso *logistica* come attività a sé stante, da individuarsi specificamente nel Piano di Governo del Territorio.³⁰ Tale nuova prescrizione (di obbligo di individuazione delle logistiche nei PGT e nelle loro varianti), è bene evidenziarlo, vale per tutti i Comuni lombardi, anche per quelli con popolazione inferiore o pari a duemila abitanti.³¹

La stessa LR n.18 del 2019, stabilisce un nuovo fondamentale principio: che *aree da destinare ad attività logistiche* sono da *localizzare prioritariamente nelle aree di rigenerazione urbana e territoriale*.³² A partire dal 2019 quindi, questa ultima disposizione assume rilevanza ai fini di qualunque proposta o previsione di nuova logistica da insediarsi sui territori lombardi.

Va ricordato che, come è noto, il riconoscimento delle *aree di rigenerazione urbana e territoriale* spetta propriamente ai Comuni, i quali devono adempiere a tale obbligo ai sensi della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.³³ operando tale individuazione o con Variante del Piano di Governo del Territorio, nell'ambito del Documento di Piano³⁴ o con specifica Deliberazione di Consiglio Comunale.³⁵

Riassumendo, con riguardo al tema della logistica nell'ambito della pianificazione territoriale comunale vigente, i Comuni che intendano procedere a Variante di Piano di Governo del Territorio, prima dell'approvazione dell'*adeguamento del PTCP* alla LR n.31 del 2014 e s.m.i., sono comunque assoggettati ai seguenti obblighi di legge:

- 1) l'individuazione esplicita nel PGT, e in particolare nel Documento di Piano, delle *aree da destinare ad attività logistiche*,³⁶ previa verifica della disponibilità di *aree di*

30 Ai sensi dell'articolo 8, comma 2, lettera 'e-sexies' della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii. (come detta il testo introdotto dall'articolo 3, comma 1, lettera 'j', della Legge Regionale n.18 del 2019 e s.m.i.).

31 Ai sensi dell'articolo 10-bis, comma 1, della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii. (come detta il testo modificato dall'articolo 3, comma 1, lettera 'm', della Legge Regionale n.18 del 2019 e s.m.i.).

32 Articolo 3, comma 1, lettere 'i' e 'j', della LR n.18 del 2019 e s.m.i.

33 Come modificata e integrata dalla LR n.18 del 2019 e s.m.i.

34 Ai sensi dell'articolo 8, comma 2, lettera 'e-quinquies', della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii., come sostituito dall'articolo 3, comma 1, lettera 'i', della LR n. 18 del 2019 e s.m.i.

35 Ai sensi dell'articolo 8-bis, comma 1, della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii., come introdotto dall'articolo 3, comma 1, lettera 'k', della LR n.18 del 2019 e s.m.i.

36 Ai sensi dell'articolo 8, comma 2, lettera 'e-sexies' della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.

rigenerazione urbana e territoriale;³⁷ obbligo che, come già evidenziato, vale per tutti i Comuni lombardi, anche per quelli con popolazione inferiore o pari a duemila abitanti;³⁸

- 2) la verifica di un *bilancio ecologico del suolo non superiore a zero*,³⁹ nel caso in cui intendano effettuare una *variante* che non si avvalga di quanto previsto nel successivo punto 3 (ovvero non prevedano una *variante complessiva* di adeguamento ai contenuti dell'integrazione del PTR);
- 3) la *riduzione del consumo di suolo* secondo le soglie regionali individuate dal PTR,⁴⁰ nel caso in cui intendano effettuare una *variante complessiva* di adeguamento ai contenuti dell'integrazione del PTR.

Dopo l'approvazione dell'*adeguamento del PTCP alla soglia regionale di riduzione del consumo di suolo, ai criteri, indirizzi e linee tecniche*,⁴¹ i Comuni sono tenuti ad adeguare il proprio Piano di Governo del Territorio alle disposizioni del PTR e del PTCP, e della LR n.31 del 2014 e ss.mm.ii.,⁴² e quindi a provvedere alla riduzione di consumo di suolo definita dalla pianificazione sovraordinata, entro i termini fissati per legge.

Volendo sintetizzare quanto fin qui espresso dal complesso articolato di legge in materia di governo del territorio, oggi in Regione Lombardia la logistica (comprensiva delle attività di stoccaggio, movimentazione merci, magazzini) oltre la superficie territoriale di cinquemila metri quadrati produce sempre e comunque consumo di suolo, anche nel caso di ampliamenti attività economiche esistenti.

Va altresì rimarcato nuovamente che la recente legislazione lombarda in materia, stabilisce che le *aree da destinare ad attività logistiche* sono da *localizzare prioritariamente nelle aree di rigenerazione urbana e territoriale*,⁴³ e pertanto qualunque previsione di logistica deve

37 Ai sensi dell'articolo 8, comma 2, lettere 'e-quinqies', della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.

38 Ai sensi dell'articolo 10-bis, comma 1, della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.

39 Ai sensi dell'articolo 5, comma 4, primo periodo, della LR n.31 del 2014 e ss.mm.ii.

40 Ai sensi dell'articolo 5, comma 4, penultimo periodo, della LR n.31 del 2014 e ss.mm.ii.

41 Ai sensi dell'articolo 5, comma 2, della LR n.31 del 2014 e ss.mm.ii.

42 Ai sensi dell'articolo 5, comma 3, della LR n.31 del 2014 e ss.mm.ii.

43 Come espressamente previsto dall'articolo 8, comma 2, lettere 'e-quinqies' ed 'e-sexies', della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii. (lettere introdotte dall'articolo 3, comma 1, lettere 'i' e 'j', della LR n.18 del 2019 e s.m.i.).

verificare preventivamente la sussistenza e la consistenza delle aree di rigenerazione urbana e territoriale.⁴⁴

A completamento di questo quadro iniziale, è bene fare un cenno anche al recente Decreto Genova,⁴⁵ che si occupa anche del tema della logistica. Tra gli obiettivi vi sono quelli di *sostenere il trasferimento di una quota del trasporto di merci su strada ad altre modalità di trasporto*, e di *garantire l'operatività portuale anche attraverso l'organizzazione di servizi ferroviari di navettamento ovvero di treni completi, alternativi al trasporto interamente su strada*. In particolare nel proprio articolo 7, il *Decreto Genova* provvede a:

- 1) (comma 1) istituire la *Zona Logistica Semplificata - Porto e Retroporto di Genova*, comprendente i territori portuali e retroportuali del Comune di Genova, fino a includere gli undici retroporti di *Rivalta Scrivia (AL)*, *Arquata Scrivia (AL)*, *Novi San Bovo (AL)*, *Alessandria (AL)*, *Piacenza (PC)*, *Castellazzo Bormida (AL)*, *Ovada Belforte (AL)*, *Dinazzano (RE)*, *Milano Smistamento (MI)*, *Melzo (MI)* e *Vado Ligure (SV)*, tutti localizzati lungo la rete su ferro collegata al nodo logistico e portuale della città di Genova (per verificare l'elenco completo e corretto, nonché il completo testo di legge, si vedano le modifiche all'articolo 7 del *Decreto Genova* introdotte con la conversione in legge); (comma 1-bis) *il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede all'eventuale integrazione dei siti retroportuali*;
- 2) (comma 2) consentire di applicare alle imprese che operano in tale *Zona Logistica Semplificata procedure semplificate*,⁴⁶ vale a dire: *individuate anche a mezzo di protocolli e convenzioni tra le amministrazioni locali e statali interessate, e regimi procedimentali speciali, recanti accelerazione dei termini procedimentali ed adempimenti semplificati rispetto a procedure e regimi previsti dalla normativa regolamentare ordinariamente applicabile, sulla base di criteri derogatori e modalità individuate con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, da adottare su proposta del Ministro per la coesione territoriale e il Mezzogiorno, se nominato, previa delibera del Consiglio dei Ministri*.

44 Individuate ai sensi dell'articolo 8, comma 2, lettera 'e-quinquies', della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.

45 Decreto Legge n.109 del 28 settembre 2018 (*Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze*), convertito in legge e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n.269 del 19 novembre 2018.

46 Di cui all'articolo 5, comma 1, lettera 'a', del Decreto Legge n.91 del 20 giugno 2017 (convertito, con modificazioni, dalla Legge n.123 del 3 agosto 2017).

Alla luce di quanto sopra constatato, è bene quindi tenere presente l'attuale quadro normativo sopra esposto, entro cui si svolge l'azione pianificatoria del PTCP, al fine di dettare gli opportuni indirizzi e le eventuali prescrizioni per il miglioramento e lo sviluppo del sistema della mobilità e della logistica sul territorio provinciale.

2. LO SCENARIO PROGRAMMATORIO E PIANIFICATORIO ATTUALE

Una sintetica descrizione dei contenuti salienti di atti e strumenti, programmatori e pianificatori, relativi al sistema della mobilità, dei trasporti e della logistica, è utile per la costruzione e l'aggiornamento del quadro conoscitivo e degli specifici obiettivi di piano sul tema in oggetto.

Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL)⁴⁷ contiene *le linee strategiche delle politiche della mobilità delle persone e delle merci nonché dello sviluppo infrastrutturale del Paese*.⁴⁸ Una prima ormai datata versione, approvata con DPR del 2001, nella quale, secondo la logica del sistema a rete, viene definito il *Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)* costituente la struttura portante del sistema italiano di offerta di mobilità delle persone e delle merci, attende oggi una revisione e aggiornamento sulla base di un nuovo quadro territoriale, anche in considerazione delle evidenze prodotte dalla recente situazione pandemica, che di fatto ha evidenziato nuove modalità e dimensioni degli spostamenti con un aumento di quelli derivanti dal traffico merci e dalle attività di logistica, e una diminuzione, pur momentanea, di quelle dovute a motivi di studio e lavoro.

Con le linee guida del Piano Nazionale della Logistica 2011/2020 approvate nel dicembre 2010,⁴⁹ il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha successivamente definito le politiche per il trasporto e la logistica, considerando che in questo ultimo periodo *il processo produttivo dei Paesi è legato in modo determinante alla organizzazione logistica* ed è pertanto necessario *ottimizzare il processo distributivo e quindi la logistica*.

A tal fine viene ritenuta indispensabile l'esistenza di una rete che sia *adeguatamente integrata ed interagente in maniera efficiente con il territorio*, che sia *priva di soluzioni di continuità*, e che garantisca la *fluidificazione dei processi di interscambio modale*. D'altro

47 Si veda: Ministero dei Trasporti della Navigazione, Ministero dei Lavori Pubblici, Ministero dell'Ambiente, *Piano generale dei trasporti e della logistica*, gennaio 2001.

48 Ai sensi dell'articolo 201 del Decreto Legislativo n.50 del 2016.

49 Si veda: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica, *Il Piano Nazionale della Logistica 2011/2020. Le linee politiche approvate dalla Consulta dopo il confronto con gli operatori, i territori e le audizioni parlamentari*, dicembre 2010.

canto si deve evitare la dispersione delle risorse e la proliferazione di infrastrutture, pubbliche o private, al di fuori di una logica di sistema, puntando ad una polarizzazione e concentrazione per un'erogazione di servizi logistici di qualità al trasporto e all'industria.

Gli obiettivi generali fissati in tale documento consistono in: 1) riorganizzare la portualità e l'interportualità; 2) riequilibrare il sistema modale sulle grandi direttrici di traffico; 3) alleggerire la mobilità nelle aree urbane; 4) mettere in sicurezza il sistema; 5) sburocratizzare il settore attraverso una forte semplificazione normativa; 5) ridurre la fiscalità sul costo del lavoro e porre attenzione alla fiscalità internazionale.

Si deve anche notare che i più recenti documenti ministeriali constatano l'esistenza di un insieme variegato di piattaforme logistiche, impianti ferroviari merci ed intermodali disseminati sul territorio nazionale. Tranne alcune eccezioni, a seguito di un'inadeguata pianificazione e razionalizzazione degli interventi, si assiste a una proliferazione di infrastrutture secondo le logiche più disparate, non sempre aderenti alla necessità di concentrare adeguati volumi di domanda.⁵⁰

L'indirizzo a livello nazionale è quindi di promuovere le modalità di trasporto sostenibili e l'intermodalità, razionalizzando e migliorando l'allocazione delle risorse con nuove soluzioni logistiche ottimali.⁵¹

A livello regionale il Piano Regionale Intermodalità e Logistica (PRIL) è ancora fermo ad una semplice proposta pubblicata il 20 novembre 1998, poi aggiornata con un successivo documento,⁵² che ha prodotto un primo censimento delle attività di logistica presenti sul territorio regionale.

Gli esiti di questo censimento hanno evidenziato uno stato delle logistiche esistenti in Provincia di Pavia al 2003,⁵³ che appare abbastanza contenuto rispetto a quanto si può oggi verificare, con poco più di trecentomila metri quadrati complessivi di superficie coperta da

50 Si veda: *Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica*, Allegato al Documento di economia e finanza 2016, pagg.32-33.

51 Si veda: *Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di Infrastrutture*, Allegato al Documento di economia e finanza 2017, pag.15 e segg.

52 Si veda: *Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di Infrastrutture*, Allegato al Documento di economia e finanza 2017, pag.15 e segg.

53 Si veda: Regione Lombardia, *Logistica e trasporto merci, verso una strategia condivisa*, Quaderni della Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità, febbraio 2003.

logistica, suddivisi in una decina di imprese, per lo più afferenti alle attività di magazzinaggio con dimensioni medie di copertura inferiori ai trentamila metri quadrati.

Come si può notare dai dati del 2003, e dal confronto con quelli pur incompleti dell'ultimo periodo (che evidenziano una proliferazione delle attività di logistica sul territorio provinciale con oltre quattro milioni e mezzo di metri quadrati di superficie territoriale occupata da tali imprese), il quadro attuale è notevolmente cambiato, senza essere stato guidato da politiche localizzative, indirizzi pianificatori o disposizioni normative atte a governare il fenomeno in atto.

Censimento imprese di Logistica in Provincia di Pavia (2003)

Comune	Anno insediamento	Superficie coperta (mq)	Superficie totale (mq)
Arena Po	1997	26.000	40.000
Bressana Bottarone	1996	70.000	200.000
Copiano		30.000	
Mairano		18.000	
Pavia	1966	33.206	104.825
Pavia		41.000	
Pavia		676	
Siziano		10.000	
Siziano	2000	50.000	50.000
Somaglia	2001	42.000	
Vigevano		1.300	
Totale		322.182	

Fonte dati: Censimento elaborato in: Regione Lombardia, *Logistica e trasporto merci, verso una strategia condivisa*, Quaderni della Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità, febbraio 2003

Con riguardo al sistema della mobilità nel territorio regionale il documento più recente è costituito dal Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) della Lombardia,⁵⁴

54 Approvato con Deliberazione di Consiglio Regionale DCR n.1245 del 20 settembre 2016 (di seguito abbreviato con 'PRMT').

indirizzato a migliorare l'accessibilità e la competitività territoriale, e ad orientare le scelte infrastrutturali e di integrazione dei servizi di trasporto su ferro e su gomma.

Il PRMT individua alcuni obiettivi principali (migliorare la connettività e l'accessibilità del territorio regionale per rafforzare la competitività e lo sviluppo socio-economico; garantire la qualità, la sicurezza e l'efficienza dei trasporti, e lo sviluppo di una mobilità integrata; promuovere la sostenibilità ambientale del sistema dei trasporti), finalizzati ad ottenere i seguenti benefici:⁵⁵

- 1) riduzione della congestione stradale;
- 2) miglioramento dei servizi del trasporto collettivo;
- 3) incremento dell'offerta di trasporto intermodale;
- 4) riduzione degli impatti sull'ambiente;
- 5) riduzione dell'incidentalità stradale.

Per quanto attiene al territorio della Provincia di Pavia il PRMT della Lombardia prevede le seguenti azioni:

- 1) la valorizzazione del Terminal intermodale di Mortara,⁵⁶ in ragione del *Protocollo per la Logistica del Nord Ovest* sottoscritto con le Regioni Piemonte e Liguria il 9 aprile 2016, con l'obiettivo di favorire lo sviluppo del traffico merci attraverso modalità a basso impatto ambientale; a tale scopo viene ritenuta fondamentale la realizzazione dell'Autostrada Regionale Broni-Mortara e del Raccordo Autostradale Interregionale Mortara-Stroppiana-A26, inseriti nel corridoio medio-padano;⁵⁷ le opportunità di sviluppo per il sistema logistico della Lombardia si svolgono, per la Provincia di Pavia,

55 PRMT, *Documento di sintesi*, pagg. 12-13. Vale la pena qui ricordare che il Terminal Intermodale di Mortara, l'unico in Provincia di Pavia, è uno dei sedici *Terminal Intermodali* localizzati in Regione Lombardia, di cui si fornisce di seguito l'elenco completo con la relativa ubicazione: (1) Terminal Intermodale di Busto Arsizio (VA), gestito da HUPAC; (2) Terminal Intermodale di Gallarate (VA), gestito da AMBROGIO; (3) Terminal Intermodale di Busto Arsizio (VA), gestito da FERROVIENORD; (4) Terminal Intermodale di Melzo (MI), gestito da SOGEMAR; (5) Terminal Intermodale di Rho (MI), gestito da SOGEMAR; (6) Terminal Intermodale di Segrate (MI), gestito da TERMINALI ITALIA; (7) Terminal Intermodale di Segrate (MI), gestito da TERMINALI ITALIA; (8) Terminal Intermodale di Milano (MI), gestito da TERMINALI ITALIA; (9) Terminal Intermodale di Pioltello (MI), gestito da MESSINA; (10) Terminal Intermodale di Pioltello (MI), gestito da SAIMA AVANDERO; (11) Terminal Intermodale di Arluno (MI), gestito da INDUSTRIE REBORA; (12) Terminal Intermodale di Brescia (BS), gestito da TERMINALI ITALIA; (13) Terminal Intermodale di Mortara (PV), gestito da TIMO; (14) Terminal Intermodale di Lodi (LO), gestito da VETRA; (15) Terminal Intermodale di Tavazzano con Villavesco (LO) gestito da CHEM TERMINAL; (16) Terminal Intermodale di Mantova (MN), gestito da TCF ROSIGNOLI.

56 PRMT, pagg. 91, 246.

57 PRMT, pagg. 130, 136, 229-230, Tav.3.

lungo le aste Novi Ligure / Milano (attraverso Voghera e Pavia) e Novi Ligure / Novara (attraverso Mortara, considerato quale progetto in espansione), considerando gli accessi a Genova con il terzo valico;⁵⁸

- 2) il rafforzamento dei principali collegamenti stradali di interesse provinciale, con il completamento del cosiddetto Comparto Sud Ovest (nuovo ponte sul Ticino a Vigevano) per migliorare le connessioni verso l'area milanese,⁵⁹ la realizzazione di ulteriori interventi sulla viabilità (tangenziali di Belgioioso, di Cava Manara e di Voghera) per risolvere alcuni attraversamenti urbani, e la ristrutturazione dei ponti sul Po (Ponte della Becca e Ponte della Gerola) per sistemare gli attraversamenti fluviali;
- 3) lo sviluppo dei collegamenti ferroviari afferenti al territorio pavese, e in particolare la realizzazione del quadruplicamento della linea Milano-Rogoredo-Pavia e del raddoppio della linea Milano-Mortara,⁶⁰ del potenziamento del nodo ferroviario di Pavia, nonché di un servizio complementare al servizio ferroviario (progetto di *car sharing* ecologico) sui territori di Pavia e di Vigevano;
- 4) il miglioramento della mobilità ciclistica, in accordo con il *Piano Regionale della Mobilità Ciclistica*, e in particolare dei seguenti itinerari: percorso n.1 "*Ticino*" (dal confine con la Svizzera sul Lago Maggiore, attraverso il Parco del Ticino, le alzaie del Naviglio Grande e di Bereguardo, fino alla città di Pavia); percorso n.5 "*Via dei Pellegrini*" (dalla Svizzera a Como, attraverso i Parchi del Lura e delle Groane, fino alla Darsena di Milano, lungo il Naviglio Pavese fino a Pavia, e poi fino a San Rocco al Porto LO); percorso n.8 "*Ciclovia del Po*" (dal confine con il Piemonte, lungo il Po, attraverso i Parchi Oglio Sud e del Mincio, fino all'Oltrepò Mantovano); percorso n.10 "*Via delle Risaie*" (da Palestro PV, lungo il fiume Sesia, per Mortara, attraverso il Parco del Ticino, fino a Castel d'Ario MN); percorso n.13 "*Via del Mare - via del Sale*" (tra Pavia e Genova, lungo il torrente Staffora, fino a Brallo PV); i suddetti percorsi della Rete Ciclabile Regionale sono indentificati sul territorio.⁶¹

Il PRMT mette in rilievo anche alcuni dati generali sulla consistenza del traffico merci transitante all'interno del territorio regionale, evidenziando che:⁶²

58 PRMT, pag.166, Figura 6.12.

59 PRMT, Tav.3.

60 PRMT, Tav.1.

61 PRMT, pag. 87, Tav.4.

62 PRMT, *Documento di sintesi*, pagg. 24-25.

- 1) *il trasporto su strada copre quasi il 93% del trasporto complessivo delle merci che interessa la Lombardia; più del 50% di tale quota è relativo al trasporto interno, mentre la quota correlata al traffico internazionale non arriva al 3%; una componente significativa dei flussi insiste sulla rete autostradale, sulla quale i traffici di mezzi pesanti sono sostanzialmente stazionari negli ultimi anni; il numero di veicoli pesanti mediamente presenti su tratte autostradali che interessano la Lombardia passa dai circa 7.000 veicoli/giorno rilevati sulla Diramazione A8/A26 per arrivare ai quasi 60.000 veicoli/giorno della A4 (tratta Milano-Brescia e tratta Brescia-Padova) e della A1 (tratta Milano-Bologna);*
- 2) *escludendo la componente di traffico interno alla Lombardia (pari a circa il 49% del totale e che presenta caratteristiche poco adatte al sistema ferroviario), il trasporto ferroviario rappresenta circa il 14% del totale; il ruolo della ferrovia è più significativo se ci si focalizza sulla ripartizione modale della componente internazionale del traffico merci; su queste direttrici, infatti, la ferrovia rappresenta il 67,4% del traffico totale internazionale; la maggior parte del traffico ferroviario internazionale è costituito dai trasporti intermodali (circa il 62%); negli ultimi anni, la quota di traffico ferroviario intermodale in Lombardia è rimasta sostanzialmente costante a fronte di una significativa diminuzione del traffico ferroviario registrata a livello nazionale.*

La semplice lettura di questi dati forniti da Regione Lombardia, che evidenziano una consistente quota maggioritaria di traffico merci gravante sulle strade, richiama ad una maggiore attenzione nella localizzazione delle funzioni sul territorio (in particolare di quelle che afferiscono alle attività di logistica) e nell'adeguamento della rete della mobilità e di trasporto.

A completamento del quadro sovra-provinciale sul tema della logistica, è opportuno segnalare i contenuti di sintesi degli ultimi *Stati Generali della Logistica del Nord Ovest*, tenutisi a Milano il 15 marzo 2019 (a seguito di altri due tenutisi a Novara nel 2016 e a Genova nel 2017),⁶³ che hanno condotto ad un Documento sottoscritto dalle Regioni Lombardia, Liguria e Piemonte, nel quale vengono evidenziati i seguenti aspetti:

63 Si vedano: *Stati generali della logistica del Nord Ovest, Dichiarazione congiunta per consolidare il confronto con gli stakeholders del settore logistica e trasporto merci e per la presentazione condivisa di istanze strategiche al governo riguardanti il sistema logistico del Nord Ovest*, Milano 15 marzo 2019; e il *Protocollo di intesa per l'istituzione di un tavolo di concertazione permanente per il miglioramento delle condizioni del trasporto merci ferroviario sulla rete delle Regioni del Nord Ovest*, Milano 15 marzo 2019.

- 1) occorre un impegno congiunto per una *strategia interregionale per il governo del sistema della logistica, dell'intermodalità e del trasporto merci*;
- 2) viene rimarcata la *centralità del trasporto su ferro da valorizzare* attraverso il *potenziamento delle reti e dei nodi* da attuare anche nel breve periodo;
- 3) si conferma che *anche la rete stradale di adduzione del traffico ai terminali merci e ai centri di produzione e distribuzione contribuisce alla competitività del sistema logistico*, e a tal fine vanno *superate le inefficienze infrastrutturali e gli impatti negativi connessi all'attuale rete stradale inadeguata*;
- 4) viene condivisa l'*attenzione allo sviluppo sostenibile della mobilità delle merci*, la *promozione di azioni dirette a favorire modalità di trasporto a ridotte emissioni* e a *coordinare misure restrittive della circolazione a livello territoriale*.

A integrazione del PRMT, la Regione Lombardia ha già elaborato il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC), ai sensi della LR n.7 del 2009,⁶⁴ definendo la *Rete ciclabile regionale* (Allegato 1) e nel dettaglio i diciassette *Percorsi Ciclabili di Interesse Regionale* (PCIR), comprensivi di quelli interessanti il territorio pavese e inclusi nel PRMT (numeri 1 "Ticino", 5 "Via dei Pellegrini", 8 "Po", 10 "Via delle Risaie", 13 "Via del Mare - via del Sale").

Il PRMC stabilisce che i PCIR vanno recepiti nell'ambito dei PTCP ai sensi dell'articolo 15 delle LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.,⁶⁵ ricordando anche che l'articolo 3 della LR n.7 del 2009 assegna alla Provincia il compito di individuare *la rete ciclabile di livello provinciale quale elemento integrante della rete ciclabile regionale* con uno specifico *Piano Strategico Provinciale per la Mobilità Ciclistica*,⁶⁶ del quale la Provincia di Pavia non si risulta ancora dotata.

I tratti delle ciclovie nazionali di cui alla L. 2/2018 che ricadono sul territorio della Lombardia sono inseriti tra gli Obiettivi infrastrutturali prioritari di interesse regionale e sovraregionale ai sensi dell'art. 20, comma 4, l.r. 12/2005. Anche per la ciclovia VENTO, pertanto, vige il citato corridoio di salvaguardia urbanistica ex art.102 bis della l.r. 12/2005, 'volto a preservarne le condizioni di realizzabilità tecnica ed economica, ovvero di fruibilità prestazionale e sicurezza

64 Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC), approvato con Delibera di Consiglio Regionale n.X/1657 del 2014 (di seguito abbreviato con 'PRMC').

65 PRMC, Documento di Piano, pag.122.

66 PRMC, Documento di Piano, pag.122.

della circolazione, rispetto a previsioni di trasformazione o utilizzo del suolo fisicamente o funzionalmente interferenti con le infrastrutture stesse.

Il riferimento sovraordinato per la pianificazione territoriale di interesse provinciale, ai sensi di legge, è costituito, come è noto, dal Piano Territoriale Regionale (PTR) della Lombardia,⁶⁷ al quale sono seguiti diversi aggiornamenti al PTR.

Rispetto alla mole documentale del Piano Territoriale Regionale, al tema del sistema della mobilità è dedicata una limitata parte di inquadramento del Documento di Piano, all'interno del capitolo sulle *Infrastrutture prioritarie per la Lombardia*,⁶⁸ che si occupa contemporaneamente della *Rete Verde Regionale*, della *Rete Ecologica Regionale*, del *Sistema Ciclabile di scala regionale*, della *Rete Sentieristica Regionale*, della *Rete dei corsi d'acqua* e, in ultimo per l'appunto delle *Infrastrutture per la mobilità*. Qui vengono recepiti gli obiettivi del PRMT (migliorare i collegamenti della Lombardia su scala macroregionale, nazionale e internazionale; potenziare i collegamenti su scala regionale; realizzare l'integrazione fra le diverse modalità di trasporto; realizzare un sistema logistico e del trasporto merci integrato, competitivo e sostenibile; migliorare le connessioni con l'area di Milano e con altre polarità regionali di rilievo; sviluppare la mobilità sostenibile) e sono elencati nuovamente gli interventi programmati per il miglioramento della rete della mobilità su gomma e su ferro.⁶⁹

Nella Provincia di Pavia sono individuati i seguenti tracciati e interventi di progetto, da realizzarsi o in corso di realizzazione: il nuovo ponte sul Ticino a Vigevano (che è il punto terminale degli interventi prioritari del cosiddetto '*Comparto Sud Ovest*', costituiti dalla connessione Autostrada A4 Boffalora Ticino / Tangenziale Ovest di Milano / Bacino abbiatense-vigevanese, e del connesso potenziamento delle Strade Statali SS33 e SS341); l'autostrada regionale ex-LR9/2001 Broni-Mortara-A26; il raddoppio della linea ferroviaria

67 Piano Territoriale Regionale della Lombardia (di seguito abbreviato con '*PTR*'), approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale DCR n.VIII/951 del 19 gennaio 2010, pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia (BURL) n.6 dell'11 febbraio 2010, 3° Supplemento Straordinario. Gli elaborati del PTR sono pubblicati sul BURL del 30 marzo 2010, Supplemento Straordinario, e da questa data resi disponibili *on line*.

68 PTR, DP paragrafo 1.5.6, pag.42 e segg.

69 PTR, DP paragrafo 1.5.6, pagg.46-51.

Milano-Mortara, il quadruplicamento della linea Milano Rogoredo-Pavia e il quadruplicamento della linea ferroviaria Tortona-Voghera.⁷⁰

Per quanto riguarda il sistema delle attività logistiche, il PRT promuove *la realizzazione di interventi di potenziamento della capacità di interscambio modale delle merci, per favorire forme di trasporto meno impattanti*,⁷¹ individuando il centro intermodale di Mortara tra i *poli di sviluppo regionale* su cui *catalizzare le azioni per la competitività e il riequilibrio della regione*.⁷²

Si deve anche ricordare che Regione Lombardia ha recentemente elaborato e approvato l'*Integrazione del Piano Territoriale Regionale (PTR) ai sensi della LR n.31 del 2014 per la riduzione del consumo di suolo*.⁷³

Per quanto attiene al tema in oggetto, e specificamente alla logistica, occorre evidenziare quanto affermato nell'elaborato intitolato "*Criteri per l'attuazione della politica di riduzione del consumo di suolo*", dove si nota che: "*Le varianti di cui all'articolo 97 della LR 12/2005 (Progetti presentati allo Sportello Unico per le Attività Produttive comportanti variante al PGT), a esclusione di quelle per attività di logistica o autotrasporto incidenti su una superficie agricola o naturale di superficie territoriale superiore a 5.000 mq, sono da considerare quali componenti del fabbisogno di "altre funzioni urbane" e sono comunque ammissibili ancorché comportanti consumo di suolo.*" Tale disposto di fatto liberalizza le attività di logistica minori, mentre sottolinea che la logistica con superficie territoriale maggiore di cinquemila metri quadrati produce sempre e comunque consumo di suolo, come già evidenziato nel precedente paragrafo di questa relazione.

Nel quadro degli atti regionali di pianificazione e programmazione dedicati ai temi della mobilità e della logistica, sopra sintetizzati, è utile parimenti una ricognizione degli atti provinciali di programmazione e pianificazione su tali temi.

70 PTR, DP paragrafo 1.5.6, pagg.47-50; DP Tavola 3, *Infrastrutture prioritarie per la Lombardia*, aggiornamento 2017.

71 PTR, DP paragrafo 1.5.6, pag.50.

72 PTR, DP paragrafo 1.5.4, pag.37.

73 Integrazione del Piano Territoriale Regionale (PTR) ai sensi della LR n.31 del 2014 per la riduzione del consumo di suolo (di seguito abbreviato con '*Integrazione PTR 2018*'), approvata dal Consiglio regionale con Delibera n.411 del 19 dicembre 2018, pubblicata sul BURL n.11 del 13 marzo 2019, Serie Avvisi e concorsi (Comunicato regionale n.23 del 20 febbraio 2019).

Sullo specifico tema del Trasporto Pubblico Locale, la Provincia di Pavia ha recentemente elaborato il Progetto di revisione integrata del TPL urbano ed extraurbano in Provincia di Pavia,⁷⁴ finalizzato al miglioramento dell'efficienza del livello di servizio sulla rete provinciale.

Va peraltro ricordato che a far data dal 1° agosto 2017 la competenza delle funzioni e dei compiti in materia di Trasporto Pubblico Locale è passata dalla Provincia di Pavia all'*Agenzia del Trasporto Pubblico Locale del Bacino della Città Metropolitana di Milano Monza e Brianza Lodi e Pavia*.⁷⁵

La Provincia di Pavia ha altresì predisposto, oltre una decina di anni fa, un proprio Piano del Traffico per la Viabilità Extraurbana (PTVE).⁷⁶

Il PTVE della Provincia di Pavia recepisce la pianificazione e i progetti della mobilità e dei trasporti di livello superiore, consistenti in: per la rete su gomma: l'Autostrada regionale Broni/Stradella - Pavia - Mortara; la nuova accessibilità a Malpensa con il nuovo ponte sul Ticino a Vigevano sulla 494, connesso alla Variante di Abbiategrosso; per la rete su ferro: la nuova linea *Cintura Merci Sud*; il raddoppio della Milano - Mortara; il quadruplicamento Tortona - Voghera; il polo logistico di Mortara;⁷⁷ oltre a una serie di interventi previsti per la riqualificazione della rete della mobilità su gomma di competenza provinciale:⁷⁸ SPexSS461 del Passo del Penice: Riquilificazione del tratto Rivanazzano - Varzi e Variante di Voghera; SPexSS211 della Lomellina: Variante ovest di Mortara; SPexSS412 della Valle Tidone: Riquilificazione del tracciato, comprendente la Variante di Villanterio e la Variante di Santa Cristina; Variante Est di Stradella; SPexSS211, SPexSS494, SPexSS596 dir: Ristrutturazione dei ponti sul fiume Sesia e sul Torrente Terdoppio; SPexSS35 dei Giovi, SPexSS617 Bronese, SPexSS412 della Valle Tidone, SPexSS211 della Lomellina: Manutenzione straordinaria e ristrutturazione dei ponti sul fiume Po; SPexSS617 Bronese: Restauro conservativo del ponte della Becca.⁷⁹

74 Approvato con deliberazione del Consiglio Provinciale n.83 del 18 novembre 2014.

75 Costituita con Decreto della Regione Lombardia n.402 del 2016, ai sensi della LR n.6 del 2012 (Disciplina del settore dei trasporti).

76 Piano del Traffico per la Viabilità Extraurbana (di seguito abbreviato con 'PTVE'), adottato con Deliberazione di Consiglio Provinciale DCP n.37 del 24 giugno 2010.

77 PTVE, Relazione generale, parte A, pagg.15-16.

78 PTVE, Relazione generale, parte A, pagg. 28-33.

79 PTVE, Relazione generale, parte C, pagg. 16-23, 32-37.

Un capitolo importante del PTVE è relativo alla classificazione funzionale della rete viaria insistente sul territorio provinciale,⁸⁰ in: *rete primaria* (Autostrade), *strade principali* (R1 e R2), *strade secondarie* (P1 e P2), e *strade locali* (L); e riportata nell'Elaborato 4.⁸¹

Va rilevato da subito che nessuno dei percorsi individuati dal PTVE e classificati come tracciati principali di interesse regionale primario e secondario (R1 e R2) corrisponde alle caratteristiche di *Strada extraurbana principale* ai sensi del Codice della Strada, e gran parte dei tracciati secondari di interesse provinciale primario e secondario (P1 e P2) non corrisponde alle caratteristiche di *Strada extraurbana secondaria* ai sensi del Codice della Strada, ma piuttosto a quelle di Strada locale.

Non esiste di fatto una corrispondenza tra il ruolo funzionale dei tracciati viari, individuati dal PTVE, e le relative caratteristiche di tracciato ai sensi del Codice della Strada e del Decreto Ministeriale del 2001 (*Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade*).⁸²

Il PTVE sottolinea anche alcune *disfunzioni ed elementi di criticità* della rete viaria, vale a dire: l'isolamento dell'Oltrepò collinare e montano; la deficitaria densità di attraversamenti e la congestione degli attraversamenti esistenti sui fiumi Ticino e Po; la congestione dei collegamenti verso Milano e verso Pavia, come risultante dai dati sul traffico e dal modello di simulazione dei flussi;⁸³ la mancanza di itinerari adeguati sull'asse Nord-Sud e nella fascia a Est di Pavia;⁸⁴ ai quali si sommano alcune specifiche criticità da risolvere al fine di garantire un maggiore livello di servizio della rete: la congestione di attraversamento degli abitati; l'inadeguatezza geometrica di numerosi tracciati;⁸⁵ e infine: la carenza manutentiva di molti percorsi stradali,⁸⁶ che presentano diverse tipologie di dissesti,⁸⁷ e la pericolosità di alcuni nodi.⁸⁸

80 Ai sensi dell'articolo 3, della LR n.9 del 2001 (*Programmazione e sviluppo della rete viaria di interesse regionale*).

81 PTVE, Relazione generale, parte B, pagg. 21-25.

82 Si veda: Decreto Ministeriale n.6792 del 5 novembre 2001 (*Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade*). Si veda anche: Regione Lombardia, Regolamento Regionale n.7 del 24 aprile 2006 (*Norme tecniche per la costruzione delle strade*), pubblicato nel BURL n.17 del 27 Aprile 2006, 1° Supplemento ordinario.

83 PTVE, Relazione generale, parte C, pag.32.

84 PTVE, Relazione generale, parte A, pag.24.

85 PTVE, Relazione generale, parte B, pag.25.

86 PTVE, Relazione generale, parte B, pagg.25-27.

87 PTVE, Relazione generale, parte B, pagg.51-56.

88 PTVE, Relazione generale, parte B, pagg.65-67.

Alla luce delle indagini svolte, al fine di *migliorare le condizioni di circolazione sulla rete stradale*, il PTVE individua i seguenti obiettivi generali (che si riportano integralmente per maggiore chiarezza): *O.1 Migliorare la circolazione degli spostamenti interni alla provincia; O.2 Migliorare la circolazione di attraversamento alla provincia; O.3 Aumentare la sicurezza della circolazione stradale; O.4 Favorire l'accessibilità e l'attrattività dei mezzi di trasporto pubblico; O.5 Risparmiare energia; O.6 Ridurre l'inquinamento atmosferico; O.7 Ridurre l'inquinamento acustico; e una lunga serie di ulteriori obiettivi: O.8 Migliorare la circolazione lungo le direttrici stradali verso il capoluogo provinciale (in accordo con il PTCP); O.9 Fornire un livello di servizio soddisfacente alla mobilità interna e di attraversamento al territorio provinciale lungo itinerari che non attraversino centri abitati o aree densamente antropizzate (in accordo con PTCP e PTR); O.10 Migliorare la circolazione lungo le direttrici stradali verso il capoluogo regionale. (in accordo con PTCP e PTR); O.11 Decongestionare gli attraversamenti dei fiumi Ticino e Po. (in accordo con il PTCP); O.12 Migliorare l'accessibilità dell'Oltrepò per valorizzarne il territorio. (in accordo con il PTCP); O.13 Mantenere il livello di servizio delle infrastrutture esistenti e aumentare la sicurezza della circolazione; O.14 Migliorare la circolazione sull'asse nord-sud nella fascia a est di Pavia. (in accordo con il PTCP); O.15 Tutelare la salute del cittadino, attraverso il miglioramento della qualità dell'ambiente, la prevenzione e il contenimento dell'inquinamento acustico e atmosferico (in accordo con il PTR); O.16 Riequilibrare i rapporti tra le classi stradali definiti dalla Classificazione Regionale, a fronte della presenza di poche R1 rispetto a tante R2 e poche P1 rispetto a tante P2 (in accordo con PTCP e PTR); O.17 Riequilibrare il territorio nelle sue diverse articolazioni geografiche, economiche, settoriali (in accordo con il PTCP); O.18 Favorire le relazioni di lungo e di breve raggio, tra i territori della Provincia pavese e tra il territorio provinciale e l'esterno, intervenendo sulle infrastrutture di trasporto (in accordo con il PTR); O.19 Sviluppare una pianificazione integrata delle reti della mobilità e, nello specifico, della rete viaria, per assicurare, a tutti i territori della provincia e a tutti i cittadini, l'accesso ai servizi pubblici e di pubblica utilità (in accordo con il PTR); O.20 Favorire lo sviluppo economico legato all'intermodalità ferroviaria, con particolare attenzione al Polo di Mortara (in accordo con il PTR); O.21 Garantire la sicurezza degli attraversamenti ciclo-pedonali della Greenway Milano-Varzi e della via Francigena alle intersezioni con la viabilità provinciale di interesse regionale superiore; O.22 Contenere l'impatto ambientale delle nuove infrastrutture stradali; O.23 Monitorare la rete stradale e i flussi veicolari.⁸⁹*

89 PTVE, Relazione generale, parte C, pagg.6-14.

A conclusione di questa breve disanima, va precisato che il PTVE ritiene necessaria la realizzazione dell'Autostrada Regionale Broni-Mortara, in modo da ottenere contestualmente: una *maggiore accessibilità alla Lomellina e all'Oltrepò*, la *realizzazione di un nuovo ponte sul Po*, l'*alleggerimento delle radiali in penetrazione da Sud su Pavia*, il *potenziamento dell'accessibilità al Polo logistico di Mortara*, la *creazione di un tracciato alternativo all'attraversamento dell'urbanizzato di Cava Manara*, l'*alleggerimento dell'intersezione exSS35 - exSS596 / Tangenziale di Pavia*, la *creazione di un itinerario di attraversamento che alleggerisca la viabilità ordinaria*.⁹⁰ Per l'insieme di questi interventi non sono peraltro previsti dallo studio del PTVE modelli alternativi a quello dell'autostrada; e non viene nemmeno analizzata e valutata la consistenza dei flussi che la nuova infrastruttura autostradale consentirebbe di drenare dalla viabilità ordinaria e che giustificerebbe la funzionalità del nuovo tracciato.

Il progetto di nuova Autostrada regionale Broni-Pavia-Mortara, che costituisce una prima tratta del previsto tracciato autostradale tra Broni e Vercelli, interessa interamente il territorio provinciale pavese. Il progetto iniziale di tale autostrada, redatto a cura del soggetto promotore (*SABroM Spa*, ovvero *Società Autostrada Broni Mortara Spa*), è del settembre 2006.⁹¹

Il progetto è sviluppato con il principale obiettivo di separare il traffico di scorrimento a livello regionale da quello locale e inoltre intende offrire un servizio e un'opportunità di sviluppo produttivo a tutte le aree da esso attraversate. In sintesi l'idea dell'autostrada Broni-Pavia-Mortara ha, secondo quanto affermato dai promotori, un duplice scopo di base: anzitutto quello di spostare la grande parte del traffico di media e lunga distanza che oggi attraversa la Lomellina (e anche l'Oltrepò pavese) dalla rete locale alla nuova infrastruttura autostradale, e nel contempo di garantire maggiore accessibilità al territorio stesso, che essa serve direttamente.

L'*iter* di approvazione del progetto ha superato già alcuni passaggi fondamentali: nel dicembre del 2005 la Giunta regionale ha conferito a Infrastrutture Lombarde il ruolo di soggetto concedente per la realizzazione del tracciato autostradale; lo studio di fattibilità è

90 PTVE, Relazione generale, parte C, pag.38.

91 Ai sensi della Legge Regionale n.9 del 4 maggio 2001 (*Programmazione e sviluppo della rete viaria di interesse regionale*), pubblicata sul BURL n.19 dell'8 maggio 2001, 1° Supplemento Ordinario (di seguito abbreviata con '*LR n.9 del 2001*'), e del Regolamento Regionale n.4 del 8 luglio 2002 (*Procedure di concessione delle autostrade regionali*), pubblicato sul BURL n.28 del 12 luglio 2002, 1° Supplemento Ordinario.

stato approvato nell'anno 2006 e il progetto preliminare nel successivo anno 2007.⁹² Questo passaggio approvativo ha comportato la determinazione di una fascia di salvaguardia inedificabile,⁹³ e con effetto cogente sulla pianificazione territoriale di livello provinciale e comunale.

Nel 2011 è stato redatto e presentato da *Infrastrutture Lombarde e Sabrom Spa* il Progetto Definitivo dell'Autostrada regionale Broni-Pavia-Mortara, considerata quale tracciato viario integrativo del Sistema Transpadano. A inizio 2012 viene presentato il progetto al Ministero dell'Ambiente affinché lo esamini attraverso la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA).

La complesse vicende della procedura di VIA, possono essere sintetizzate nei seguenti passaggi: nel giugno 2012 viene richiesta una sospensione della procedura di valutazione e il progetto il progetto definitivo subisce un'ulteriore revisione del febbraio 2013; nel 2014 la commissione tecnica preposta alla valutazione, anche con il supporto di una relazione del Consiglio Superiore per la Protezione e la Ricerca ambientale (ISPRA), respinge il progetto e fa una proposta di bocciatura, a seguito della quale il Ministero dell'Ambiente concede una sospensione di sei mesi per la presentazione di nuove integrazioni da parte del soggetto proponente; queste vengono fornite nel tempo di pochi mesi; nell'ottobre del 2015 il Ministero dell'Ambiente trasmette a Infrastrutture Lombarde il parere negativo della commissione, concedendo per legge del tempo a Sabrom per presentare le proprie controdeduzioni, anch'esse trasmesse tempestivamente

Nel 2016 viene emesso da parte del Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare, in accordo con il Ministro dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, un nuovo provvedimento avverso all'opera, con il quale si decreta giudizio *negativo di compatibilità ambientale sul progetto presentato* da Infrastrutture Lombarde,⁹⁴ a cui segue un ricorso da parte del soggetto proponente al Tribunale Amministrativo Regionale (TAR), che ha peraltro dato ragione al Ministero.

Il progetto di Autostrada regionale Broni-Pavia-Mortara è pertanto oggi fermo a tale diniego ministeriale, cui è seguito un ricorso al Consiglio di Stato ancora in attesa di pronuncia, restando ancora attiva la Deliberazione di Giunta Regionale n. 8/4659 del 4 maggio 2007,

92 Con Deliberazione di Giunta Regionale n. 8/4659 del 4 maggio 2007, pubblicata nel BURL n. 21 del 25 maggio 2007, 3° Supplemento Straordinario.

93 Delimitata come previsto dall'articolo 19, comma 3, lettere 'b' e 'c', della LR n.9 del 2001.

94 Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare, Decreto Ministeriale n.223 del 28 luglio 2016.

che ha determinato l'istituzione della fascia di salvaguardia inedificabile, con effetto cogente sulla pianificazione territoriale di livello provinciale e comunale.⁹⁵

Lo scenario degli atti e strumenti di programmazione e pianificazione del sistema della mobilità e della logistica, come sopra descritto, si presenta frastagliato e complicato dalla sovrapposizione di diversi strumenti e dalla sostanziale mancanza di un vero e proprio piano organico con sviluppi a scale successive di approfondimento.

Ciononostante il quadro delle criticità e degli obiettivi appare indirizzato su alcuni punti comuni ripetuti nei diversi documenti e finalizzati al miglioramento della funzionalità della rete e alla razionalizzazione delle attività di logistica.

Viceversa l'insieme delle azioni proposte appare parziale e composto dalla sommatoria di diversi interventi puntuali, piuttosto che operativamente attuato in base ad una complessiva strategia di tutela, valorizzazione e sviluppo del territorio.

95 Ai sensi dell'articolo 19, comma 3, lettere 'b' e 'c', della LR n.9 del 2001.

3. IL TEMA DELLA MOBILITA' E DELLA LOGISTICA NEL PTCP VIGENTE

Il vigente Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Pavia è stato approvato definitivamente con Deliberazione del Consiglio Provinciale n.30 del 23 aprile 2015.⁹⁶

Il PTCP vigente individua i seguenti obiettivi generali (che si riportano qui integralmente) con riguardo al sistema della mobilità.⁹⁷

M1 Migliorare l'accessibilità e l'interscambio modale delle reti di mobilità:

potenziamento delle funzioni di interscambio di stazioni e fermate per l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto (parcheggi, piste ciclabili, commercio di vicinato, servizi alla persona, ecc.);

miglioramento accessibilità, via ferro e via gomma, alle stazioni dell'alta velocità dell'area milanese, di Novara, e dall'Oltrepò verso la stazione di Piacenza;

miglioramento dei collegamenti su ferro e su gomma verso le province confinanti, anche di quelle appartenenti ad altre regioni.

M2 Favorire l'inserimento nel territorio di funzioni logistiche intermodali:

priorità alla realizzazione di centri/piattaforme logistiche intermodali ferro-gomma localizzate nei pressi delle linee ferroviarie;

potenziamento dei collegamenti ferroviari verso i porti di Genova e Savona e verso le principali linee internazionali verso Francia e centro-nord Europa;

indicazioni per la localizzazione degli impianti in funzione del grado di accessibilità alla rete stradale esistente;

nuovi grandi impianti da localizzare in aree produttive di interesse sovracomunale;

96 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (di seguito abbreviato con 'PTCP'), approvato definitivamente con Deliberazione del Consiglio Provinciale n.30 del 23 aprile 2015, pubblicata sul BURL n.37 del 9 settembre 2015, Serie Avvisi e Concorsi.

97 PTCP, Relazione generale, pagg.34-35.

indirizzi volti a favorire un equilibrato inserimento nel territorio dei nuovi impianti (accessibilità dalla rete esistente, inserimento paesaggistico, mitigazioni ambientali, ecc.).

M3 Razionalizzare e rendere più efficiente il sistema della viabilità:

avvio di programma di graduale consolidamento e sostituzione dei ponti obsoleti su Po e altri fiumi, con priorità alla realizzazione del nuovo ponte della Becca;

indirizzi per verificare il carico e gli impatti delle trasformazioni insediative sulla funzionalità della rete viabilistica di rilevanza sovracomunale;

indicazione nelle tavole del PTCP, anche ai fini dell'applicazione delle relative salvaguardie, dei tracciati dei nuovi interventi programmati volti a risolvere le situazioni di congestione (ex SS 35 dei Giovi a sud di Pavia) e ad evitare le situazioni di rallentamento e inquinamento nel passaggio delle viabilità principali all'interno alle aree urbane;

sviluppo del Piano di Bacino della Mobilità e dei Trasporti in stretta integrazione con gli obiettivi del PTCP, ed includendo i contenuti del PTVE adottato, ivi compresi gli Interventi volti a migliorare la sicurezza negli incroci e nella rete stradale, e protezione degli utenti deboli (pedoni, ciclisti, motociclisti);

attivazione di un osservatorio permanente per il rilevamento e monitoraggio dei dati sui flussi di traffico e di passeggeri sul trasporto pubblico, e per il confronto tra operatori, istituzioni, e parti sociali ed economiche interessate;

recepimento nella cartografia di piano delle indicazioni sovraordinate previste dal PTR - Piano Territoriale Regionale (tracciato autostrada Castello d'Agogna - Mortara - Broni).

M4 Favorire l'adozione di modalità dolci di spostamento per percorsi a breve raggio o di carattere ludico-fruitivo:

indirizzi per lo sviluppo di collegamenti a rete ciclabili nella pianificazione comunale che mettano tra loro in connessione i principali servizi e le stazioni e fermate del trasporto pubblico;

realizzazione di corridoi ciclabili turistico-ricreativi lungo i principali corsi d'acqua e canali ed in principali itinerari promossi dalle province, ed estensione capillare della rete ciclabile attraverso l'utilizzo delle strade vicinali ad uso pubblico individuate nei PGT;

indirizzi per l'adozione di parcheggi di interscambio esterni alle aree urbane, unitamente a strategie di tariffazione crescente dei parcheggi verso il centro, e per l'adozione di forme innovative di spostamento.

Gli obiettivi generali con riguardo al sistema della mobilità sono sintetizzati anche nella Normativa di attuazione:⁹⁸

- M1 Migliorare l'accessibilità e l'interscambio modale delle reti di mobilità*
- M2 Favorire l'inserimento nel territorio di funzioni logistiche intermodali*
- M3 Razionalizzare e rendere più efficiente il sistema della viabilità*
- M4 Favorire l'adozione di modalità dolci di spostamento per percorsi a breve raggio o di carattere ludico-fruitivo*

Gli obiettivi di PTCP vigente sul tema della mobilità sono infine nuovamente ripetuti nell'Allegato 1 (*Tabella dei temi sovracomunali prioritari per i PGT*) della Normativa di attuazione.⁹⁹

Gli obiettivi specifici con riguardo al sistema della mobilità (che si riportano qui integralmente) sono precisati ulteriormente nella Normativa di attuazione,¹⁰⁰ e consistono in:

- a) rafforzare, attraverso l'organizzazione delle infrastrutture su ferro e viarie esistenti, la caratterizzazione policentrica del sistema insediativo della provincia, e favorirne il collegamento con le principali direttrici nazionali ed internazionali;*
- b) favorire un interscambio più efficace ed un utilizzo più ampio delle diverse modalità di spostamento, ottimizzando orari e modalità di integrazione tariffaria;*
- c) riqualificare le ferrovie secondarie, potenziare gli interscambi con le direttrici principali, i collegamenti interprovinciali e interregionali, e l'accessibilità verso l'area metropolitana, gli aeroporti e le stazioni ferroviarie dell'alta velocità (Milano, Novara, Piacenza);*

98 PTCP, Nda, Articolo I-4, comma 2, lettera 'b'.

99 PTCP, Nda, pag.103.

100 PTCP, Nda, articolo V-1.

- d) *raddoppiare linea Milano-Mortara, tratta Albairate (Cascina Bruciata) – Parona, e quadruplicamento linea Tortona-Voghera (tratta Lombarda), interventi individuati come prioritari nel PTR;*
- e) *potenziare il trasporto delle merci su ferro attraverso il miglioramento dell'accessibilità ai porti Liguri e verso il Nord Europa, e la creazione di piattaforme logistiche intermodali;*
- f) *potenziare i collegamenti viari lungo le direttrici più congestionate, con riqualificazione e potenziamento dei ponti su Po, Ticino e Sesia;*
- g) *migliorare la funzionalità della rete viaria esistente e prevedere viabilità di circonvallazione ai fini di evitare l'attraversamento dei centri abitati da parte del traffico non locale e dei mezzi pesanti;*
- h) *migliorare la sicurezza delle strade e degli incroci, prevedendo interventi volti all'uso esclusivo e alla protezione degli utenti deboli (pedoni, ciclisti e motociclisti);*
- i) *organizzazione degli accessi mediante apposite viabilità di distribuzione, limitando le intersezioni a raso e sostituendole con adeguate rotatorie, a seguito di specifici studi di approfondimento sul traffico locale;*
- j) *favorire lo sviluppo di modalità di fruizione pedonale e ciclabile nei centri abitati, estendendone i percorsi fino a raggiungere i parcheggi a corona dell'abitato e del centro;*
- k) *migliorare l'accessibilità ai borghi di collina e montagna dagli assi di collegamento di fondovalle;*
- l) *favorire lo sviluppo di reti ciclabili urbane di connessione tra i diversi servizi e le stazioni e fermate del trasporto pubblico;*
- m) *potenziare i collegamenti ciclabili di tipo fruitivo turistico lungo canali e corsi d'acqua, di connessione tra aree naturalistiche, centri storici e luoghi di rilevanza paesaggistica;*
- n) *favorire l'utilizzo dei corsi d'acqua e dei navigli a fini turistici e fruitivi, anche in combinazione con gli itinerari ciclabili.*

Per quanto riguarda il tema della programmazione e gestione della mobilità su ferro, nonostante questo non sia di competenza diretta della Provincia, nella Relazione generale di PTCP vigente ad esso è riservato grande peso.

Il PTCP considera infatti strategici gli interventi *rafforzamento del trasporto su ferro*, sia in termini di struttura delle linee che in termini di servizio, e di *integrazione del trasporto su ferro con le altre modalità di spostamento*, con sviluppo delle funzioni intermodali, al fine di una maggiore *funzionalità del sistema dei trasporti e della mobilità*.¹⁰¹

Nello specifico il PTCP definisce i *nodi di interscambio modale*,¹⁰² e in particolare tre livelli di stazioni e fermate di interscambio modale:¹⁰³ di *interesse strategico provinciale e regionale* (Pavia, Vigevano, Voghera e Mortara); di *interesse sovracomunale primario* (Casteggio, Garlasco, Gropello Cairoli, Stradella, Varzi); di *interesse turistico fruitivo* (Varzi, Certosa di Pavia, Lomello, Godiasco Salice Terme, Miradolo Terme - Chignolo Po); e dettaglia, attraverso una serie di Direttive, i requisiti minimi da garantire nei PGT per lo svolgimento delle funzioni intermodali, atti a risolvere i problemi di accessibilità e di parcheggio nelle aree limitrofe, nonché di localizzazione delle varie funzioni in corrispondenza delle stazioni.¹⁰⁴

Il sistema esistente della mobilità su ferro della Provincia di Pavia è rappresentato nella triplice *Tavola Urbanistico Territoriale* (Tavv. 1a-b-c) del PTCP vigente.

Per quanto attiene agli interventi programmati sulla rete ferroviaria, il PTCP vigente richiama gli interventi prioritari del Piano Territoriale Regionale (PTR):

- 1) il Raddoppio della linea Milano-Mortara: tratta Albairate (Cascina Bruciata) – Parona, di cui al progetto preliminare approvato dal CIPE con Delibera n.76 del 29.3.2006, pubblicata sulla G.U. n.250 del 22.10.2006;
- 2) il Quadruplicamento linea Tortona-Voghera (tratta lombarda), di cui al preliminare approvato da RFI SpA ai sensi della L 210/1985.

Per quanto attiene al tema della mobilità su gomma, il PTCP vigente cartografa la rete allo stato di fatto nella triplice *Tavola Urbanistico Territoriale* (Tavv. 1a-b-c), sulla scorta della classificazione effettuata dal PTVE del 2010, individuando:

- 1) la *Rete autostradale di livello nazionale* (e i relativi caselli autostradali, indicati come *Nodi primari di interconnessione viaria*);

101 PTCP, Relazione generale, paragrafo 4.8, pagg.130-133.

102 PTCP, Relazione generale, pagg.134-135.

103 PTCP, Nda, articolo V-2, comma 1.

104 PTCP, Nda, articolo V-2, commi 1-6.

- 2) le *Strade provinciali di interesse regionale*, corrispondenti alla viabilità provinciale di primo livello, ovvero ai tracciati trasferiti dallo Sato alla Provincia;
- 3) le *Strade provinciali di interesse provinciale*, corrispondenti alla viabilità provinciale maggiore di secondo livello;
- 4) le *Strade provinciali di interesse locale*, corrispondenti alla viabilità provinciale minore di terzo livello

Nella propria Tavola 1 (PTCP, Tavv. 1 a-b-c), il vigente PTCP di Pavia riporta anche i tracciati delle strade programmate, che vengono messi in *salvaguardia* ai sensi dell'articolo 18, comma 2, lettera b, della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii., secondo quanto previsto dalla Normativa di attuazione.¹⁰⁵ Il PTCP definisce una fascia di salvaguardia per *un'ampiezza di 60 metri calcolati da entrambi i lati della linea di mezzeria del tracciato*,¹⁰⁶ all'interno della quale sono vietate le *nuove previsioni insediative* e sono solo ammessi i soli ampliamenti di edifici agricoli esistenti.¹⁰⁷ Ai sensi della Nda di PTCP vigente, tale *vincolo di salvaguardia* ha efficacia per un periodo di 5 anni dopo il quale decade se non è stato approvato il progetto preliminare dell'infrastruttura; successivamente alla decadenza il tracciato rimane nel PTCP con valore dispositivo di indirizzo per la pianificazione comunale.¹⁰⁸

Non è chiarito nella Normativa di attuazione del PTCP vigente se tali disposizioni prescrittive debbano intendersi estese a tutti i tracciati previsti e cartografati in Tavola 1 (PTCP, Tavv. 1 a-b-c), o solo ad alcuni di essi, come suddivisi per categorie dal piano medesimo:

- 1) *Nuovi corridoi in progetto per la rete viabilistica* (Variante di Lomello; Variante di Certosa di Pavia; Variante di Villanterio; Variante di Belgioioso; Variante di Corteolona primo tratto; Nuovo Ponte della Becca; Variante di Stradella - Broni; Nuovo Ponte sulla Staffora a Rivanazzano; Variante di Pairana Landriano);
- 2) *Nuovi corridoi per la rete viabilistica di previsione del PTVE* (Variante di Scaldasole; Variante di Pieve Albignola; Variante di Marzano; Variante di Filighera; Variante di Corteolona - Santa Cristina e Bissone secondo tratto; Variante di Stradella Sud; Variante di Casteggio; Variante di Voghera - Pizzale; Variante di Voghera Sud);

105 PTCP, Relazione generale, pag.134 e segg.; Nda, articolo V-6, commi 1-3.

106 PTCP, Nda, articolo V-6, comma 1.

107 PTCP, Nda, articolo V-6, comma 2.

108 PTCP, Nda, articolo V-6, comma 3.

- 3) *Nuovi corridoi di riqualificazione* (Variante di Mortara; Variante di Castello d'Agogna; Variante di Cozzo - Candia Lomellina; Variante di Garlasco; Variante di Cava Manara; Variante di Albaredo Arnaboldi).

Si ricorda nuovamente a tale proposito che la Legge Regionale n.12 del 2005 e ss.mm.ii. chiarisce che il PTCP debba individuare due tipologie di tracciati di previsione: quelli con valore cogente¹⁰⁹ e quelli con valore indicativo.¹¹⁰ Tale suddivisione non risulta operata in alcun modo dal PTCP vigente.

La Relazione di PTCP vigente precisa parzialmente quanto non indicato nella Normativa d'attuazione, vale a dire che la fascia di *salvaguardia* si applica ai seguenti progetti:

- Variante SPexSS461 Voghera (Progetto preliminare approvato con DGP n.172/31310 del 4 giugno 2009);
- Variante SPexSS234 Belgioioso (Progetto definitivo del Comune di Belgioioso in ottemperanza alla Convenzione racc. n.564 del 28 novembre 2011, ricevuto dalla Provincia di Pavia prot. n.68315 del 8 ottobre 2013);
- Variante di Pairana, Frazione di Landriano (Convenzione racc. n.99 del 3 marzo 2009, Autorizzazione prot. N.80839 del 29 novembre 2013, Permesso a costruire n.891/13 prot. n.12164 del 13 novembre 2013);

viceversa i seguenti tracciati individuati come *nuovi corridoi di riqualificazione* dal PTCP vigente hanno valore indicativo:

- potenziamento della ex Statale dei Cairoli con nuova viabilità di circonvallazione di Garlasco;
- varianti di Castello d'Agogna e di Cozzo sulla provinciale di collegamento tra Mortara e Casale Monferrato;
- variante alla ex Statale dei Giovi in corrispondenza di Cava Manara;

mentre nulla è detto degli altri tracciati individuati nella Tavola 1 del PTCP vigente.

Risulta evidente pertanto che tale individuazione della rete stradale di previsione, predisposta dal PTCP vigente, richiede maggiore approfondimento e chiarezza nella distinzione tra tracciati con valore prescrittivo e tracciati con valore indicativo, non

109 Ai sensi dell'articolo 18, comma 2, lettera 'b', della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.

110 Ai sensi articolo 15, comma 2, lettera 'e', della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.

demandando alla sola Relazione la precisazione dei percorsi da assoggettare a salvaguardia.

Certo è che gli unici interventi infrastrutturali programmati in Lombardia riguardanti la rete della mobilità su gomma in Provincia di Pavia, già in corso di realizzazione o comunque dotati di progetto definitivo approvato, consistono nei seguenti tracciati:

- 1) *Variante Magenta - Milano - Vigevano*, comprensiva del nuovo ponte sul Ticino, in corso di attuazione;
- 2) *Autostrada Broni - Mortara*, fino alla A26, di cui è pronto il progetto definitivo, comprensiva dei tracciati di Variante di Bressana - Pinarolo Po, di Cava Manara - San Martino Siccomario, di Castello d'Agogna.

Con riguardo alla previsione dell'Autostrada regionale Broni-Mortara, e del relativo prolungamento fino all'innesto sulla A26 in corrispondenza di Stroppiana, il PTCP vigente ribadisce l'obbligo di recepimento nel piano provinciale e nei piani comunali. Purtroppo nella Relazione di PTCP vigente si dichiara una posizione critica nei confronti di tale progetto che si ritiene *non fornisca risposte alle problematiche di collegamento che si riscontrano sul territorio provinciale*, considerando che *i diagrammi degli spostamenti elaborati sulla base dei dati ISTAT mostrano chiaramente che i flussi principali sono concentrati nelle direzioni di collegamento Nord-Sud, per la forte attrazione esercitata dall'area metropolitana Milanese, mentre non esiste un problema di collegamento locale est-ovest. In tale senso la domanda di collegamento tra Lomellina e Pavese può essere più che efficacemente coperta dall'ampliamento in corso della ex-Statale dei Cairoli.*¹¹¹

Il vigente PTCP fornisce altresì alcune specifiche Direttive per l'inserimento paesistico ambientale delle infrastrutture,¹¹² che richiedono di allegare al *progetto preliminare dell'infrastruttura* uno *specifico studio di approfondimento per l'inserimento paesaggistico e ambientale*, con verifiche su: la riduzione del consumo di suolo, la ottimale localizzazione, l'inserimento nel contesto, la realizzazione di ambientazioni, mitigazioni, compensazioni ambientali.

A questo proposito si ricorda nuovamente che è proprio compito del PTCP definire *i criteri per l'organizzazione, il dimensionamento, la realizzazione e l'inserimento ambientale e*

111 PTCP, Relazione generale, pagg.138-139.

112 PTCP, Nda articolo V-7.

*paesaggistico con le adeguate opere di rinverdimento e piantagione delle infrastrutture riguardanti il sistema della mobilità ed il relativo coordinamento tra tali criteri e le previsioni della pianificazione comunale.*¹¹³

Altri Indirizzi e Direttive sono forniti dal PTCP vigente con riguardo al miglioramento e allo sviluppo delle reti della mobilità ciclabile e a basso impatto¹¹⁴ e del trasporto pubblico su gomma.¹¹⁵

Si segnala a tale proposito che tali tematiche dovrebbero essere approfondite maggiormente negli appositi strumenti programmatori e pianificatori, previsti dalla legislazione vigente in materia, e in particolare nel *Piano Strategico Provinciale per la Mobilità Ciclistica* (PRMC),¹¹⁶ e nel *Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale* (PdB);¹¹⁷ e che il PTCP ha specificamente il compito di recepire la rete dei *Percorsi Ciclabili di Interesse Regionale* (PCIR), previsti dal *Piano Regionale della Mobilità Ciclistica* (PRMC), in base a quanto disposto dal *Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti* (PRMT) della Lombardia;¹¹⁸ eventualmente indicando gli elementi qualitativi a scala provinciale o sovracomunale, sia orientativi che prevalenti, per la pianificazione comunale.¹¹⁹

Come già detto, la Provincia di Pavia è nello specifico interessata dai seguenti *Percorsi Ciclabili di Interesse Regionale* (PCIR):

- 1) PCIR 1 “*Ticino*”, da Casorate Primo a Pavia;
- 2) PCIR 5 “*Via dei Pellegrini*” (parte di EuroVelo n.5 “*Via Romea Francigena*” - Bicalia 3 “*Via dei Pellegrini*”), da Rognano a Pavia;
- 3) PCIR 8 “*Ciclovía del Po*” (parte di EuroVelo n.8 “*Mediterranean Route*” - Bicalia 2 “*Ciclovía del Po e delle Lagune*”), da Cornale ad Arena Po;
- 4) PCIR 10 “*Via delle Risaie*”, da Palestro a Siziano;

113 Articolo 15, comma 2, lettera d, della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.

114 PTCP, Relazione generale, pagg.139-141; Nda, articolo V-3.

115 PTCP, Nda, articolo V-5.

116 Previsto dall'articolo 3 della Legge Regionale n.7 del 30 aprile 2009 (*Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica*), pubblicata sul BURL n.18 del 5 maggio 2009, 1° Supplemento Ordinario.

117 Previsto dall'articolo 13 della Legge Regionale n.6 del 4 aprile 2012 (*Disciplina del settore dei trasporti*), pubblicata sul BURL n.14 del 6 aprile 2012, Supplemento.

118 Ai sensi dell'articolo 15 delle LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.

119 Ai sensi dell'articolo 15, comma 2, lettera c, della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.

5) PCIR 13 “Via del Sale - Via del Mare” da Pavia a Brallo di Pregola.

La Rete ciclabile di interesse regionale e la Rete ciclabile di interesse provinciale, nonché la Rete ciclabile di interesse provinciale di progetto sono cartografate in Tavola 1 del PTCP vigente.¹²⁰

Il PTCP fornisce inoltre, ancora attraverso una serie di Direttive, le indicazioni migliorare l'integrazione tra insediamenti e mobilità ovvero per la localizzazione degli insediamenti, delle funzioni produttive e residenziali sulla base del loro dimensionamento e in relazione alla rete della viabilità e alla distanza da stazioni o fermate del trasporto pubblico.¹²¹ Il PTCP prevede, nei casi di interventi di consistenti dimensioni, l'elaborazione nel Documento di Piano del PGT di apposito studio di verifica della sostenibilità del carico urbanistico indotto sulla rete viaria esistente, e prevede l'obbligo di attuare preventivamente gli eventuali interventi di adeguamento necessari.¹²² Va sottolineato che tali disposizioni riguardano gli insediamenti con superficie territoriale superiore ai 50mila mq o con previsione di oltre 50mila mc di volume edificabile, e quindi anche gli insediamenti di logistica con tali caratteristiche dimensionali; per questi non compaiono analoghe disposizioni nello specifico articolo della Nda sulla logistica¹²³ nel quale la questione del traffico esistente e indotto non viene minimamente considerata, pur essendo uno degli elementi cardine ai fini della valutazione di compatibilità delle previsioni.

E' bene ricordare che la localizzazione delle tipologie insediative di valenza sovracomunale, sia in termini quantitativi sia di destinazioni d'uso, in rapporto alla rete della mobilità esistente e di progetto, costituisce tema sul quale il PTCP è tenuto a fornire gli elementi di indirizzo, sia orientativi che prevalenti, per la pianificazione comunale,¹²⁴ senza peraltro invadere i confini di pertinenza della pianificazione locale di maggiore dettaglio, inerente i Piani di Governo del Territorio di competenza comunale.

È opportuno qui ricordare che, come si è già visto, alla scala locale il PTCP introduce diverse *Direttive* da seguire nell'ambito della pianificazione di livello comunale per quanto riguarda il

120 PTCP, Tavv. 1 a-b-c.

121 PTCP, Relazione generale, pagg.141-142; Nda, articolo V-4.

122 PTCP, Nda, articolo V-4, commi 3-4.

123 PTCP, Nda, articolo IV-18.

124 Ai sensi dell'articolo 15, comma 2, lettera c, della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.

rapporto tra previsioni insediative e rete della mobilità su gomma e su ferro, esistente e di progetto.

Si ricorda che le *Direttive* (D) sono disposizioni di coordinamento che devono essere osservate dai Comuni nei propri strumenti di pianificazione, i discostamenti dalle quali devono essere motivati adeguatamente e valutati ai fini della compatibilità dei PGT con il PTCP ai sensi dell'articolo 18 comma 1 della LR 12 del 2005 e ss.mm.ii.¹²⁵

Con riguardo al tema specifico della logistica, va posto nuovamente in rilievo che la Normativa di attuazione (Nda) di PTCP vigente inserisce tra gli obiettivi generali di rilevanza strategica verso cui sono dirette le attività di pianificazione, quello di *favorire l'inserimento nel territorio di funzioni logistiche intermodali*.¹²⁶ In effetti, tra i progetti strategici, ovvero tra le *azioni di progettazione o programmazione, di rilevanza sovracomunale, che la provincia considera di importanza strategica al fine di dare attuazione agli obiettivi generali e specifici del PTCP*, la Nda individua anche i *progetti volti alla realizzazione di centri logistici intermodali ferro-gomma collegati alla rete ferroviaria primario o secondaria*.¹²⁷

Il vigente PTCP provvede anche a classificare gli interventi con potenziale rilevanza sovracomunale,¹²⁸ *soggetti ad intesa con la Provincia in sede di istruttoria di compatibilità sul Documento di Piano, sentiti i Comuni interessati confinanti o in diretta relazione funzionale*,¹²⁹ ferma restando la possibilità di un *confronto preliminare con i Comuni interessati anche prima dell'adozione del Documento di Piano*. La rilevanza sovracomunale della proposta insediativa va determinata sulla base di alcuni criteri,¹³⁰ tra i quali rientra proprio la fattispecie dell'*impianto di logistica con le seguenti dimensioni, in termini di superficie territoriale, riferite alla popolazione residente censita al 31 dicembre dell'anno precedente la presentazione della proposta*:¹³¹

- *f.1 superiori a 10.000 m2 nei comuni con popolazione inferiore a 5.000 abitanti;*

125 PTCP, Nda, articolo I-10, comma 1, lettera 'c'.

126 PTCP, Nda articolo I-4, comma 2.b.M2.

127 PTCP, Nda articolo I-20, comma 4, lettera 'f'.

128 PTCP, Nda, articolo I-14.

129 PTCP, Nda articolo I-14, comma 1.

130 PTCP, Nda articolo I-14, comma 2.

131 PTCP, Nda articolo I-14, comma 2, lettera 'f'.

- *f.2 superiori a 20.000 m2 nei comuni con popolazione compresa tra 5000 e 15.000 abitanti;*
- *f.3 superiori a 30.000 m2 nei comuni con popolazione superiore a 15.000 abitanti.*

Tale classificazione dimensionale dovrebbe essere riconsiderata anche alla luce degli impatti di traffico sulla rete viaria esistente, i quali potrebbero determinarsi anche con la realizzazione di logistiche localizzate su aree di minore estensione, ma con ricadute interessanti il contesto extra-comunale.

Nella Normativa di attuazione di PTCP vigente è dedicato apposito articolo sugli Insedimenti di logistica,¹³² composto interamente da particolari Direttive (D), le quali stabiliscono le seguenti disposizioni:

- 1) anzitutto il vigente PTCP precisa che i nuovi insediamenti di logistica superiori a 30.000 mq di superficie lorda di pavimento vanno collocati unicamente nell'ambito di poli produttivi sovracomunali, riconosciuti come aree produttive ecologicamente attrezzate,¹³³ utilizzando un percorso di concertazione;¹³⁴ localizzazioni diverse sono consentite solo nel caso che siano previsti il collegamento diretto con la rete ferroviaria e una *intermodalità ferro-gomma prevalente in termini di volume trasferito* (sic); tali disposizioni non si applicano agli ampliamenti degli insediamenti di logistica già esistenti;¹³⁵

non è chiarita la motivazione per cui il PTCP vigente dispone la concertazione solo nei casi in cui i nuovi insediamenti di logistica risultano allocati in aree produttive ecologicamente attrezzate, considerando che gli indotti di traffico e quindi i maggiori carichi urbanistici territoriali non dipendono da tale fattore;

- 2) in secondo luogo il PTCP vigente stabilisce che i nuovi insediamenti di logistica vanno localizzati in adiacenza a viabilità primaria (a due corsie per senso di marcia, o ad una corsia per senso di marcia e svincoli a due livelli), con collegamenti diretti verso i caselli autostradali, evitando l'attraversamento di abitati; di norma le localizzazioni di impianti di logistica superiori a 10.000 mq di superficie lorda di pavimento devono

132 PTCP, Nda articolo IV-18.

133 Ai sensi dell'articolo IV-15 della Nda di PTCP.

134 Ai sensi dell'articolo I-15 della Nda di PTCP.

135 PTCP, Nda, articolo IV-18, comma 1.

essere situate entro una distanza massima di 3 km di percorso dai caselli dell'autostrada;¹³⁶

- 3) inoltre il PTCP vigente detta Direttive relativamente ai contenuti del Documento di Piano, che deve sviluppare specifiche prescrizioni in merito ad alcuni aspetti,¹³⁷ riguardanti gli interventi volti al miglioramento della sicurezza stradale; la dotazione di pannelli fotovoltaici e/o pannelli solari termici; la dotazione di impianti per la raccolta delle acque meteoriche; l'adozione del principio di invarianza idraulica; l'organizzazione di spazi scoperti a verde; la realizzazione degli edifici in continuità fisica e coerenza con l'edificato delle aree urbane contigue; l'inserimento di sistemazioni a verde arboree realizzate in via preventiva alla realizzazione degli insediamenti di logistica;¹³⁸

non risulta chiara la motivazione per cui tra questo cospicuo elenco di Direttive non rientri l'obbligo dello studio di impatto da traffico e della necessaria realizzazione preventiva di adeguate opere infrastrutturali, sia nei casi di ampliamento che nei casi di nuova realizzazione delle logistiche;

- 4) infine il PTCP vigente definisce le modalità di perequazione territoriale,¹³⁹ da utilizzarsi per compensare tra Comuni i vantaggi e svantaggi della localizzazione degli impianti di logistica superiori ai 10.000 mq di superficie territoriale, in base ai seguenti criteri: a) gli oneri di urbanizzazione e i contributi di costruzione devono essere dedicati ad interventi di qualificazione degli spazi urbani dei centri storici o a interventi per servizi pubblici; b) nel caso di impianti superiori a 10.000 mq di superficie lorda di pavimento localizzati ad una distanza superiore ai 3 km di percorso dal casello autostradale, una quota parte di oneri di urbanizzazione e contributi di costruzione, non inferiore al 50%, viene dedicata alla realizzazione di compensazioni nei comuni attraversati dal percorso diversi dal comune sul cui territorio è localizzato l'impianto; c) l'accordo per la realizzazione dell'impianto dovrà prevedere apposita *fideiussione* a favore dei Comuni interessati e della Provincia a garanzia della realizzazione degli interventi compensativi previsti; le somme oggetto di perequazione nell'ambito dell'accordo dovranno comprendere il compenso, da versare alla provincia, per i maggiori oneri di

136 PTCP, Nda, articolo IV-18, comma 2, lettera 'a'.

137 In aggiunta a quelli di cui all'articolo IV-16 della Nda di PTCP.

138 PTCP, Nda, articolo IV-18, comma 2, lettere 'b-i'.

139 Ai sensi dell'articolo I-18 della Nda di PTCP.

manutenzione delle strade dovuti all'incremento del traffico pesante, da definirsi con provvedimento successivo da parte della Provincia;¹⁴⁰

tali disposizioni sono finalizzate ad una risoluzione economica degli scompensi derivati dalla localizzazione di logistiche sul territorio; non tengono viceversa minimamente conto della necessità di studio dell'indotto di traffico e di adeguamento preventivo della rete infrastrutturale; se fossero valutati e fissati coerentemente questi aspetti (calcolo indotto e realizzazione delle opportune soluzioni di miglioramento della rete viaria) probabilmente la perequazione territoriale potrebbe essere sostituita da interventi preventivi sul contesto territoriale.

L'insieme delle logistiche esistenti allo stato di fatto sul territorio della Provincia di Pavia sono indicate con apposito simbolo nella triplice Tavola 1 (Tavv. 1a-b-c) del PTCP, senza distinzione delle relative dimensioni e tipologie:

- 1) sette (7) in Lomellina (Tav. 1a): a Mortara (2); a Vigevano (2); a Cassolnovo (1); a Ottobiano (1); a Lomello (1);
- 2) ventisei (26) nel Pavese (Tavv. 1a-b): a Pavia (5); a Villanova d'Ardenghi (1); a Casorate Primo (1); a Torre d'Isola (2); a Giussago (2); a Certosa di Pavia (1); a San Genesio e Uniti (1); a Siziano (4); a Landriano (2); a Marzano (1); a Copiano (1); a Belgioioso (1); a Corteolona (1); a Santa Cristina e Bissone (1); a Chignolo Po (2);
- 3) sedici (16) nell'Oltrepò (Tavv. 1a-b-c): a Voghera (2); a Casei Gerola (1); a Silvano Pietra (1); a Bressana Bottarone (6); a Stradella (4); ad Arena Po (2).

Tale individuazione va aggiornata di concerto con i settori della Provincia e con i Comuni interessati da attività logistiche esistenti o in corso di realizzazione sul territorio provinciale e costantemente monitorato, considerando il quadro in evoluzione.

Con riguardo al Polo logistico intermodale di Mortara il PTCP vigente ribadisce il suo ruolo strategico per la mobilità e per il territorio (PTCP, Relazione generale, pag.119). Il nuovo polo logistico ferro-gomma a Mortara è entrato in esercizio nel 2009. Il PGT vigente del Comune di Mortara individua aree dedicate al completamento del polo integrato, assoggettate a specifica disciplina urbanistica e con connotati di interesse pubblico ai sensi del DPR 327/2001 e della LR 31/1996. Il PTCP conferma la previsione del precedente piano

140 PTCP, Nda, articolo IV-18, commi 3-4.

del 2003, relativamente all'area da utilizzare per le necessità di espansione delle attività di logistica intermodale, e detta due particolari disposizioni:¹⁴¹

- a) per almeno il 50% della superficie complessiva in adiacenza all'ambito azzonato come "*interporto di Mortara*" deve essere consentita la realizzazione di infrastrutture ferroviarie in appoggio al terminale intermodale esistente;
- b) nella parte più prossima all'abitato, fatta salva la previsione di un corridoio per la realizzazione della viabilità di circonvallazione, il PGT individua una fascia (di ampiezza da definire nell'ambito dello strumento urbanistico stesso), nella quale attuare le sistemazioni a verde per l'inserimento paesaggistico delle adiacenti infrastrutture.

141 PTCP, Nda, articolo V-2, comma 6.

4. IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ SU FERRO E SU GOMMA

Per quanto riguarda il sistema della mobilità su ferro allo stato di fatto la rete interessante la Provincia di Pavia è costituita dai seguenti tracciati:

- 1) due linee fondamentali, elettrificate e a doppio binario (Milano-Pavia-Alessandria SFR RE13; Voghera-Piacenza SFR R41);
- 2) due linee complementari, di cui una elettrificata a doppio binario (Mortara-Novara SFR R25) e l'altra (Milano-Mortara SFR R31) elettrificata a binario semplice;
- 3) altre linee complementari non elettrificate a binario semplice (Mortara-Alessandria SFR R32; Stradella-Pavia-Milano R34; Pavia-Torreberetti-Alessandria SFR R35; Pavia-Mortara e Mortara-Vercelli SFR R36; Pavia-Casalpusterlengo-Codogno SFR R37);
- 4) linea ferroviaria Castagnole-Asti-Mortara, oggi dismessa.

La linea ferroviaria Milano-Pavia-Alessandria (SFR RE13) presenta le seguenti stazioni nel territorio provinciale di Pavia: Certosa di Pavia (Stazione); Pavia (Nodo ferroviario); San Martino – Cava Manara (Stazione); Bressana Bottarone (Stazione); Pizzale – Lungavilla (Stazione); Voghera (Nodo ferroviario).

La linea ferroviaria Voghera-Piacenza (SFR R41) presenta le seguenti stazioni nel territorio provinciale di Pavia: Voghera (Stazione); Casteggio (Stazione); Santa Giuletta (Fermata); Broni (Stazione); Stradella (Stazione); Arena Po (Stazione).

La linea ferroviaria Mortara-Novara (SFR R25) presenta le seguenti stazioni nel territorio provinciale di Pavia: Mortara (Nodo ferroviario); Albonese (Stazione).

La linea ferroviaria Milano-Mortara (SFR R31) presenta le seguenti stazioni nel territorio provinciale di Pavia: Vigevano (Stazione); Parona (Stazione); Mortara (Nodo ferroviario).

La linea ferroviaria Mortara-Alessandria (SFR R32) presenta le seguenti stazioni/fermate nel territorio provinciale di Pavia: Mortara (Nodo ferroviario); Olevano (stazione); Valle Lomellina (Stazione); Sartirana (Stazione); Torreberetti (Stazione).

La linea ferroviaria linea ferroviaria Milano-Pavia-Stradella (SFR R34) presenta le seguenti stazioni nel territorio provinciale di Pavia: Pavia (Nodo ferroviario); San Martino – Cava Manara (Stazione); Bressana Bottarone (Stazione); Bressana Argine (Fermata); Pinarolo Po (Stazione); Barbianello (Fermata); Broni (Stazione); Stradella (Stazione).

La linea ferroviaria Pavia-Torreberetti-Alessandria (SFR R35) presenta le seguenti stazioni/fermate nel territorio provinciale di Pavia: Pavia (Nodo ferroviario); Cava Manara – Carbonara (Stazione); Sairano (Fermata); Sairano – Zinasco (Fermata); Zinasco Nuovo (Fermata); Pieve Albignola (Fermata); Sannazzaro (Stazione); Ferrera Erbognone (Fermata); Lomello (Stazione); Mede (Fermata); Castellaro (Fermata dismessa); Torreberetti (Stazione).

La linea ferroviaria Pavia-Mortara e Mortara-Vercelli (SFR R36) presenta le seguenti stazioni nel territorio provinciale di Pavia: Pavia (Nodo ferroviario); Cava Manara – Carbonara (Stazione); Villanova d'Ardenghi (Stazione); Gropello Cairoli (stazione); Garlasco (Stazione); Tromello (Fermata); Gambolò-Remondò (Fermata); Mortara (Nodo ferroviario); Nicorvo (Fermata); Robbio (Stazione); Palestro (Fermata).

La linea ferroviaria Pavia-Casalpusterlengo-Codogno (SFR R37) presenta le seguenti stazioni nel territorio provinciale di Pavia: Pavia (Nodo ferroviario); Pavia Porta Garibaldi (Fermata); Motta San Damiano (Stazione); Albuzzano (Fermata); Belgioioso (Stazione); Corteolona (Stazione); Santa Cristina e Bissone (Fermata); Miradolo Terme (Fermata); Chignolo Po (Stazione).

La linea ferroviaria Castagnole-Asti-Mortara, oggi dismessa, presenta le seguenti stazioni nel territorio provinciale di Pavia: Mortara (Nodo ferroviario); Castello d'Agogna (Stazione dismessa); Zeme (Fermata dismessa); Cozzo (Fermata dismessa); Candia (Stazione).

Il sistema della mobilità su ferro è sintetizzato nella Figura 1 (Rete ferroviaria esistente – scala 1:150.000) di seguito allegata, nella quale sono riportati sul territorio provinciale: i Comuni attraversati dalla rete ferroviaria, la rete ferroviaria, i nodi, le stazioni e le fermate della rete ferroviaria, oltre alla rete stradale nel suo complesso.

Per quanto riguarda il sistema della mobilità su gomma la rete si presenta piuttosto articolata nel contesto territoriale provinciale.

I collegamenti viabilistici a largo raggio tra la Provincia di Pavia e il restante del territorio del Nord-Ovest sono principalmente rappresentati da due autostrade che attraversano il territorio provinciale da Nord a Sud e da Est a Ovest:

- l'Autostrada A7 Milano-Serravalle-Genova, realizzata tra il 1956 e il 1960 nel tratto pavese e tra il 1958 e il 1965 nel tratto fino al capoluogo ligure, che ha tre svincoli e caselli sul territorio della provincia pavese: Bereguardo / Pavia Nord, Gropello Cairoli / Pavia Sud e Casei Gerola;

- l'Autostrada A21 Torino-Piacenza-Brescia, realizzata tra 1964 e il 1969 nel tratto Torino-Piacenza e completata nel 1973 nel tratto fino a Brescia, che ha tre svincoli e caselli sul territorio della provincia pavese: Voghera, Casteggio / Casatisma, e Broni / Stradella.

Oltre i confini provinciali e non lontano da essi la Provincia di Pavia si trova circondata da tre importanti itinerari autostradali che connettono il Nord Italia con il resto del Paese e con l'Europa: l'Autostrada A1 Milano-Bologna-Napoli (Autostrada del Sole) scorrente a Est del territorio provinciale; l'Autostrada A4 Torino-Milano-Venezia (Serenissima) scorrente a Nord; ai quali si aggiunge a Ovest l'Autostrada A26 Genova-Gravellona Toce, che collega il Porto di Genova con i trafori e valichi alpini.

Il sopradescritto schema a trapezio della grande viabilità secante e tangente la Provincia di Pavia, evidenzia il buon grado di accessibilità autostradale di cui gode il territorio provinciale pavese.

Al suddetto sistema autostradale si sovrappone e collega la rete stradale primaria che storicamente ha connesso i poli maggiori di secondo ordine tra loro (Pavia, Piacenza, Lodi, e poi Novara, Vercelli, Casale Monferrato, Alessandria) e questi al polo di primo ordine di Milano. Questa rete è formata dai seguenti percorsi di interesse provinciale:

- l'itinerario costituito dal tratto della SPexSS494 (Vigevanese) e dalla SPex596dir che connette Milano con Vigevano, Mortara e Casale Monferrato, attraversando l'area della Lomellina da Nord-Est a Sud-Ovest; su questo si innestano quattro itinerari in senso Nord-Sud: il percorso dei tratti della SPexSS596 (dei Cairoli) e della SPexSS494 (Vercelli - Castello d'Agogna - Alessandria); il percorso della SPexSS211 (della Lomellina) tra Novara, Mortara e Tortona, con la diramazione rappresentata dal tratto della SPexSS596 verso Pavia; il percorso ad Ovest del Ticino della S206 (Trecate - Vigevano - Pavia) e il percorso della SPexSS526 (Est Ticino) da Magenta e Abbiategrasso a Pavia, che nel tratto pavese si affianca al raccordo autostradale Pavia-Beregardo terminante sulla Tangenziale di Pavia ;
- l'itinerario costituito dalla SPexSS35 (dei Giovi) che connette Milano, Pavia e l'Oltrepò pavese, e nel tratto centrale comprende la Tangenziale di Pavia (SPexSS35V1), dalla quale si dipartono i percorsi della SP205 (Vigentina), SPexSS234 (Codognese) da Pavia a Cremona, e della SPexSS235 (di Orzinuovi) da Pavia a Lodi, Crema e

Orzinuovi, i quali intersecano il percorso Nord-Sud della SPexSS412 (della Val Tidone) da Milano a Sant'Angelo Lodigiano, e alla Val Tidone;

- l'itinerario costituito dalla SPexSS10 (Padana Inferiore) che connette Alessandria con Piacenza, che collega i centri di Voghera, Casteggio, Borni e Stradella e comprende le Tangenziali di Voghera (SPTG1), di Voghera – Casteggio (SPTG2) e di Casteggio (SPTG3); su tale asta si innestano tutti i percorsi che scendono dall'Oltrepò pavese e innervano la parte collinare e montuosa del territorio provinciale, tra cui quello della SPexSS461 (del Passo del Penice) da Voghera a Bobbio, e quello della SPexSS617 (Bronese) da Broni a Pavia.

Tutte le undici suddette ex Strade Statali (SPexSS10; SPexSS35; SPexSS211; SPexSS234; SPexSS235; SPexSS412; SPexSS461; SPexSS494; SPexSS526; SPexSS596; SPexSS617) sono oggi di competenza della Provincia di Pavia per le intere lunghezze dei loro percorsi attraversanti il territorio provinciale, che comprendono i ponti fluviali:

- sul Po: ponte della SPexSS35 (affiancato più a monte dal ponte dell'Autostrada A7, dal *Ponte della Gerola* sulla SP206 a Sannazzaro de' Burgondi, dal ponte della SPexSS211 a Pieve del Cairo, e dal ponte della SPexSS494 a Frascarolo); ponte della SPexSS617, detto *Ponte della Becca*; e ponte della SPexSS412 a Pieve Porto Morone (tra i quali si trova il ponte nella SP199 a Spessa);
- sul Ticino: ponte della SPexSS494 a Vigevano (affiancato più a valle dal *Ponte di barche* della SP185 a Bereguardo, dal ponte dell'Autostrada A7, e dai tre ponti di Pavia della Tangenziale, della SPexSS35, detto *Ponte della Libertà*, del *Ponte Coperto*);
- sul Sesia: ponte della SPex596dir a Candia Lomellina (affiancato più a monte dal ponte della SP87 a Langosco).

Elenco delle ex Strade Statali trasferite alla competenza della Provincia di Pavia

Sigla	Nome	Ponti	Lunghezza
SPexSS10	Padana Inferiore		50,373
SPTG1	Tangenziale di Voghera		
SPTG2	Tangenziale Voghera-Casteggio		
SPTG3	Tangenziale di Casteggio		
SPexSS35	dei Giovi	compreso ponte Po	32,280
SPexSS35D1	diramazione dei Giovi		

SPexSS35V1	Tangenziale Ovest di Pavia		
SPexSS211	della Lomellina	escluso ponte Po	30,505
SPexSS234	Codognese		25,498
SPexSS235	di Orzinuovi		16,072
SPexSS412	della Val Tidone	compreso ponte Po	49,234
SPexSS461	del Passo del Penice		41,443
SPexSS494	Vigevanese	compreso ponte Ticino escluso ponte Po	40,025
SPexSS526	Est Ticino		3,900
SPexSS596	dei Cairoli	compreso ponte Sesia	72,776
SPexSS596D1	diramazione dei Cairoli		
SPexSS617	Bronese	compreso ponte Po	13,600
			375,706

Le lunghezze dei tratti di viabilità di competenza della Provincia di Pavia sono riportati in Km e desunti dal Piano del Traffico della Viabilità Extraurbana PTVE della Provincia di Pavia adottato dal Consiglio Provinciale nel 2010.¹⁴²

Il sistema della mobilità su gomma è sintetizzato nella Figura 2 (Rete stradale esistente – scala 1:150.000) di seguito allegata, nella quale sono riportati sul territorio provinciale: i Comuni attraversati dalla rete autostradale, la rete ferroviaria, la rete autostradale, i caselli autostradali, la rete stradale primaria aggiornata (secondo la classificazione del PTVE, Tavola 4), e il restante della rete stradale locale (sempre secondo la classificazione del PTVE, Tavola 4).

Una serie di numerosi altri percorsi, di cui si fornisce di seguito l'elenco esteso, completa la rete della viabilità su gomma di competenza provinciale, per una lunghezza complessiva di quasi 2.000km di estensione lineare.

142 Relazione generale - Parte B, pag.9 e segg.

Elenco delle strade di competenza della Provincia di Pavia

Sigla	Nome
SP01	SPexSS35 Presso Bottarone - Salice Terme
SP01V1	SP01 Variante da Castelletto a Lungavilla
SP02	Pavia - Melegnano
SP02D1	SP02 Diramazione 1 per Bascapè
SP02D2	SP02 Diramazione 2 per Lissone
SP03	Carbonara Ticino - Zerbolò - Vigevano
SP03D1	SP03 Diramazione per Gropello Cairoli
SP04	Mezzana Bigli - Gambarana - Torreberetti
SP05	Lomello - Valle - Breme
SP05D1	SP05 Diramazione per Breme
SP06	Robbio - Nicorvo - Albonese - Cilavegna
SP07	Val di Nizza
SP07D1	SP07 Diramazione per Calghera
SP08	Lardirago - Marzano
SP08D1	SP08 Diramazione per Roncaro
SP09	Torre de' Negri - Bascapè
SP10	Certosa di Pavia - Zeccone
SP10D1	SP10 Diramazione per Monumento Certosa
SP11	Tre Ponti - Casorate Primo
SP12	Bressana Bottarone - Confine AL
SP12D1	SP12 Diramazione 1 per Pontecurone
SP13	Linarolo - Valle Salimbene
SP13D	SP13 Diramazione per SPexSS234
SP14	Gambarana - Semiana - Nicorvo
SP15	Frazione Maccabruna - Robecco Pavese - SPexSS35
SP15D1	SP15 Diramazione 1 per Rea
SP15D2	SP15 Diramazione 2 per Mezzanino
SP16	Pieve Albignola - Scaldasole - San Giorgio - Zeme
SP17	Casa Matti - Casa Piazza
SP18	Varzi - Confine AL - Fabbrica - Curone

SP19	Gropello - Dorno - Valeggio - Ferrera Erbognone
SP20	Val Schizzola
SP21	Candia - Langosco - Rosasco - Robbio
SP22	Binasco - Trivolzio
SP22D1	SP22 Diramazione per Battuda - Marcignago
SP23	Lungavilla - Voghera
SP24	Origioso
SP25	Voghera - Cornale
SP25D1	SP25 Diramazione per Corana
SP26	Mortara - Ceretto - Sant'Angelo Lomellina
SP27	Giussago - San Genesio
SP27D1	SP27 Diramazione 1 per Nivelto
SP27D2	SP27 Diramazione 2 per Borgarello
SP28	Sannazzaro - Gallia - Galliavola - Lomello
SP28D1	SP28 Diramazione per Mezzana Bigli - Torre Beretti
SP29	Tromello - Alagna - Scaldasole
SP29D1	SP29 Diramazione per Alagna - Garlasco
SP30	Zinasco - Mezzana Rabattone - Pieve Albignola
SP31	Copiano - San Zenone Po
SP32	della Casottina
SP33	Voghera - Genestrello
SP34	Genzone - Villanterio
SP34D1	SP34 Diramazione 1 Per Copiano
SP34D2	SP34 Diramazione 2 per Monteleone
SP35	Spessa - Pieve Porto Morone
SP36	Ardivestra - Sanguignano - Montesegale
SP37	Albuzzano - Filighera
SP37D1	SP37 Diramazione per Alperolo
SP38	Borgo Priolo - Carmine
SP39	Del Brallo - Menconico - Collegio
SP40	Santa Maria della Versa - Volpara
SP40D1	SP40 Diramazione per Canevino
SP41	Santa Maria della Versa - Golferenzo
SP41D	SP41 Diramazione per Volpara

SP42 Santa Maria della Versa - Pizzofreddo
 SP43 Roncole - Montù Beccaria - San Damiano al Colle
 SP44 Montalto - Lirio
 SP45 Dell' Acqua Calda
 SP45D1 SP45 Diramazione 1 per Beria
 SP45D2 SP45 Diramazione 2 per Stradella
 SP46 Broni - Oliva Gessi - SPexSS10
 SP46D1 SP46 Diramazione per Mornico Losana
 SP47 Pietra de' Giorgi - Redavalle
 SP48 Del Brallo - Passo Giovà
 SP49 Cura Carpignano - Vistarino

SP50 Zibido al Lambro - Campomorto
 SP50D1 SP50 Diramazione per Pontelungo
 SP51 Voghera - Retorbido
 SP52 Gallivola - Villa Biscossi - Mede
 SP53 Monticelli Pavese - Badia Pavese
 SP54 Gravellona - Novara
 SP55 San Cipriano - Albaredo Arnaboldi
 SP56 Confienza - Palestro - Rosasco - Castelnovetto
 SP57 Mortara - Olevano - Cernago
 SP58 Dorno - Zinasco
 SP59 Rossarola

SP60 Gropello Cairoli - Zinasco
 SP61 Montù Beccaria - Bosnasco
 SP62 Serra del Monte - Cecima
 SP63 Confienza - Vinzaglio
 SP64 Travacò Siccomario - SPexSS35
 SP65 Lungavilla - Verretto - Casteggio
 SP66 Santa Giuletta - Pinarolo Po
 SP67 Portalbera - San Pietro
 SP68 Scaldasole - Ferrera Erbognone
 SP69V1 Tangenziale Nord Ovest di Pavia

SP70 Strada per Vicobarone
 SP71 Pavia - Vistarino

SP72 Molinello - Colombato
 SP73 Albaredo - Barbianello
 SP73D1 SP73 Diramazione per Campospinoso
 SP74 Fortunago - Valle Coppa
 SP75 Cascina Frega - Arena Po - SPexSS10
 SP76 Miradolo Terme - San Colombano al Lambro
 SP77 Borgo San Siro - Tromello - Cernago - Velezzo
 SP78 Semiana - Sartirana
 SP79 Lungavilla - Casteggio

SP80 SPexSS596 - Villanova d' Ardenghi
 SP81 Gambolò - Remondò
 SP82 Verrua Po - Casanova Lonati - Broni
 SP83 Palestro - Vinzaglio
 SP84 Confienza - Vespolate
 SP85 Zenevredo - SPexSS10
 SP86 Confienza - Casalino
 SP87 Langosco - Ponte Sesia
 SP88 Brallo - Cima Colletta - Passo Giovà
 SP89 Brallo - SPexSS461 del Penice

SP90 Bivio Casanova - Cegni - Passo Giovà
 SP91 Varzi - Castellaro - Cella - Confine AL
 SP92 Retorbido - Rocca Susella
 SP93 Monteleone - Graffignana
 SP94 Redavalle - Barbianello
 SP95 Castelletto di Branduzzo - Bastida Pancarana
 SP96 Castelletto di Branduzzo - Bressana Bottarone
 SP97 Castelletto di Branduzzo - Verretto
 SP98 Verretto - Casatisma
 SP99 Pancarana - Pizzale

SP100 Casanova - Ghiringhelli - Casteggio
 SP101 Sant'Antonio - Parona
 SP102 Cilavegna - Borgolavezzaro
 SP103 Cozzo - Celpenchio - Rosasco
 SP104 Gravellona - Borgolavezzaro

SP105	Gambolò - Borgo San Siro per Torrazza
SP106	Frazione Orientali
SP107	Strada di San Fedele
SP108	Vigentina - Bornasco - Grugnetto
SP109	Grugnetto - Vairano - Bascapè
<hr/>	
SP110	Bereguardo - Trovo
SP111	Casorate Primo - Rosate
SP112	Robecco Pavese - Bressana Bottarone
SP113	Verrua Po - Bressana Bottarone
SP114	Albuzzano - Cura Carpignano
SP115	Cascina Vecchia - Albuzzano - Calignano
SP116	Tombone
SP117	Roncaro - Calignano
SP118	Dalla SPexSS494 a Frascarolo
SP119	Celpenchio - Castelnovetto
<hr/>	
SP120	Zeme - Stazione Ferroviaria
SP121	Trovo - Soncino - Rognano
SP122	Pieve Albignola - Dorno
SP123	Dei Casoni
SP124	Ceranova - Cura Carpignano
SP125	Montalto Pavese - Ponte Carmelo
SP126	Codalunga
SP127	Rovescala - Confine PC
SP128	Marzano - Torrevecchia Pia
SP128D1	SP128 Diramazione per Vigonzone
SP129	Carmine - Ruino
<hr/>	
SP130	Della Riviera
SP131	Bralello - Barostro - Pianostano
SP132	Sant'Alessio - Cura Carpignano
SP133	Valle Lomellina - Cozzo
SP134	Zenevredo - Montù Beccaria
SP135	Monperone - Confine AL - Colletta - Cecima
SP136	Di San Giuseppe
SP137	Molino del Conte - Pizzocorno - Sant'Alberto

SP138	SP74 Fortunago - Valle Coppa - SP20 Val Schizzola
SP139	Val Sorda
SP140	Via Pavesa
SP141	Porta Pescarina - Due Porte
SP142	Foppa - San Zeno
SP143	Binasco - Trivolzio
SP144	Arena Po - Parpanese - Confine PC
SP144D1	SP144 Diramazione 1 per Ripaldina - SPexSS10
SP144D2	SP144 Diramazione 2 per Ripaldina - Confine Stradella
SP144D3	SP144 Diramazione 3 per Castel San Giovanni
SP145	Soncino - Binasco
SP146	Bivio Provinciale Val di Nizza - Trebbiano - Montesegeale
SP148	Carpignano - Bivio per Moriago - Straiazza
SP149	Sairano - Villanova d'Ardenghi
SP150	Lomello - Velezzo Lomellina
SP151	Trovo - Battuda
SP152	Valmadonna
SP153	Golferenzo - Pizzofreddo
SP154	Vidigulfo - Cavagnera - Siziano
SP155	Val di Nizza - Oramala - Varzi
SP156	per Frazione San Martino e SP14 Gambarana - Mede
SP157	per Nicorvo in Comune di Castelnovetto
SP158	Molino Signora - Monteacuto - Sant'Albano
SP159	Bascapè - Confine MI verso Melegnano
SP160	Bivio SP59 Rossarola - Bivio per Volpara
SP161	SPexSS10 - Casa Chiodi - SPexSS35
SP162	Molino - Bosco Casella - Sannazzaro - Begoglio
SP163	della Panizza
SP164	Santa Maria della Versa - Villanova Castelrotto
SP165	Zeme - Olevano
SP166	SPexSS461 innesto Varzi - Ponte Staffora di Varzi
SP167	Robecco - SPexSS10 (Fumo)
SP168	Pietra Gavina - Santa Cristina - SPexSS461 del Penice
SP169	Bivio Schizzola - Gravanago - Fortunago

SP170	della Zelata in Comune di Bereguardo
SP171	Cascina Dorna - Dalla SP97 alla SP98
SP172	di Donelasco
SP173	Marcignago - Vellezzo Bellini
SP174	Dalla Divisa in Comune di Marcignano e Torre d'Isola
SP175	San Giorgio Lomellina - Bivio Cernago - Tromello
SP176	Garlasco - Bozzole
SP177	Suardi - Frascarolo - Castellaro de' Giorgi
SP178	Menconico - Corrobiolo - Passo Scaparina
SP180	Casorate - Besate
SP182	Calvignano - per Borgo Priolo - Carmine
SP183	Alessandria - Milano per Tromello
SP183D1	SP183 Diramazione 1 Alessandria - Vigevano Raccordo
SP184	Ardivestra
SP185	Bereguardo - Garlasco
SP186	Brallo
SP187	Bressana - Broni
SP188	Casteggio - Montalto
SP189	Cavallante
SP190	Coazzano - Motta Visconti
SP191	Corteolona - Villanterio
SP192	Mortara - Milano per Cassolnovo
SP192D1	SP192 Diramazione per Gravellona - Vigevano
SP193	Parpanese Con Battella Tosca
SP193Bis	SP193Bis Pavia-Alessandria
SP193BisD1	SP193Bis Diramazione 1 per Cava Manara
SP194	Pieve del Cairo - Candia
SP194D1	SP194 Diramazione 1 per Candia
SP194D2	SP194 Diramazione 2 per Sartirana
SP195	Pieve Porto Morone - Monteleone
SP196	Rivanazzano - Tortona per Casalnoceto
SP197	Robbio - Novara per Confindenza
SP198	Scuropasso
SP199	Spessa

SP200	Stradella - Passi sul Po
SP200D1	SP200 Diramazione per Portalbera
SP201	Stradella - Zavattarello
SP201D1	Diramazione Panoramica
SP202	delle Teste
SP203	Valle Coppa
SP204	Veratto
SP205	Vigentina
SP206	Voghera - Novara
SP206D1	SP206 Diramazione 1 delle Bozzole
SP206D2	SP206 Diramazione 2 per Molino dei Torti
SP207	Zavattarello - Varzi
SP208	Santa Cristina - Bognassi - SPexSS461 del Penice
SP209	della Versiggia

L'intera rete della mobilità su gomma di pertinenza del territorio provinciale è da verificarsi e aggiornarsi di concerto con gli Uffici competenti della Provincia di Pavia, al fine di un monitoraggio dei nuovi tratti eventualmente realizzati o in corso di realizzazione.

Per quanto attiene alle questioni critiche del sistema della viabilità interessante il territorio provinciale si evidenziano le seguenti considerazioni.

Le odierne criticità della rete stradale provinciale emergono già nel *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale* (PTCP) della Provincia di Pavia, approvato dal Consiglio Provinciale nel 2003,¹⁴³ e nel precedente *Piano del Traffico della Viabilità Extraurbana* (PTVE) della Provincia di Pavia, adottato dal Consiglio Provinciale nel 2010,¹⁴⁴ sostanzialmente recepito nel vigente PTCP, e consistono in sintesi in una serie di problematiche che storicamente hanno interessato il territorio della Provincia di Pavia, riguardanti in sintesi i seguenti punti:

- 1) i collegamenti con Milano: in relazione ai collegamenti con il capoluogo regionale, si verifica la necessità di migliorare i percorsi stradali da e verso Milano al fine di adeguarli ai flussi di traffico che permangono consistenti anche considerando i progetti infrastrutturali di previsione, come evidenziato dalle specifiche simulazioni di PTVE; i maggiori livelli di saturazione della rete sono previsti verso Milano lungo gli assi della SPexSS494 Vigevanese, della SPexSS412 della Val Tidone, della SP205 Vigentina, e della SPexSS35 dei Giovi;¹⁴⁵
- 2) gli attraversamenti urbani: in relazione alla estensione della rete stradale pavese e all'articolazione dell'armatura insediativa di pianura e di collina, composta da numerosi nuclei di medie e piccole dimensioni, si verifica la persistenza dell'attraversamento di centri urbani, con sovrapposizione dei flussi aventi origine o destinazione negli abitati con quelli di superamento degli stessi, con richieste da parte dei Comuni interessati di realizzare percorsi alternativi in variante di tipo tangenziale, al fine di una adeguata separazione dei flussi; tali interventi consentono di sgravare diversi centri urbani del territorio provinciale dal traffico di attraversamento (si vedano elaborati 15, 18 e 21 del PTVE);
- 3) le caratteristiche dei tracciati: in relazione alle caratteristiche dei tracciati della viabilità, sia in termini geometrici sia di inserimento orografico, si verifica la necessità di riqualificazione degli stessi in rapporto all'effettivo ruolo svolto nella rete viaria di carattere sovracomunale, con richieste da parte dei Comuni interessati di ampliamenti e consolidamenti dei percorsi stradali, nonché risoluzione di nodi della rete, al fine di

143 PTCP, Relazione, pag. 65 e segg.

144 Si veda PTVE, Relazione generale - Parte B, paragrafo 1.5, pagg.25-27.

145 Si vedano elaborati 19, 22 e 24 del PTVE della Provincia di Pavia.

una maggiore sicurezza stradale e di una migliore capacità di assorbimento dei flussi di traffico che garantisca una migliore funzionalità dei tracciati;

- 4) i ponti fluviali: in relazione alla presenza dei fiumi sul territorio provinciale, principalmente del Po e del Ticino, e all'esistenza di diversi ponti, alcuni dei quali di interesse strategico, che rappresentano tratti fondamentali della rete stradale e punti di strozzatura delle correnti veicolari, si verifica la necessità del loro monitoraggio e del loro adeguamento in termini di capacità, valutando anche eventuali soluzioni alternative e più moderne che rendano meno deficitario il sistema degli attraversamenti fluviali;
- 5) la manutenzione stradale: in relazione allo stato di manutenzione della rete stradale si verifica la necessità di interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria periodici e una maggiore attenzione alla realizzazione dei nuovi tratti al fine di una maggiore durabilità del manufatto stradale.

Va messo parimenti in rilievo che, proprio alla luce delle criticità sopra rilevate, nel territorio provinciale si stanno sviluppando alcuni progetti infrastrutturali sulla rete della mobilità su gomma, il cui stato di attuazione è da verificarsi e aggiornarsi di concerto con gli Uffici competenti della Provincia di Pavia; tali progetti infrastrutturali sono finalizzati alla soluzione di alcune problematiche:

- 1) SPexSS494 Vigevanese: Nuovo ponte sul Ticino a Vigevano;
- 2) SPexSS461 del Passo del Penice: Riqualificazione del tratto Rivanazzano - Varzi e Variante di Voghera;
- 3) SPexSS211 della Lomellina: Variante ovest di Mortara;
- 4) SPexSS412 della Valle Tidone: Riqualificazione del tracciato, comprendente la Variante di Villanterio e la Variante di Santa Cristina;
- 5) Variante Est di Stradella;
- 6) SPexSS211, SPexSS494, SPexSS596 dir.: Ristrutturazione dei ponti sul fiume Sesia e sul Torrente Terdoppio;
- 7) SPexSS35 dei Giovi, SPexSS617 Bronese, SPexSS412 della Valle Tidone, SPexSS211 della Lomellina: Manutenzione straordinaria e ristrutturazione dei ponti sul fiume Po;
- 8) SPexSS617 Bronese: Restauro conservativo del ponte della Becca

e sono state recentemente completate le seguenti opere di viabilità provinciale:

- 1) SPexSS494 Vigevanese: Variante Ovest di Vigevano (V Lotto) e riqualificazione del tratto Vigevano – Mortara;
- 2) Tangenziale di Pavia.

A questi si deve aggiungere, come più volte ricordato, il progetto infrastrutturale di livello superiore, costituito dall'Autostrada Regionale Broni / Stradella - Pavia – Mortara, che interessa il territorio provinciale e che rimane una priorità regionale, nonostante il recente diniego ministeriale del progetto definitivo nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), come già descritto nel precedente paragrafo due della presente relazione.

Gli ultimi Programmi Triennali Opere Pubbliche approvati dalla Provincia di Pavia, dal 2012 al 2016, prevedono una serie di interventi sulla rete stradale provinciale, raggruppabili nelle seguenti categorie:

- 1) nuovi tratti stradali (SPexSS234 Variante di Corteolona; SP5 / SP193bis Variante di Lomello);
- 2) riqualificazioni stradali (sistemazioni di tratti in Lomellina e nel Pavese: SP9 tratto Torvecchia Pia - Zibido al Lambro; SP10 Certosa di Pavia - Zeccone; SP15; SP132 Sant'Alessio - Cura Carpignano; SPexSS526 Est Ticino; sistemazione e consolidamento di tratti in Oltrepò: SP12 Bressana Bottarone - Conf. Alessandrino; SP18 Varzi - Conf. Alessandrino; SP38 Borgo Priolo - Carmine; SP39 Del Brallo - Menconico - Collegio; SP40 Santa Maria della Versa - Volpara; SP41 Santa Maria della Versa - Golferenzo; SP46 Broni - Fumo; SP186 del Brallo; SP198 Scuropasso; SP201 Stradella - Zavattarello; SP203 Valle Coppa; SPexSS461 del Penice)
- 3) riqualificazioni di intersezioni stradali (rotatoria SPexSS596 dei Cairoli / SP193bis Pavia - Alessandria; rotatoria SPexSS596 / SP56 / SP157; rotatoria SPexSS494 / SPexSS596; rotatoria SP206 / viabilità urbana Dorno; rotatoria SPexSS234 / SP13; rotatorie SP194);
- 4) riqualificazioni e messa in sicurezza di ponti fluviali, comprensive di specifiche indagini, monitoraggi e manutenzione straordinaria delle infrastrutture (Ponte della Becca sulla SPexSS617 Bronese; Ponte della Gerola sulla SP206; Ponte in barche sulla SP185; Ponte Agogna sulla SP26);
- 5) manutenzioni stradali (manutenzione straordinaria della rete stradale provinciale e della segnaletica orizzontale e verticale su vari tratti della Lomellina, del Pavese, dell'Oltrepò).

A tali interventi previsti, vanno aggiunte le previsioni contenute nel Documento di Piano del PGT del Comune di Pavia, sulle quali, nell'ambito della procedura di revisione del PTCP, lo stesso Comune capoluogo ha richiesto nuovamente di aprire un *tavolo di approfondimento* coinvolgendo la Provincia e i Comuni interessati.¹⁴⁶ Sinteticamente questi interventi riguardano:

- 1) il raddoppio della Tangenziale Est di Pavia;

¹⁴⁶ Si veda istanza del Comune di Pavia del 31 luglio 2019, pag.4-5.

2) la chiusura dell'anello delle tangenziali con la realizzazione del quarto ponte sul Ticino.

Si segnala che, non essendo ancora attivato tale tavolo di concertazione, dei suddetti interventi proposti non si trova riscontro negli elaborati del vigente Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Pavia.

Il quadro sul sistema della mobilità su gomma di previsione è sintetizzato nella Figura 3 (Rete stradale di previsione – scala 1:150.000) di seguito allegata, nella quale sono riportati sul territorio provinciale: i Comuni interessati da tracciati di previsione, la rete ferroviaria, la rete autostradale, i caselli autostradali, la rete stradale primaria aggiornata (secondo la classificazione del PTVE, Tavola 4), e il restante della rete stradale locale (sempre secondo la classificazione del PTVE, Tavola 4), sia allo stato di fatto che di progetto, fermo restando quanto già evidenziato relativamente al progetto infrastrutturale dell'Autostrada Regionale Broni / Stradella - Pavia – Mortara, che pur restando una priorità regionale, ha subito il recente diniego ministeriale sul progetto definitivo nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA).

5. IL QUADRO DELLA LOGISTICA NEL TERRITORIO PROVINCIALE

Non risulta semplice effettuare un'analisi attendibile degli aspetti relativi agli insediamenti per la logistica nel contesto provinciale e delle province limitrofe, in quanto lo scenario appare in continuo movimento e spesso sfugge alle logiche della pianificazione territoriale sovracomunale, come già evidenziato nel primo paragrafo della presente relazione.

Di fatto il Censimento di tali attività di logistica, effettuato da Regione Lombardia nell'ambito del documento su *Logistica e trasporto merci*, elaborato nel 2003, e riportato tale e quale dal PTVE della Provincia di Pavia adottato nel 2010, è oggi evidentemente superato, e non risulta aggiornato con successive indagini.

Come si è già avuto modo di dire, da quei dati emergeva una situazione in Provincia di Pavia abbastanza contenuta rispetto a quanto si può oggi verificare, con poco più di trecentomila metri quadrati complessivi di superficie coperta da logistica, suddivisi in una decina di imprese, per lo più afferenti alle attività di magazzinaggio con dimensioni medie di copertura inferiori ai trentamila metri quadrati.

Al fine di avere un quadro del fenomeno delle logistiche insediate sul territorio provinciale, più attinente e aggiornato alla realtà attuale, è possibile effettuare una prima ricognizione degli atti comunali di governo del territorio, il quale dovrà comunque essere verificato e monitorato di concerto con gli Uffici competente della Provincia e con i Comuni, considerato, come si è detto, lo scenario evolutivo in corso.

Tale ricognizione viene svolta con riguardo ai quattro contesti territoriali che sono maggiormente interessati dalla presenza di insediamenti di logistica con grandi dimensioni, che sono:

- a) gli insediamenti di logistica gravitanti sull'asse dell'Autostrada A21 e della SPexSS10 Padana Inferiore (con oltre 145 ettari di superficie territoriale di aree per attività di logistica già operanti);
- b) gli insediamenti di logistica gravitanti sull'asse della Strada Provinciale SPexSS234 Codognese Pavia-Cremona (con quasi 120 ettari di superficie territoriale di aree per attività di logistica già operanti);

- c) gli insediamenti di logistica localizzati nel territorio del Pavese a Nord e Nord-Est del capoluogo Pavia, al confine con Provincia Milano, gravitati sulla SPesSS412 della Val Tidone e sulla SP40 Binasco-Melegnano (con quasi 130 ettari di superficie territoriale di aree per attività di logistica già operanti, ai quali se ne aggiungono oltre 30 di nuova previsione);
- d) gli altri insediamenti di logistica sparsi nel territorio della Lomellina (con più di 9 ettari di superficie territoriale di aree per logistica già operanti); a cui si aggiunge il polo logistico intermodale esistente a Mortara (con quasi 100 ettari di superficie territoriale di aree per logistica complessivi, di cui due terzi già realizzati).

A oggi, nel complesso, il quadro quantitativo è di una superficie territoriale di oltre 450 ettari per attività logistiche già insediate sul territorio provinciale, ai quali se ne aggiungono oltre 60 ettari in corso di realizzazione.

La ricognizione qui di seguito effettuata, è integrata con i dati forniti dai Comuni attraverso la compilazione e la restituzione della scheda sintetica di analisi predisposta *ad hoc* per la revisione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Pavia. Tali serie di dati sono stati riassunte dal Settore Territorio della Provincia e messe a disposizione per definire e valutare un quadro conoscitivo dello stato di fatto del territorio maggiormente attendibile e aggiornato.

Con riguardo agli insediamenti di logistica gravitanti sull'asse dell'Autostrada A21 e della SPexSS10 Padana Inferiore, nei Comuni appartenenti all'ambito territoriale dell'Oltrepo pavese, si può notare quanto segue, anche alla luce dei dati, in alcuni casi disomogenei, forniti dai Comuni:

- 1) in Comune di Broni (Codice Istat 03018024) si trova una grande area per attività logistiche (*Broni Logistic Park*, trasporti e logistica), individuata dal PGT vigente (Tavole DP01 e PR01) come Ambito di Trasformazione produttiva soggetto a Programma Integrato di Intervento (PII23), con una superficie territoriale di 252mila mq e una superficie utile massima realizzabile di 120mila mq (Relazione DP0, pag.86), e in parte come area produttiva con superficie fondiaria di circa 47mila mq e superficie utile di circa 22mila mq; entrambe già edificate e localizzate a ridosso di una vasta area a destinazione prevalentemente produttiva, e in parte anche terziaria e commerciale, accessibile dalla Strada Provinciale SP202 Delle Teste e dall'Autostrada A21, il cui casello di Broni-Stradella dista circa 1,5km; secondo i dati forniti dal Comune nel

territorio comunale, a fronte di una superficie di 615.960mq di Aree di Trasformazione con destinazione produttiva e di una superficie di 308.605mq di Aree di Trasformazione con destinazione polifunzionale, la superficie complessiva con attività di logistica è indicata di 294.010mq;

- 2) in Comune di Stradella (Codice Istat 03018153) si trova un'altra grande area per attività logistiche (*Stradella Logistic Park*, trasporti e logistica), individuata dal PGT vigente (Tavole DP13 e PR04) come area del Tessuto urbano consolidato prevalentemente produttivo (exATP5), con una superficie fondiaria di 316mila mq e una superficie lorda di pavimento di 176mila mq; e un'ulteriore area individuata dal PGT vigente (Tavola DP13) come area del Tessuto urbano consolidato prevalentemente produttivo (exATP3), con una superficie fondiaria di 163mila mq e una superficie lorda di pavimento di 163mila mq; entrambe già edificate e localizzate a ridosso di una vasta a destinazione prevalentemente produttiva, e in parte anche terziaria e commerciale, accessibile dalla Strada Provinciale SP55 e dall'Autostrada A21, il cui casello di Broni-Stradella dista circa 2,5km; secondo i dati forniti dal Comune nel territorio comunale, a fronte di una superficie di 571.450mq di Aree di Trasformazione con destinazione produttiva, la superficie complessiva con specifica attività di logistica è indicata di 260.000mq;
- 3) in Comune di Arena Po (Codice Istat 03018005) si trovano due grandi aree per attività logistiche: la prima (Logistica ELIA autoveicoli), individuata dal PGT vigente (Tavola PR 4.1.a) come area del Tessuto urbano consolidato prevalentemente produttivo, con una superficie fondiaria di circa 249mila mq e una superficie utile di circa 5mila mq, già edificata e localizzata a fianco ad altre aree produttive, posta a ridosso della linea ferroviaria Voghera-Piacenza, dotata di relativo scalo merci, e accessibile anche dalla SP75 e dalla SP144; la seconda (Logistica TRASGO Deposito Enel), individuata dal PGT vigente (Tavola PR 4.1.a) anch'essa come area del Tessuto urbano consolidato prevalentemente produttivo, con una superficie fondiaria di circa 110mila mq e una superficie utile di circa 50mila mq, già edificata e localizzata a fianco ad altre aree produttive (si prevede un'ulteriore area di ampliamento produttivo con superficie territoriale di 89mila mq e 43mila mq di nuova SLP, individuata come area di trasformazione ATP2), e accessibile dalla SP10 Padana inferiore e distante 8,0km circa dal più vicino casello autostradale di Castel San Giovanni sulla A21 (si evidenzia che in corrispondenza del casello autostradale di Castel San Giovanni è concentrata una grande area per attività di logistica, denominata *Castel San Giovanni Logistic Park*, con una superficie territoriale di oltre 1.000mila mq già operante e con possibilità di

ulteriore espansione); il Comune non ha fornito ulteriori dati attraverso la scheda predisposta dalla Provincia per la revisione del PTCP;

- 4) in Comune di Bressana Bottarone (Codice Istat 03018023) si trovano altre due grandi aree per attività logistiche: la prima (Logistica BMC), individuata dal PGT vigente (Tavole DP 3.1 e PR 2) come area prevalentemente industriale (in parte SUAP e in parte Piano Attuativo), con una superficie fondiaria complessiva di circa 135mila mq e una superficie utile totale di circa 59mila mq, già edificata e localizzata a fianco ad altre aree produttive (si prevede un'ulteriore area di ampliamento produttivo con superficie territoriale di 35mila mq e 35mila mq circa di nuova SLP, individuata come area di trasformazione ATP11), accessibile dalla SP1 e dalla SPexSS35 dei Giovi, distante 6,0km circa dal più vicino casello autostradale di Casteggio sulla A21; la seconda (Logistica Log-Service Europe), individuata dal PGT vigente (Tavole DP 3.1 e PR 2) come area prevalentemente industriale, con una superficie fondiaria di circa 66mila mq e una superficie utile di circa 40mila mq, già edificata, localizzata a ridosso della linea ferroviaria Milano-Pavia-Voghera, accessibile dalla SP12 e dalla SPexSS35 dei Giovi, distante 7,5km circa dal più vicino casello autostradale di Casteggio sulla A21 (si prevedono ulteriori aree limitrofe di ampliamento produttivo con superficie territoriale complessiva di 300mila mq circa, individuate come aree SUAP); secondo i dati forniti dal Comune nel territorio comunale, a fronte di una superficie di 30.549mq di Aree di Trasformazione con destinazione produttiva e di una superficie di 183.008mq di Aree di Trasformazione con destinazione polifunzionale, la superficie complessiva con attività di logistica è indicata di 595.000mq;

- 5) altre aree per attività logistiche, di magazzinaggio e distribuzione, di dimensioni minori si trovano in altri Comuni gravitanti su questa fascia del territorio pavese:

in Comune di San Cipriano Po (Codice Istat 018133) si trova un'area per attività logistiche individuata dal PGT vigente (Tavola PdR08) come Ambito del Tessuto urbano consolidato produttivo di completamento, con una superficie fondiaria di 63mila mq e una superficie utile ammessa di 37.800mq, di cui circa i tre quarti già realizzati; l'area è accessibile dalla Strada Provinciale SP55 e dall'Autostrada A21, il cui casello di Broni-Stradella dista circa 3,0km; secondo i dati forniti dal Comune nel territorio comunale, a fronte di una superficie di 231.375mq di Aree di Trasformazione con destinazione produttiva, la superficie complessiva con attività di logistica è indicata di 63.000mq;

in Comune di Silvano Pietra (Codice Istat 03018149) si trova un'area per attività logistiche (Logistica Spedi Express) individuata dal PGT vigente (Tavola PR 5.2) come area di Tessuto urbano consolidato prevalentemente produttivo, con superficie fondiaria di circa 5mila mq con una superficie utile di circa 1,5mila mq, già edificata (si prevede un'ulteriore area di ampliamento produttivo con superficie fondiaria di 9mila mq) e localizzata in un'area dove sorgono altre attività produttive, accessibile dalla Strada Provinciale SP12, dalla SP206 e dall'Autostrada A7, il cui casello di Casei Gerola dista circa 4,8km; secondo i dati forniti dal Comune nel territorio comunale, a fronte di una superficie di 345.495mq di Aree di Trasformazione con destinazione produttiva, non sono individuate superfici specificamente di logistica;

in Comune di Casei Gerola (Codice Istat 03018033) si trova un'area per attività logistiche (Logistica CPR) individuata dal PGT vigente come (Tavola PdR 1.2) come Ambito produttivo-direzionale, con superficie fondiaria di circa 17mila mq e superficie utile di circa 9mila mq, già edificata e localizzata in un'area dove sorgono altre attività produttive, accessibile dalla Strada Provinciale SP12, dalla SP206 e dall'Autostrada A7, il cui casello di Casei Gerola dista circa 2,5km; secondo i dati forniti dal Comune nel territorio comunale, a fronte di una superficie di 664.640mq di Aree di Trasformazione con destinazione produttiva, non sono individuate superfici specificamente di logistica;

in Comune di Voghera (Codice Istat 03018182) si trovano due aree per attività logistiche: un'area (Logistica Zonca), individuata dal PGT vigente (Tavola PdR 27) come area di Ambito produttivo, con una superficie fondiaria di circa 35mila mq e una superficie utile di circa 17mila mq, già edificata e accessibile dalla Strada Provinciale SP206 e dall'Autostrada A7, il cui casello di Casei Gerola dista circa 2,8km; e nel centro abitato un'altra area (Logistica Fioravanti), individuata dal PGT vigente (Tavola PdR 27) anch'essa come area di Ambito produttivo, con una superficie fondiaria di circa 7,5mq e una superficie utile di circa 3,5mila mq, già edificata e localizzata in un'area dove sorgono altre attività produttive, accessibile dalla Strada Provinciale SP206 e dall'Autostrada A7, il cui casello di Casei Gerola dista circa 6,0km; secondo i dati forniti dal Comune nel territorio comunale, a fronte di una superficie di 1.022.012mq di Aree di Trasformazione con destinazione produttiva e di una superficie di 521.292mq di Aree di Trasformazione con destinazione polifunzionale, non sono individuate superfici specificamente di logistica.

Con riguardo gli insediamenti di logistica gravitanti sull'asse della Strada Provinciale SPexSS234 Codognese Pavia-Cremona, nei Comuni appartenenti all'ambito territoriale del Pavese, si può notare quanto segue:

- 1) in Comune di Chignolo Po (Codice Istat 03018048) si trovano due grandi aree per attività logistiche: la prima (Logistica ELIA autoveicoli), individuata dal PGT vigente (Tavole DdP 19 e PdR 33) specificamente come area degli Ambiti produttivi per la logistica (D3), con una superficie fondiaria di circa 344mila mq e una superficie utile di circa 4,5mila mq, già edificata, posta a ridosso della linea ferroviaria Pavia-Lodi, dotata di relativo scalo merci, e accessibile anche dalla SP234, e distante circa 6,0km dal casello autostradale di Casalpusterlengo sulla A1; la seconda area (Logistica CARREFOUR), individuata dal PGT vigente (Tavole DdP 19 e PdR 33) come Ambito di Piano Attuativo produttivo (PAp1-2), con una superficie fondiaria di circa 132mila mq (con una porzione di circa metà dell'area ancora da edificare) e una superficie utile di circa 39mila mq, già edificata, localizzata a fianco ad altre aree produttive, accessibile dalla SP32 e dalla SP193, e distante 8,7km circa dal più vicino casello autostradale di Castel San Giovanni sulla A21 (si ribadisce nuovamente che in corrispondenza del casello autostradale di Castel San Giovanni PC è concentrata una grande area per attività di logistica, denominata *Castel San Giovanni Logistic Park*, con una superficie territoriale di oltre 1.000mila mq già operante e con possibilità di ulteriore espansione); secondo i dati forniti dal Comune nel territorio comunale, a fronte di una superficie di 159.924mq di Aree di Trasformazione con destinazione produttiva, la superficie complessiva con attività di logistica è indicata di 310.000mq;
- 2) in Comune di Santa Cristina e Bissone (Codice Istat 03018139) si trova un'area per attività logistiche (Logistica KUEHNE + NAGEL) individuata dal PGT vigente (Tavola PdR 28a) come Ambito produttivo (D1), con una superficie fondiaria di circa 158mila mq e una superficie utile di circa 87mila mq, già edificata, accessibile dalla SP234 e dalla SP412, e distante 21km circa dal più vicino casello autostradale di Castel San Giovanni sulla A21 (si ribadisce nuovamente che in corrispondenza del casello autostradale di Castel San Giovanni PC è concentrata una grande area per attività di logistica, denominata *Castel San Giovanni Logistic Park*, con una superficie territoriale di oltre 1.000mila mq già operante e con possibilità di ulteriore espansione); il Comune non ha fornito ulteriori dati attraverso la scheda predisposta dalla Provincia per la revisione del PTCP;

- 3) in Comune di Corteolona e Genzone (Codice Istat 03018056) si trova due aree per attività logistiche: una grande area (Logistiche FM, DHL) individuata dal PGT vigente (Tavola PR02) come area di Piano attuativo *in itinere* prevalentemente produttivo, con una superficie fondiaria di circa 259mila mq e una superficie utile di circa 125mila mq, già edificata, accessibile dalla SP191 e dalla SP234 e notevolmente distante dai caselli autostradali dell'A21 e della A1; un'ulteriore area (Logistica AUTUORI) individuata dal PGT vigente (Tavola PR02) come area del Tessuto urbano consolidato prevalentemente produttivo (TCP), con una superficie fondiaria di circa 67mila mq e una superficie utile di circa 4,5mila mq, già edificata, accessibile dalla SP191 e dalla SP234, e notevolmente distante dai caselli autostradali dell'A21 e della A1; secondo i dati forniti dal Comune nel territorio comunale, a fronte di una superficie di 270.112mq di Aree di Trasformazione con destinazione produttiva e di una superficie di 143.446mq di Aree di Trasformazione con destinazione polifunzionale, la superficie complessiva con attività di logistica è indicata di 185.000mq;
- 4) in Comune di Belgioioso (Codice Istat 03018013) si trova una grande area per attività logistiche (Logistica TTE Europa) individuata dal PGT vigente (Tavola PR04.1a) come area di Ambito delle attività produttive consolidate, con una superficie fondiaria di circa 138mila mq e una superficie utile di circa 20mila mq, già edificata (si prevede un'ulteriore area di ampliamento produttivo con superficie fondiaria di 53mila mq, individuata con ACE), accessibile dalla SP234, e anch'essa notevolmente distante dai caselli autostradali dell'A21 e della A1; secondo i dati forniti dal Comune nel territorio comunale, a fronte di una superficie di 149.828mq di Aree di Trasformazione con destinazione produttiva e di una superficie di 337.828mq di Aree di Trasformazione con destinazione polifunzionale, la superficie complessiva con attività di logistica è indicata di 100.000mq;
- 5) in Comune di Pavia (Codice Istat 03018110) si trova una doppia area per attività logistiche (Logistiche SINTECO, SITAF), individuata dal PGT vigente come Ambito del tessuto urbano consolidato produttivo, con una superficie fondiaria totale di circa 56mila mq e una superficie utile totale di circa 32,5mila mq, già edificata e localizzata in un'area dove sorgono altre attività produttive (sono previste ulteriori superfici di ampliamento per circa 24,0mila mq e 8,7mila mq), accessibile dalla Tangenziale Est di Pavia e anch'essa notevolmente distante dai caselli autostradali dell'A21 e della A1; secondo i dati forniti dal Comune nel territorio comunale, a fronte di una superficie di 214.781mq di Aree di Trasformazione con destinazione produttiva e di una superficie di

907.844mq di Aree di Trasformazione con destinazione polifunzionale, la superficie complessiva con attività di logistica è indicata di 95.000mq;

- 6) in Comune di Cura Carpignano (Codice Istat 03018110) si trova un'area per attività logistiche (Logistica NORTH), individuata dal PGT vigente (Tavole DP A19 e PdR C.1.1) in Ambito produttivo come Area industriale da sottoporre a piano di riqualificazione, con una superficie fondiaria totale di circa 9mila mq e una superficie utile totale di circa 2mila mq, già edificata e localizzata in una grande area dove sorgono altre attività produttive, accessibile dalla SP72 e dalla Tangenziale Est di Pavia, e notevolmente distante dai caselli autostradali della A7 e della A1; il Comune non ha fornito ulteriori dati attraverso la scheda predisposta dalla Provincia per la revisione del PTCP.

Con riguardo gli insediamenti di logistica localizzati nel territorio del Pavese a Nord e Nord-Est del capoluogo Pavia, al confine con Provincia Milano, gravitati sulla SPesSS412 della Val Tidone e sulla SP40 Binasco-Melegnano, si può notare quanto segue:

- 1) in Casorate Primo (Codice Istat 03018034) si trova un'area per attività logistiche (Logistica STACI), individuata dal PGT vigente (Tavole DP12 e PR01) come area degli Ambiti dell'edificato produttivo secondario, con una superficie fondiaria di circa 47mila mq e una superficie utile di circa 23,5mila mq, già edificata, accessibile dalla SP33 e dalla SPexSS526, e distante circa 9,0km dal casello autostradale di Binasco sulla A7 (si evidenzia che in corrispondenza del confinante Comune di Calvignasco MI si trovano altre aree per attività di logistica già operanti su una superficie territoriale di circa 200mila mq); secondo i dati forniti dal Comune nel territorio comunale, a fronte di una superficie di 10.872mq di Aree di Trasformazione con destinazione produttiva e di una superficie di 34.323mq di Aree di Trasformazione con destinazione polifunzionale, la superficie complessiva con attività di logistica è indicata di 105.865mq;
- 2) in Comune di Bereguardo (Codice Istat 03018014) si trova un'area per attività logistiche (Logistica GLS), individuata dal PGT vigente (Tavole DP18 e PR1a) come zona industriale di espansione, con una superficie fondiaria di circa 7mila mq e una superficie utile di circa 2mila mq, già edificata e localizzata in un'area dove sorgono altre attività produttive, accessibile dalla SPexSS526, e distante circa 2,5km dal casello autostradale di Bereguardo sulla A7; secondo i dati forniti dal Comune nel territorio comunale, a fronte di una superficie di 144.797mq di Aree di Trasformazione con destinazione produttiva, non sono individuate superfici specificamente di logistica;

- 3) in Comune di Torre d'Isola (Codice Istat 03018159) si trova un'area per attività logistiche (Logistica TWO TREE), individuata dal PGT vigente (Tavole DdP01 e PR02.1a) come tessuto edificato produttivo, con una superficie fondiaria di circa 9mila mq e una superficie utile di circa 5mila mq, già edificata e localizzata in un'area dove sorgono altre attività produttive, accessibile dalla SPexSS526, e distante circa 2,5km dal casello autostradale di Bereguardo sulla A7; secondo i dati forniti dal Comune nel territorio comunale, non si trovano Aree di Trasformazione con destinazione produttiva e non sono individuate superfici specificamente di logistica;
- 4) in Comune di Velezzo Bellini (Codice Istat 018172), si trova un'area per attività logistiche individuata dall'ultima Variante di PGT vigente (Tavola PR01v) all'interno di un Ambito consolidato e di completamento, e in particolare come Tessuto commerciale e artigianale esistente e di completamento, con una superficie fondiaria di 54mila mq e una superficie utile di 23.000mq; l'area è accessibile dalla Strada Provinciale SP35 e dall'Autostrada A7, il cui casello di Binasco dista circa 6,5km; secondo i dati forniti dal Comune nel territorio comunale, a fronte di una superficie di 2.413mq di Aree di Trasformazione con destinazione produttiva e di una superficie di 56.312mq di Aree di Trasformazione con destinazione polifunzionale, la superficie complessiva con attività di logistica è indicata di 54.000mq;
- 5) in Comune di Siziano (Codice Istat 03018150) si trova due aree per attività logistiche: una grande area con diverse attività di logistica (Logistiche SILO, ESSERS, RHIAG) individuata dal PGT vigente (Tavola PdR 23b) come Ambiti produttivi e in parte come Ambiti di piani attuativi in corso, con una superficie fondiaria complessiva di 250mila mq e una superficie utile complessiva di circa 115mila mq, già edificata e localizzata in un'area dove sorgono altre attività produttive (con un'ulteriore superficie destinata ad Ambiti dei Piani Attuativi in corso di circa 245mila mq), accessibile dalla SP40 Binasco-Melegnano, e distante circa 8,0km dal casello autostradale di Binasco sulla A7; e un'area (Logistica TIESSE) individuata dal PGT vigente (Tavola PdR 23a) come Ambiti di piani attuativi in corso, con una superficie fondiaria totale di circa 156mila mq e una superficie utile totale di circa 65mila mq, già edificata e localizzata in un'area dove sorgono altre attività produttive, accessibile dalla SP205 e dalla SP40 Binasco-Melegnano, e distante circa 10,0km dal casello autostradale di Binasco sulla A7 (si evidenzia che in corrispondenza dei Comuni limitrofi di Pieve Emanuele MI e Lacchiarella MI si trovano altre aree per attività di logistica già operanti, con superfici territoriali rispettivamente di circa 400mila e di circa 500mila mq); secondo i dati forniti dal Comune nel territorio comunale, a fronte di una superficie di 23.044mq di Aree di

Trasformazione con destinazione produttiva e di una superficie di 269.394mq di Aree di Trasformazione con destinazione polifunzionale, la superficie complessiva con attività di logistica è indicata di 365.582mq;

- 6) in Comune di Landriano (Codice Istat 03018078) si trova tre aree per attività logistiche: una prima area (Logistica BRT Landriano Interporto) individuata dal PGT vigente (Tavola PR1) come Tessuto consolidato produttivo, con una superficie fondiaria di circa 168mila mq e una superficie utile complessiva di circa 60mila mq, già edificata, accessibile dalla SP2 e dalla SP40 Binasco-Melegnano, e distante circa 12,0km dal casello autostradale di Melegnano sulla A1 (si prevedono due ulteriori aree di ampliamento produttivo con superficie territoriale di 130mila mq e 82mila mq circa di nuova SLP, individuate come ambiti di trasformazione, ambito 1 e 2, in Tavola DP1, in parte in corso di edificazione con Logistica ALDI grande distribuzione); una seconda area (Logistica integrata CAB LOG) individuata dal PGT vigente (Tavola PR1) come Tessuto consolidato produttivo, con una superficie fondiaria di circa 54mila mq e una superficie utile complessiva di circa 27mila mq, già edificata, accessibile dalla SP2 e dalla SP40 Binasco-Melegnano, e distante circa 13,0km dal casello autostradale di Melegnano sulla A1; una terza area (Logistica GEODIS) individuata dal PGT vigente (Tavola PR1) in parte come Tessuto consolidato produttivo e in parte attuata mediante SUAP, con una superficie fondiaria di circa 240mila mq e una superficie utile complessiva di circa 120mila mq, già edificata, accessibile dalla SP412 e dalla SP165, e distante circa 9,5km dal casello autostradale di Melegnano sulla A1 (si evidenzia che in corrispondenza del Comune limitrofo di Carpiano MI si trovano altre aree per attività di logistica già operanti, con una superficie territoriale di circa 400mila mq); secondo i dati forniti dal Comune nel territorio comunale, a fronte di una superficie di 149.760mq di Aree di Trasformazione con destinazione produttiva e di una superficie di 372.720mq attuata tramite SUAP per funzioni logistiche, la superficie con attività di logistica è indicata di 207.195mq da sommarsi a quelle di SUAP;
- 7) in Comune di Bascapè (Codice Istat 03018009) si trova un'area produttiva all'interno della quale sono ammesse le attività logistiche, individuata dal PGT vigente (Tavola DdP19) come Ambito di Trasformazione produttivo (ATP-PL1), con una superficie territoriale di circa 194mila mq e una possibilità edificatoria pari a circa 117mila mq di superficie lorda di pavimento, che risulta in corso di attuazione, accessibile dalla SP2, distante circa 9,0km dal casello autostradale di Melegnano sulla A1; il Comune non ha fornito ulteriori dati attraverso la scheda predisposta dalla Provincia per la revisione del PTCP;

- 8) in Comune di Marzano (Codice Istat 03018087) si trova un'area per attività logistiche (Logistiche GEODIS, MARR) individuata dal PGT vigente (Tavole DP08 e PR1) come Area consolidata produttiva, con una superficie fondiaria di circa 135mila mq e una superficie utile complessiva di circa 42,5mila mq, già edificata, accessibile dalla SP128, e notevolmente distante dai caselli autostradali dell'A7 e della A1; secondo i dati forniti dal Comune nel territorio comunale, a fronte di un'assenza di Aree di Trasformazione con destinazione produttiva, la superficie complessiva con attività di logistica è indicata di 135.200mq;
- 9) in Comune di Villanterio (Codice Istat 03018180) si trova un'area per attività logistiche (Logistica 93) individuata dal PGT vigente (Tavole DP22 e DP23) come area del Tessuto prevalentemente artigianale, industriale e commerciale, e come area degli Ambiti di trasformazione di nuova previsione, soggetta a piano di lottizzazione produttivo, con una superficie territoriale complessiva di circa 160mila mq e una superficie utile di circa 46mila mq, già edificata, accessibile dalla SP128 e dalla SP235, e distante circa 9,0km dal casello autostradale di Lodi sulla A1; secondo i dati forniti dal Comune nel territorio comunale, a fronte di una superficie di 152.251mq di Aree di Trasformazione con destinazione produttiva e di una superficie di 120.930mq di Aree di Trasformazione con destinazione polifunzionale, la superficie complessiva con attività di logistica è indicata di 154.550mq;
- 10) in Comune di Copiano (Codice Istat 03018053) si trova un'area per attività logistiche (Logistica GEODIS) individuata dal PGT vigente come Tessuto urbano consolidato prevalentemente produttivo, con una superficie fondiaria di circa 58mila mq e una superficie utile di circa 34mila mq, già edificata, accessibile dalla SP235, e distante circa 14,0km dal casello autostradale di Lodi sulla A1; il Comune non ha fornito ulteriori dati attraverso la scheda predisposta dalla Provincia per la revisione del PTCP.

Con riguardo gli insediamenti di logistica localizzati nei Comuni appartenenti al territorio della Lomellina, si può notare quanto segue:

- 1) in Comune di Vigevano (Codice Istat 03018177) si trovano due aree per attività logistiche: un'area (Autotrasporti Vallin) individuata dal PGT vigente (Tavola PdR04) come area del Tessuto per attività produttive, con una superficie fondiaria di circa 7mila mq e una superficie utile di circa 1,5mila mq, già edificata e localizzata in un'area dove sorgono altre attività produttive, accessibile dalla SP206; un'area (Autotrasporti La Vigevanese) individuata dal PGT vigente (Tavola PdR12) come area del Tessuto per

- attività commerciali, con una superficie fondiaria di circa 4mila mq e una superficie utile di circa 1,5mila mq, già edificata e localizzata in un'area dove sorgono altre attività produttive commerciali, accessibile dalla SPexSS494 Vigevanese; entrambe le aree sono notevolmente distanti dai caselli autostradali della A4; secondo i dati forniti dal Comune nel territorio comunale, a fronte di una superficie di 596.963mq di Aree di Trasformazione con destinazione produttiva, non sono individuate superfici specificamente di logistica;
- 2) in Comune di Cassolnovo (Codice Istat 03018035) si trovano un'area per attività logistiche (Autotrasporti Aquila) individuata dal PGT vigente (Tavola PdR04a) come area degli Ambiti a carattere prevalentemente produttivo, con una superficie fondiaria di circa 5mila mq e una superficie utile di circa 1mila mq, già edificata e localizzata in un'area dove sorgono altre attività produttive, accessibile dalla SP206 e notevolmente distante dai caselli autostradali della A4 (si evidenzia che in corrispondenza del vicino Comune di Trecate NO, al confine con il Comune di Novara lungo la SPexSS11 Padana Superiore, si trovano altre aree per attività di logistica in corso di realizzazione con una superficie territoriale complessiva di circa 600mila mq); secondo i dati forniti dal Comune nel territorio comunale, a fronte di una superficie di 69.909mq di Aree di Trasformazione con destinazione produttiva e di una superficie di 54.126mq di Aree di Trasformazione con destinazione polifunzionale, non sono individuate superfici specificamente di logistica;
- 3) in Comune di Villanova d'Ardenghi (Codice Istat 018172), si trova un'area per attività logistiche individuata dal PGT vigente (Tavola PR01) all'interno di un Area consolidata produttiva, con una superficie fondiaria di 20mila mq e una superficie utile di 10.000mq; l'area è accessibile dalla Strada Provinciale SP596 e dall'Autostrada A7, il cui casello di Gropello Cairoli dista circa 3,5km; secondo i dati forniti dal Comune nel territorio comunale, a fronte di una superficie di 125.100mq di Aree di Trasformazione con destinazione produttiva, la superficie complessiva con attività di logistica è indicata di 9.536mq;
- 4) in Comune di Ottobiano (Codice Istat 03018106) si trovano un'area per attività logistiche (Logistica FERCAM) individuata dal PGT vigente (Tavola PR02a) come area delle Zone produttive e in particolare come Insediamenti artigianali ed industriali logistici, con una superficie fondiaria di circa 55mila mq e una superficie utile di circa 32,5mila mq, già edificata, accessibile dalla SP183 e dalla SP16, e notevolmente distante dai caselli autostradali esistenti, anche se posizionata sull'itinerario della

prevista autostrada regionale Broni-Mortara; secondo i dati forniti dal Comune nel territorio comunale, a fronte di una superficie di 33.050mq di Aree di Trasformazione con destinazione produttiva e di una superficie di 38.115mq di Aree di Trasformazione con destinazione polifunzionale, la superficie complessiva con attività di logistica è indicata di 55.354mq;

- 5) in Comune di Mortara (Codice Istat 03018102) si trova il *Terminal Intermodale di Mortara* (TIMO), individuato dal PGT vigente (Tavole DP01, DP01bis) come area dei Tessuti a caratterizzazione mista produttiva e commerciale, con una superficie fondiaria di 652mila mq e una superficie utile di circa 32mila mq, già edificata (con previsione di un ampliamento con superficie territoriale di circa 327mila mq e superficie lorda di pavimento prevista di circa 262mila mq, in un'area individuata come Ambiti di trasformazione a prevalente funzione logistica di espansione AT14LE); il Comune non ha fornito ulteriori dati attraverso la scheda predisposta dalla Provincia per la revisione del PTCP.

Quadro sinottico delle aree con attività logistiche presenti in Provincia di Pavia (2019)

Comune	N.Aree	Accessibilità	Dist.Casello	ST (mq)	SU (mq)
Broni	2	SP202 / A21	1,5km	252.000	120.000
Broni	1	SP202 / A21	1,5km	47.000	22.000
Stradella	3	SP55 / A21	2,5km	316.000	176.000
Stradella	1	SP55 / A21	2,5km	163.000	163.000
Arena Po	1	FS / SP75 / SP144	11,0km	249.000	5.000
Arena Po	1	SP10 / A21	8,0km	110.000	50.000
Bressana Bottarone	1	SP1 / SP35 / A21	6,0km	135.000	59.000
Bressana Bottarone	1	SP12 / SP35 / A21	7,5km	66.000	40.000
(Bressana Bottarone)	(1)	(SP12 / SP35 / A21)	(7,5km)	(300.000)	()
San Cipriano Po	1	SP55 / A21	3,0km	63.000	37.800
Silvano Pietra	1	SP12 / SP206 / A7	4,8km	5.000	1.500
Casei Gerola	1	SP12 / SP206 / A7	2,5km	17.000	9.000
Voghera	1	SP206 / A7	2,8km	35.000	17.000
Voghera	1	SP206 / A7	6,0km	7.500	3.500
Totale parziale	16			1.465.500	703.800

	(1)			(300.000)	()
Chignolo Po	1	FS / SP234 / A1	6,0Km	344.000	4.500
Chignolo Po	1	SP32 / SP193 / A21	8,7km	132.000	39.000
Santa Cristina e B.	1	SP234 / SP412 / A21	11,0km	158.000	87.000
Corteolona e G.	1	SP191 / SP234		259.000	125.000
Corteolona e G.	1	SP191 / SP234		67.000	4.500
Belgioioso	1	SP234		138.000	20.000
Pavia	2	TE / SP234		95.000	50.500
Cura Carpignano	1	TE / SP72		9.000	2.000
Totale parziale	9			1.202.000	332.500
Casorate Primo	1	SP33 / SP526 / A7	9,0km	47.000	23.500
Bereguardo	1	SP526 / A7	2,5km	7.000	2.000
Torre d'Isola	1	SP526 / A7	2,5km	9.000	5.000
Velezzo Bellini	1	SP35 / A7	6,5km	54.000	23.000
Siziano	3	SP40 / A7	8,0km	250.000	115.000
Siziano	1	SP205 / SP40 / A7	10,0km	156.000	56.000
Landriano	1	SP2 / SP40 / A1	12,0km	168.000	60.000
Landriano	1	SP2 / SP40 / A1	13,0km	54.000	27.000
Landriano	1	SP412 / SP165 / A1	9,5km	240.000	120.000
(Landriano)	(2)	(SP2 / A1)	(9,0km)	(130.000)	(82.000)
(Bascapè)	(1)	(SP2 / A1)	(9,0km)	(194.000)	(117.000)
Marzano	1	SP128		135.000	42.500
Villanterio	1	SP128 / SP235 / A1	9,0km	160.000	46.000
Copiano	1	SP235 / A1	14,0km	58.000	34.000
Totale parziale	14			1.338.000	554.000
	(3)			(324.000)	(199.000)
Vigevano	1	SP206		7.000	1.500
Vigevano	1	SP494		4.000	1.500
Cassolnovo	1	SP206		5.000	1.000
Villanova d'Ardenghi	1	SP596 / A7	3,5km	20.000	10.000
Ottobiano	1	SP183 / SP16		55.000	32.500
Mortara	1	FS		652.000	32.000
(Mortara Prev.)	(1)	(FS)		(327.000)	(262.000)

Totale parziale	6	743.000	78.500
	(1)	(327.000)	(262.000)
Totale complessivo	45	4.748.500	1.668.800
	(5)	(951.000)	(461.000)

Fonte dati: Piani di Governo del Territorio comunali vigenti (tra parentesi sono indicate le logistiche in corso di attuazione e realizzazione)

Il sistema delle logistiche esistenti e attive nel territorio provinciale è sintetizzato nella Figura 4 (Individuazione delle logistiche esistenti – scala 1:150.000) di seguito allegata, nella quale sono riportati sul territorio provinciale: i Comuni interessati da logistiche esistenti, la rete ferroviaria, la rete autostradale, la rete stradale primaria aggiornata (secondo la classificazione del PTVE, Tavola 4), e il restante della rete stradale locale (sempre secondo la classificazione del PTVE, Tavola 4).

Di seguito si riportano le foto aeree relative agli insediamenti logistici di maggiori dimensioni (con superficie territoriale maggiore a un ettaro) esistenti nell'ambito della Provincia di Pavia al fine di costruire una sorta di atlante fotografico della logistica nei suoi rapporti con il territorio, i centri abitati, le aree agricole e naturalistiche del contesto di riferimento. Tale sorta di atlante va letto in relazione ai dati descrittivi e quantitativi di cui sopra.

La ricognizione fotografica rende maggiormente evidente come alcuni temi siano stati posti in subordine all'insediamento delle logistiche; non si è tenuto in debito conto ad esempio al consumo di suolo e alla rigenerazione urbana; all'ambientazione, mitigazione e compensazione delle aree destinate alla logistica; e, in generale, all'inserimento paesaggistico. Le aree di logistica appaiono spesso come organismi a sé stanti rispetto al territorio, ai nuclei abitati, alla rete ecologica.

ATLANTE FOTOGRAFICO DELLA LOGISTICA IN PROVINCIA DI PAVIA - 1



Ambito territoriale dell'Oltrepo pavese - Comune di Broni



Ambito territoriale dell'Oltrepo pavese - Comune di Stradella

ATLANTE FOTOGRAFICO DELLA LOGISTICA IN PROVINCIA DI PAVIA - 2



Ambito territoriale dell'Oltrepo pavese - Comune di Area Poi



Ambito territoriale dell'Oltrepo pavese - Comune di Bressana Bottarone

ATLANTE FOTOGRAFICO DELLA LOGISTICA IN PROVINCIA DI PAVIA - 3



Ambito territoriale dell'Oltrepò pavese - Comune di San Cipriano Po



Ambito territoriale dell'Oltrepò pavese - Comune di Casei Gerola

ATLANTE FOTOGRAFICO DELLA LOGISTICA IN PROVINCIA DI PAVIA - 4



Ambito territoriale dell'Oltrepò pavese - Comune di Voghera



Ambito territoriale del Pavese - Comune di Chignolo Po

ATLANTE FOTOGRAFICO DELLA LOGISTICA IN PROVINCIA DI PAVIA - 5



Ambito territoriale dell'Oltrepò pavese - Comune di Santa Cristina e Bissone



Ambito territoriale del Pavese - Comune di Cortelona e Genzone

ATLANTE FOTOGRAFICO DELLA LOGISTICA IN PROVINCIA DI PAVIA - 6



Ambito territoriale dell'Oltrepò pavese - Comune di Belgioioso



Ambito territoriale del Pavese - Comune di Pavia

ATLANTE FOTOGRAFICO DELLA LOGISTICA IN PROVINCIA DI PAVIA - 7



Ambito territoriale dell'Oltrepò pavese - Comune di Casorate Primo



Ambito territoriale del Pavese - Comune di Velezzo Bellini

ATLANTE FOTOGRAFICO DELLA LOGISTICA IN PROVINCIA DI PAVIA - 8



Ambito territoriale dell'Oltrepò pavese - Comune di Sizzano



Ambito territoriale del Pavese - Comune di Landriano

ATLANTE FOTOGRAFICO DELLA LOGISTICA IN PROVINCIA DI PAVIA - 9



Ambito territoriale dell'Oltrepo pavese - Comune di Marzano



Ambito territoriale del Pavese - Comune di Villanterio

ATLANTE FOTOGRAFICO DELLA LOGISTICA IN PROVINCIA DI PAVIA - 10



Ambito territoriale dell'Oltrepò pavese - Comune di Copiano



Ambito territoriale della Lomellina- Comune di Villanova d'Ardenghi

ATLANTE FOTOGRAFICO DELLA LOGISTICA IN PROVINCIA DI PAVIA - 11



Ambito territoriale della Lomellina - Comune di Ottobiano



Ambito territoriale della Lomellina- Comune di Mortara

Alla luce delle indagini svolte si possono evidenziare le seguenti criticità delle attività di logistica insediata all'interno del territorio della Provincia di Pavia:

- 1) anzitutto si deve sottolineare che attualmente persiste una carezza del quadro normativo, programmatico e pianificatorio sul tema della logistica, e che la maggior parte dell'ubicazione delle logistiche è stata per un lungo periodo affidata prevalentemente a decisioni comunali, in aree individuate dagli strumenti urbanistici comunali come aree a carattere produttivo, o addirittura in aree sottoposte a procedura di SUAP in variante urbanistica, in mancanza di una legislazione cogente in materia e di disposizioni con carattere prescrittivo nella pianificazione di livello superiore, provinciale e regionale;

peraltro, come evidenziato dal primo paragrafo della presente relazione, va sottolineato che, in base alle ultime normative emanate da Regione Lombardia, la logistica (comprensiva delle attività di stoccaggio, movimentazione merci, magazzini) oltre la superficie territoriale di cinquemila metri quadrati è oggi considerata come funzione a sé stante e deve essere individuata specificamente nel Piano di Governo del Territorio;¹⁴⁷ essa inoltre produce sempre e comunque consumo di suolo, anche nel caso di ampliamenti attività economiche esistenti;¹⁴⁸ e va localizzata prioritariamente nelle aree di rigenerazione urbana e territoriale, e pertanto qualunque previsione di logistica deve verificare preventivamente la sussistenza e la consistenza delle aree di rigenerazione urbana e territoriale individuate dal Comune;¹⁴⁹

va ancora segnalato che, come si evince dalla recente legislazione regionale in materia, la localizzazione della logistica proposta dai Comuni deve verificarsi con i contenuti del PTCP, restando in capo alla Provincia le indicazioni e le disposizioni relative ai contenuti minimi e agli elementi qualitativi, sia orientativi che prevalenti, per la pianificazione comunale sui temi di interesse sovracomunale, che devono essere previsti nel Documento di Piano, nel Piano delle Regole e nel Piano dei Servizi del PGT comunale;

- 2) va rilevata poi la mancaza di un quadro territoriale analitico e aggiornato relativamente alla consistenza degli insediamenti di logistica ubicati in ambito

147 Ai sensi dell'articolo 8, comma 2, lettera 'e-sexies', della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.

148 Ai sensi dell'articolo articolo 5, comma 4, quarto periodo, della LR n.31 del 2014 e ss.mm.ii.

149 Ancora ai sensi dell'articolo 8, comma 2, lettera 'e-sexies', della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.

provinciale; la preliminare ricerca effettuata in questa sede ha carattere di ricognizione sullo stato attuale del fenomeno e deve essere affinata e aggiornata con le informazioni dei Comuni, anche in considerazione del fatto che il quadro è cambiato notevolmente nell'ultimo periodo; certo è che i contenuti del vigente PTCP non sono supportati da un'analisi apposita del sistema delle logistiche attive e in corso di realizzazione sul territorio provinciale, e che le disposizioni della normativa di piano provinciale vigente non tengono conto della realtà territoriale pavese dettando norme di carattere generale; il quadro andrebbe altresì maggiormente approfondito con le localizzazioni e i dati relativi alle logistiche già esistenti nei territori provinciali limitrofi di Novara, Milano, Lodi e Piacenza;

il monitoraggio delle aree del territorio provinciale dedicate alle attività di logistica è azione che andrebbe prevista come indispensabile nell'ambito della revisione del PTCP, al fine di aggiornare e precisare la situazione delle funzioni logistiche esistenti e di quelle in corso di proposta o realizzazione; alla stessa stregua andrebbe formato un quadro nuovo consistente nel censimento delle aree di rigenerazione urbana e territoriale, individuate dai Comuni,¹⁵⁰ anch'esso da inserire nel monitoraggio a seguito della revisione del PTCP;

- 3) emerge inoltre una situazione che mette in luce una dimensione notevole dell'insieme delle logistiche già presenti sul territorio provinciale; ad oggi si contano aree utilizzate per attività di logistica per quasi mezzo migliaio di ettari, con un aumento di quindici volte rispetto al Censimento Regionale del 2003 (475 ettari circa del 2019 contro i 32 ettari circa del 2003) e con dimensioni notevoli degli impianti (oltre 130mila mq in media, escludendo gli impianti minori e l'interporto di Mortara);

la situazione attuale evidenzia un quadro che presenta non solo numerose aree con logistiche di recente impianto, ma anche notevoli dimensioni delle strutture stesse, funzionali alle attività previste, anche in una logica di future espansioni;

tale aumento esponenziale del fenomeno delle logistiche, del quale si è già dato conto nella presente relazione, è derivato dal forte incremento delle attività legate alla commercializzazione di questo tipo (*e-commerce*) e dalla necessità di strutture a supporto di ampie dimensioni; tale andamento di rapida crescita delle attività di logistica si è ulteriormente verificato nel recente periodo di pandemia e pare indirizzato verso ulteriori sviluppi;

150 Ai sensi dell'articolo 8, comma 2, lettera 'e-quinquies', e dell'articolo 8-bis della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.

- 4) altro dato rilevante è la diffusione sul territorio provinciale in ordine sparso e con una logica insediativa di tipo meramente aziendale, che spesso non tiene conto di una possibile concentrazione e razionalizzazione delle logistiche, e di una migliore localizzazione rispetto al sistema insediativo e ambientale esistente nell'ambito territoriale di riferimento;

questo fenomeno di distribuzione delle aree di logistica è avvenuto fino ad oggi in modo rapido e frammentato e poco controllato in tutto il contesto territoriale regionale, anche in ragione della sottovalutazione della questione, in termini di sovracomunalità degli interventi proposti e da realizzare sul territorio;

essi si sono in diversi casi insediati non solo senza una opportuna valutazione delle potenzialità di alcune aree (maggiormente strategiche dal punto di vista dell'accessibilità) rispetto ad altre (avulse dalla rete della mobilità primaria esistente su gomma e su ferro), ma anche senza un'adeguata valutazione delle criticità di carattere ambientale rispetto al contesto sovracomunale;

- 5) infine va messo in rilievo che la gran parte dei flussi di traffico pesante delle logistiche presenti sul territorio provinciale grava sulla rete stradale di competenza della Provincia di Pavia, la quale non risulta adeguata alle nuove ulteriori esigenze e necessita di una costante manutenzione;

anche questo tema non ha trovato un'adeguata soluzione, in ragione del fatto che le logistiche si sono insediate soprattutto lungo la rete della mobilità su gomma, fenomeno riscontrabile in tutto il territorio regionale, e che (ad aggravare la situazione) nel territorio provinciale si sono localizzate in diversi casi in corrispondenza di infrastrutture di traffico stradale inadatte per dimensione, capacità, flussi esistenti, per le quali non sono state nemmeno previste opere di riqualificazione e adeguamento ai nuovi carichi;

a tale scopo si rileva la mancanza di un aggiornamento del Piano Territoriale della Viabilità Extraurbana (PTVE) della Provincia di Pavia, da realizzarsi tenendo conto di una coerente classificazione della rete della mobilità e di un inquadramento delle necessità di miglioramento, atte a supportare le strutture di logistica;

inoltre si evidenzia altresì la mancanza di dati aggiornati sul traffico, sia leggero che pesante, afferente alla rete della mobilità provinciale, da analizzare attraverso appositi rilievi con uno studio della Provincia, nel quale occorrerebbe confrontare anche le

questioni relative ai flussi di merci su gomma e su ferro che riguardano il territorio provinciale.

6. LE LINEE DI INDIRIZZI PER LA REVISIONE DEL PTCP

Con Deliberazione del Consiglio Provinciale n.16 del 29 aprile 2019 la Provincia di Pavia ha definito il documento contenente le *Linee di indirizzo per l'adeguamento e la revisione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale*, nel quale si specifica l'obiettivo generale di organizzare e governare lo sviluppo della logistica.

Nel dettaglio tale documento evidenzia la necessità di ordinare le attività della logistica in rapporto al sistema infrastrutturale regionale e provinciale, e di definire i criteri di supporto al processo decisionale per la compatibilità di ogni futura iniziativa, attivando le politiche sintetizzabili nei seguenti punti:

- 1) favorire, di concerto coi comuni interessati, la riconversione e il recupero delle aree produttive esistenti;
- 2) indirizzare la localizzazione delle aree polifunzionali produttive-logistiche in vicinanza dei principali nodi ferroviari e autostradali;
- 3) individuare criteri di efficienza logistica, in relazione alle caratteristiche delle attività e delle infrastrutture;
- 4) definire le modalità degli specifici accordi territoriali per la localizzazione delle logistiche.

I suddetti obiettivi sono pertanto assunti quali elementi di base per lo sviluppo della presente parte della proposta di Variante di PTCP, parimenti a quelli diretti a una maggiore chiarezza e semplificazione sia del quadro cartografico di riferimento sia della normativa specifica di piano.

Va inoltre evidenziato che, come si è già visto, la ripetizione degli obiettivi in punti differenti nella Relazione e nella Normativa di attuazione del PTCP vigente (PTCP, Nda, articolo I-4, *Obiettivi generali e specifici*; articolo V-1, *Obiettivi specifici per la mobilità*; e altresì *Allegato 1* della Nda) crea difficoltà di lettura, in alcuni casi individuando obiettivi che non competono propriamente allo strumento di pianificazione territoriale provinciale e in altri inserendo specifiche azioni da realizzare, anziché chiari obiettivi da perseguire e raggiungere.

Pertanto, volendo raggruppare e concentrare gli obiettivi generali riguardanti il sistema della mobilità e della logistica in un unico paragrafo della normativa di piano, essi possono riassumersi nei seguenti temi:

- 1) contribuire al miglioramento della connettività e dell'accessibilità del territorio provinciale per rafforzarne l'attrattività, la competitività e lo sviluppo socio-economico; contribuire al miglioramento dei collegamenti con la rete maggiore della mobilità su gomma e su ferro, e con i poli principali (Milano, Novara, Vercelli, Alessandria, Piacenza, Lodi, Cremona);
- 2) orientare gli interventi di riqualificazione e realizzazione delle infrastrutture viarie per razionalizzare e rendere più efficiente il sistema della mobilità all'interno del territorio provinciale; orientare le proposte per la riduzione delle congestioni degli itinerari (collegamenti ai poli di Pavia, Vigevano, Voghera, attraversamenti urbani e fluviali) verso soluzioni ottimali e di minore impatto ambientale;
- 3) indirizzare la localizzazione degli insediamenti di valenza sovracomunale in rapporto alla struttura delle aste e dei nodi della rete della mobilità e alla consistenza dei flussi di traffico, esistenti e previsti, favorendo la concentrazione in aree strategiche dal punto di vista dell'accessibilità e dell'intermodalità, piuttosto che la diffusione e la dispersione sul territorio;
- 4) promuovere una sostenibilità ambientale per la tutela, valorizzazione e sviluppo del sistema della mobilità e dei trasporti, indicando i criteri per l'organizzazione, il dimensionamento, la costruzione e l'inserimento ambientale e paesaggistico delle infrastrutture in rapporto alle reti ecologiche.

Tali obiettivi dovranno trovare adeguato riscontro nelle previsioni e nella normativa di piano, attraverso la quale si potranno individuare le disposizioni necessarie a perseguire una migliore tutela, valorizzazione e sviluppo del territorio provinciale con riguardo ai temi della mobilità e della logistica.

Nello specifico sarà necessario indicare, sistematizzare e precisare i seguenti aspetti sia a livello cartografico che a livello normativo:

per quanto attiene al sistema della mobilità:

- 1) verificare e riconoscere la classificazione delle strade provinciali di interesse sovracomunale, e le criticità della rete presenti sul territorio;

- 2) individuare gli interventi di previsione per riqualificazione e modifica della rete viaria provinciale, sulla base dei criteri di: riduzione del consumo di suolo agricolo e delle ricadute ambientali, di razionalizzazione della rete esistente, di aumento della sicurezza stradale;
- 3) distinguere i tratti di viabilità di previsione sottoposti a salvaguardia da quelli con carattere indicativo, specificandone le relative prescrizioni dal punto di vista delle trasformazioni territoriali ammesse;
- 4) specificare adeguatamente i criteri attuabili per l'organizzazione, il dimensionamento, la realizzazione e l'inserimento ambientale e paesaggistico delle infrastrutture della viabilità;

per quanto attiene alle attività di logistica:

- 1) verificare e riconoscere le attività di logistica presenti sul territorio e le loro possibilità di ampliamento sulla base della pianificazione territoriale e degli interventi in corso di attuazione, evidenziando le relative criticità;
- 2) precisare i contenuti minimi per i Comuni, nell'ambito di varianti agli strumenti urbanistici comunali, stabilendo la necessità di individuazione preventiva delle aree nella quali è prevista la possibilità di ampliare o realizzare attività di logistica, sulla base dei criteri di: riduzione del consumo di suolo agricolo e delle ricadute ambientali; localizzazione in continuità con aree produttive esistenti; accessibilità alle reti della mobilità su gomma e su ferro;
- 3) definire i contenuti minimi delle proposte di ampliamento o realizzazione di attività di logistica, attraverso la predisposizione di appositi studi di indagine di traffico esistente e indotto, di previsioni di adeguamento della rete infrastrutturale, di analisi di inserimento ambientale e paesaggistico e delle compensazioni previste, di eventuali contributi perequativi;
- 4) specificare adeguatamente i criteri attuabili per l'organizzazione, il dimensionamento, la realizzazione e l'inserimento ambientale e paesaggistico degli insediamenti di logistica.

7. LE ISTANZE PER LA VARIANTE DI PTCP

Le istanze pervenute a seguito dell'approvazione dell'ultima Variante di PTCP /di cui alla Deliberazione del Consiglio Provinciale n.30 del 23 aprile 2015) e dell'avvio di procedimento della revisione del PTCP (di cui al Decreto Presidenziale n.138 del 27 maggio 2019), nonché quelle pervenute in concomitanza della presentazione del Documento di Scoping e della prima conferenza di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), tenutasi a Pavia in data 18 dicembre 2019, hanno evidenziato alcuni aspetti, che i soggetti proponenti ritengono necessario affrontare nel corso della redazione della revisione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, anche con riguardo al tema della mobilità e della logistica, di cui si occupa la presente relazione. In particolare sono emersi, tra gli altri (attenzione ai contenuti ambientali del piano, riduzione del consumo di suolo, ridefinizione degli ambiti agricoli strategici, aggiornamento del quadro paesaggistico e ambientale, e della rete ecologica provinciale), i seguenti aspetti salienti attinenti al tema della mobilità e della logistica:

- 1) viene evidenziato il quadro ambientale critico, in particolare anche per quanto riguarda la *qualità dell'aria e l'inquinamento atmosferico*;¹⁵¹
- 2) si sottolinea la situazione critica delle infrastrutture per la mobilità e la problematicità di *progetti come quello dell'autostrada Broni-Mortara che non risolvono le criticità esistenti, ma le accentuano andando in senso contrario rispetto alle peculiarità del territorio*;¹⁵² si ritiene necessaria *l'ottimizzazione del sistema della mobilità al fine di decongestionare l'intero sistema infrastrutturale*, anche mediante uno *specifico tavolo di approfondimento tra Provincia e Comuni interessati*;¹⁵³

151 Si vedano in particolare: istanza dell'associazione Legambiente del 29 luglio 2019, pag.2 e osservazione del 14 febbraio 2020, pagg.4-8; istanza del Comune di Parona del 29 luglio 2019 e osservazione del 18 febbraio 2020; istanza del Comune di Bressana Bottarone del 30 luglio 2019, pagg.1, 4 e osservazione del 18 dicembre 2019, pagg.4-5; istanza dei Comuni aderenti alla Consulta ambiente e territorio del 31 luglio 2019, pag.3 e osservazioni del 17 dicembre 2019, pagg.2-3 e del 24 febbraio 2020, pagg.1-2; istanza dell'associazione Italia Nostra del 31 luglio 2019, pagg.4-5.

152 Si vedano in particolare: istanza dell'associazione Legambiente del 29 luglio 2019, pag.14 e osservazione del 14 febbraio 2020, pag.3; istanza dell'associazione Italia Nostra del 31 luglio 2019, pag.4; istanza dell'associazione Futuro sostenibile in Lomellina del 17 dicembre 2019, pag.5, 8-9; osservazione del Comune di Bressana Bottarone del 18 dicembre 2019, pag.4; osservazione dell'associazione Amministratori della Lomellina del 24 febbraio 2020, pag.2.

153 Si veda in particolare: istanza del Comune di Pavia del 31 luglio 2019, pagg.4-5.

- 3) è rimarcata l'esigenza di *organizzare e governare lo sviluppo della logistica con un'attività di coordinamento sovra-comunale*, anche considerando *misura le criticità del trasporto merci e della viabilità sulle strade provinciali*;¹⁵⁴
- 4) si evidenzia la necessità di *rigenerazione e riqualificazione delle aree degradate e dismesse* e di *verificare la disponibilità di insediamenti produttivi già esistenti e inutilizzati prima di procedere con nuovi progetti*;¹⁵⁵
- 5) è sollecitato l'inserimento di *disposizioni perequative per conseguire un'equa ripartizione tra comuni degli effetti positivi e negativi derivanti da determinati insediamenti e/o opere infrastrutturali di scala sovra comunale*;¹⁵⁶
- 6) si evidenzia la necessità di *salvaguardia e valorizzazione dei contesti ambientali e naturalistici* esistenti e sui quali gravitano le pressioni derivanti da insediamenti di logistica di ampie dimensioni;¹⁵⁷
- 7) si chiede, oltre ad una integrazione del Trasporto Pubblico Locale, di promuovere la *mobilità ciclistica* valorizzando le ciclovie esistenti e i percorsi lungo il sistema delle acque superficiali;¹⁵⁸
- 8) viene ribadita infine la necessità di un *adeguamento e semplificazione della normativa* come insieme di *norme dispositive e non soggette a interpretazione*.¹⁵⁹

154 Si vedano in particolare: istanza del Comune di Bressana Bottarone del 30 luglio 2019, pag.3 e osservazione del 18 dicembre 2019, pag.3; istanza dei Comuni aderenti alla Consulta ambiente e territorio del 31 luglio 2019, pag.3; istanza dell'associazione Italia Nostra del 31 luglio 2019, pag.4; osservazione dell'associazione Futuro sostenibile in Lomellina del 17 dicembre 2019, pagg.7-8 e del 17 dicembre 2019, pag.5), anche in considerazione delle proposte di nuove attività logistiche (istanza del Comune di Torrevecchia Pia del 18 febbraio 2020.

155 Si vedano in particolare: istanza del Comune di Bressana Bottarone del 30 luglio 2019, pagg.3-4 e osservazione del 18 dicembre 2019, pag.3; istanza del Comune di Codevilla del 31 luglio 2019, pag.2), anche inserendo delle limitazioni all'inserimento delle nuove logistiche, nei casi di presenza di strutture inutilizzate nelle vicinanze (istanza dei Comuni aderenti alla Consulta ambiente e territorio del 31 luglio 2019, pag.3; istanza dell'associazione Italia Nostra del 31 luglio 2019, pag.4; osservazione dell'associazione Futuro sostenibile in Lomellina del 17 dicembre 2019, pag.5.

156 Si vedano in particolare: istanza dell'associazione Legambiente del 29 luglio 2019, pagg.11-12; istanza del Comune di Codevilla del 31 luglio 2019, pag.2; istanza del Comune di Pavia del 31 luglio 2019, pag.5; osservazione dell'associazione Futuro sostenibile in Lomellina del 17 dicembre 2019, pag.3.

157 Si vedano in particolare: osservazione dell'associazione WWF del 18 febbraio 2020, riferita particolarmente al contesto di Landriano e del Lambro meridionale; istanza dell'associazione Lega per l'abolizione della caccia del 2020.

158 Si veda in particolare: osservazione della Provincia di Lodi del 13 dicembre 2019.

159 Si veda in particolare: istanza dei Comuni aderenti alla Consulta ambiente e territorio del 31 luglio 2019, pag.3.

8. LE LINEE GUIDA SULLA PROPOSTA DI VARIANTE DEL PTCP

Occorre fare le seguenti premesse basilari, delle quali si è tenuto conto nell'elaborazione della proposta di Variante del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), in merito agli argomenti di questa parte del piano dedicata al sistema della mobilità e della logistica:

- A) il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale non è il Piano della Mobilità e della Logistica Provinciale; pertanto il tema della mobilità e della logistica affrontato in questa sede va circoscritto entro i termini della pianificazione territoriale provinciale, come fissati dalla normativa vigente in materia;
- B) la parte dedicata allo specifico tema della mobilità e della logistica va intesa come complementare alle altre tematiche della Variante di PTCP, nei contenuti, nelle elaborazioni cartografiche, testuali e normative, in modo che la proposta di piano risulti coerente nelle diverse parti;
- C) i temi fondamentali generali (riduzione del consumo di suolo agricolo, rigenerazione urbana, invarianza idraulica, sistema paesaggistico e ambientale, e in genere i temi di rilevanza sovra provinciale) e specifici (ambiti agricoli strategici, aspetti geologici, progetti infrastrutturali, e in genere i temi di rilevanza sovracomunale) costituiscono presupposti, necessari e preventivi, anche e soprattutto per il tema della mobilità e della logistica.

Con riguardo al tema della mobilità (ribadendo che non ci si sta occupando del piano della mobilità provinciale, ma del tema della mobilità nell'ambito della pianificazione territoriale provinciale), si evidenzia che:

- M1) viene aggiornato e precisato il quadro conoscitivo con la situazione della rete allo stato di fatto e allo stato di progetto, individuando i percorsi di riqualificazione e di nuova realizzazione, da suddividersi in: (1) progetti infrastrutturali di tracciati definitivi, esecutivi, in corso di realizzazione, per i quali valgono le disposizioni di cui all'articolo 18, comma 2, lettera 'b', della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.; (2) progetti infrastrutturali di tracciati indicativi, per i quali valgono le disposizioni di cui all'articolo 15, comma 2, lettera 'e', della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.;

a tal fine la proposta è effettuata in collaborazione e con il supporto del settore Trasporti e Mobilità, nonché del settore Territorio, della Provincia di Pavia, in modo da indicare le aste e i nodi interessati dai suddetti progetti;

- M2) dal punto di vista della normativa di piano, bisogna anzitutto specificare quanto esposto nel precedente punto 'M1' e coordinare le disposizioni con gli elaborati cartografici; occorre altresì aggiornare e ridefinire i contenuti degli articoli della normativa di PTCP vigente, che in numerosi commi entrano nello specifico dettaglio della pianificazione comunale (e vanno riveduti alla luce di quanto precisato dall'articolo 15, comma 2, lettera 'd' della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.: il PTCP *definisce criteri per l'organizzazione, il dimensionamento, la realizzazione e l'inserimento ambientale e paesaggistico con le adeguate opere di rinverdimento e piantagione delle infrastrutture riguardanti il sistema della mobilità*; nonché dall'articolo 15, comma 2, lettera 'c' della medesima legge: il PTCP *indica elementi qualitativi a scala provinciale o sovracomunale, sia orientativi che prevalenti, per la pianificazione comunale e dispone i contenuti minimi sui temi di interesse sovracomunale che devono essere previsti nel documento di piano, nel piano delle regole e nel piano dei servizi*); in particolare i seguenti articoli:

articolo V-1 (obiettivi), con riguardo alla ridefinizione e aggiornamento degli obiettivi, anche in merito a questioni specifiche, quale ad esempio l'istituzione di un *osservatorio permanente per il rilevamento e il monitoraggio dei dati sui flussi di traffico*, previsto dalla relazione di PTCP vigente (pag.35) e da considerarsi strumento utile al fine delle scelte di pianificazione sovracomunale;

articolo V-2 (Nodi di interscambio modale) e articolo V-3 (mobilità ciclabile), con riguardo particolare alle direttive per i Comuni, che in alcuni casi appaiono eccessivamente dettagliate e prescrittive (e, come già detto, sono da rivedere alla luce di quanto specificato dall'articolo 15, comma 2, lettere 'd' e 'c' della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii., come sopraccitato);

articolo V-4 (insediamenti e mobilità), con riguardo particolare al comma 3 che detta le soglie dimensionali degli interventi, atte a determinare l'obbligo di predisposizione degli studi di impatti da traffico (l'articolo V-4, commi 2 e 3, della normativa di PTCP vigente, prevede soglie eccessivamente ampie per l'esclusione dall'obbligo di studio di impatto da traffico, stabilendo tale direttiva solo nei casi di superamento dei valori di *50mila mq di superficie territoriale*, o di *50mila mc di volume edificabile*, o di *10mila mq di superficie a parcheggi*; tanto per esplicitare meglio quanto detto: un insediamento di

logistica inferiore a tali dimensioni discrezionali e localizzate in un piccolo Comune servito da una rete secondaria o minore, potrebbe aggirare la norma eludendo la necessità di studio di impatto da traffico, che invece sarebbe utile proprio nel caso di una logistica localizzata in corrispondenza di un centro minore e gravante su una viabilità di tipo locale, considerando le ricadute sul territorio); appare viceversa corretto che lo studio di impatto da traffico sia assoggettato a parere del settore viabilità della Provincia (come previsto dall'articolo V-4, comma 3, ultimo periodo, della normativa di PTCP vigente);

articolo V-5 (trasporto pubblico su gomma), con riguardo particolare al divieto di nuovi accessi privati sulle strade percorse da linee di trasporto pubblico di interesse sovracomunale (norma della quale non si conosce l'effettiva portata e applicazione in ambito provinciale nel periodo più recente); si evidenzia peraltro che il tema del trasporto pubblico è da mettere in relazione con il Piano di bacino di interesse sovra provinciale; si segnala anche qui il carattere eccessivamente dettagliato e prescrittivo delle disposizioni (ad esempio all'articolo V-5, comma 3, della normativa di PTCP, che dispone per qualunque intersezione semaforizzata, la riduzione dei tempi di semaforizzazione a favore delle linee del Trasporto Pubblico Locale; tale disposizione, come altre, non è evidentemente consona ai contenuti della pianificazione territoriale provinciale del PTCP, e nemmeno di stretta pertinenza delle tematiche di PGT, e non si comprende pertanto come questa possa essere controllata dalla Provincia in sede di compatibilità del PGT comunale al PTCP);

articolo V-6 (viabilità e salvaguardie), con riguardo particolare a quanto già indicato al precedente punto 'M1', ovvero alla distinzione chiara tra percorsi con individuazione prescrittiva (articolo 18, comma 2, lettera 'b', della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.) e percorsi con individuazione orientativa (articolo 15, comma 2, lettera 'e', della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.), come già segnalato;

articolo V-7 (inserimento paesistico e ambientale infrastrutture) con riguardo particolare a quanto previsto dall'articolo 15, comma 2, lettera 'd', della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii., già citato, nella parte in cui il PTCP ha il compito di definire i *criteri per l'inserimento ambientale e paesaggistico con le adeguate opere di rinverdimento e piantagione delle infrastrutture riguardanti il sistema della mobilità*; la definizione di tali criteri deve coerenziarsi espressamente con la parte relativa al paesaggio e all'ambiente;

concludendo in estrema sintesi, l'intera normativa andrebbe rivisitata, anche alla luce del principio che una norma non controllabile dalla Provincia è inutile che sia inserita nel PTCP;

- M3) dal punto di vista della cartografia di piano (e dei relativi strati informativi), è necessario rielaborare la tavola 1a-b-c di PTCP vigente, seguendo due criteri: (a) il criterio di semplificazione e chiarezza dei contenuti, che vanno limitati allo stretto necessario utile alle competenze e alle operatività del PTCP; (b) il criterio di corrispondenza tra gli elementi rappresentati graficamente e le disposizioni normative; a tal fine vanno certamente indicati:

per quanto attiene allo stato di fatto: (1) la rete della mobilità su ferro esistente (linee, stazioni, fermate, anche verificando se confermare le diverse tipologie secondo la classificazione di PTCP vigente di cui all'articolo V-2, comma 1); (2) la rete della mobilità su gomma esistente (tracciati suddivisi per categoria autostradale, primaria, secondaria; svincoli autostradali; anche verificandone le diverse tipologie secondo la classificazione di PTCP vigente, nel caso si intenda rinnovare tale classificazione); (3) le logistiche esistenti e le aree di maggiore concentrazione delle attività di logistica allo stato di fatto; (4) la rete ciclabile sovracomunale esistente (in relazione ai Percorsi Ciclabili di Interesse Regionale PCIR, di cui al Piano Strategico per la Mobilità Ciclistica PRMC);

per quanto attiene allo stato di progetto: (5) la rete della mobilità su ferro di previsione (riqualificazione linee, stazioni, fermate); (6) la rete della mobilità su gomma di previsione (tracciati di riqualificazione e di progetto, suddivisi per categoria autostradale, primaria, secondaria; svincoli autostradali di previsione; classificati anche in base a quanto già indicato nel precedente punto 'M1', suddivisi in tracciati prescrittivi e tracciati indicativi); (7) le logistiche di nuova previsione e in corso di realizzazione (anche non previste dai PGT vigenti, ma individuate tramite il ricorso alla procedura di SUAP); (8) la rete ciclabile sovracomunale di previsione (sempre in relazione ai Percorsi Ciclabili di Interesse Regionale PCIR, individuati nel Piano Strategico per la Mobilità Ciclistica PRMC regionale).

In relazione al tema degli strati informativi, si ritiene qui importante segnalare l'obbligo di consegna della versione definitiva degli *shape files*, secondo quanto disposto dal seguente documento relativo al Sistema Informativo Territoriale (SIT) integrato per la pianificazione provinciale: *Regione Lombardia, Schema fisico Tavola delle Previsioni 1:25.000 Sistema Informativo della Pianificazione Provinciale* (versione 1.6 – settembre

2013) o più versione più aggiornata, da verificare a conclusione dell'*iter* approvativo della revisione del PTCP.

Con riguardo al tema della logistica (ribadendo che non ci si sta occupando del piano della logistica provinciale, ma del tema della logistica nell'ambito della pianificazione territoriale provinciale), si evidenzia che:

L1) anzitutto la tematica deve tenere conto preliminarmente, sia del tema degli Ambiti agricoli strategici (per come si intende rivedere nella variante di PTCP in oggetto), sia del tema della riduzione del consumo di suolo agricolo (che va specificamente declinato a livello provinciale nella variante di PTCP in oggetto, ai sensi della legislazione e pianificazione sovraordinata oggi in vigore);

su questo aspetto va precisato che la normativa e pianificazione vigente in materia prevedono quanto segue:

(1) la possibilità di *ampliamento di attività economiche già esistenti nonché le varianti di cui all'articolo 97 della LR 12 del 2005* (attinenti alla procedura di SUAP), è ammessa solo fino all'adeguamento dei PGT alla LR n.31 del 2014 e ss.mm.ii. (si veda articolo 5, comma 4, terzo periodo, della LR n.31 del 2014 e ss.mm.ii.), il quale avverrà di fatto successivamente all'adeguamento del PTCP *in itinere*; tale possibilità deve necessariamente tenere conto di quanto indicato nel successivo punto 3);

(2) la normativa vigente stabilisce che *il consumo di suolo generato dalle suddette varianti concorre al rispetto della soglia regionale e provinciale di riduzione del consumo di suolo* (si veda articolo 5, comma 4, quarto periodo, della LR n.31 del 2014 e ss.mm.ii.);

(3) il recente aggiornamento del Piano Territoriale Regionale (PTR) della Lombardia (approvato con DCR n.411 del 2018) ha inoltre specificato che: *le varianti di cui all'articolo 97 della LR 12 del 2005 e ss.mm.ii. (realizzate mediante la procedura di SUAP), a esclusione di quelle per attività di logistica o autotrasporto incidenti su una superficie agricola o naturale di superficie territoriale superiore a 5.000 mq, sono da considerare quali componenti del fabbisogno di "altre funzioni urbane" e sono comunque ammissibili ancorché comportanti consumo di suolo*" (PTR, aggiornamento 2018, Relazione, *Criteri per l'attuazione della politica di riduzione del consumo di suolo*, pag.23);

tale ultimo disposto evidenzia che, a seguito dell'aggiornamento del PTR, tutte le attività di logistica, eccedenti la superficie territoriale di cinquemila metri quadrati, comportano consumo di suolo e pertanto sono da prevedere esclusivamente tramite varianti di PGT (e non più anche tramite SUAP) e sono pertanto sottoposte alla conseguente verifica di compatibilità con il PTCP ai sensi dell'articolo 13, commi 13 e 5, della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.; le disposizioni vigenti introducono pertanto un valore ancora maggiore alle scelte normative e di indirizzo della pianificazione provinciale, in materia di logistica;

- L2) alla luce di quanto sopra premesso, si deve poi sottolineare l'esigenza di rivedere la normativa di PTCP vigente, la quale tra l'altro è risultata sostanzialmente inapplicata per il tema in oggetto, in considerazione dell'ampio uso di nuove previsioni logistiche tramite il ricorso alla già citata procedura di SUAP, fino a tempi recenti;

in particolare va rivisto l'intero articolo IV-18 (insediamenti di logistica) della normativa di PTCP vigente, il quale definisce le direttive che di seguito si sintetizzano e sulle quali si manifestano elementi di criticità:

(1) secondo le norme di PTCP vigente, sussiste la possibilità di *ampliamenti degli insediamenti di logistica già esistenti antecedentemente all'approvazione del PTCP* (articolo IV-18, comma 1; della normativa di PTCP), senza particolari limitazioni, se non quelle derivanti dall'articolo V-4, comma 2, riguardante la definizione delle soglie entro le quali è obbligatorio lo studio di impatto da traffico;

(2) d'altro canto, sempre secondo le norme di PTCP vigente, i *nuovi insediamenti di logistica* devono essere localizzati: (2a) *unicamente nell'ambito di poli produttivi sovracomunali, riconosciuti come Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate (APEA)*, classificate in tal modo attraverso quanto previsto dagli articoli IV-15 e IV-13 della normativa di PTCP vigente; fatta salva la possibilità di (2b) altre ubicazioni che sono ammesse nei casi di interventi situati in *collegamento diretto con la rete ferroviaria ed una intermodalità ferro-gomma che sia prevalente, in termine di volume trasferito, rispetto a quella gomma-gomma (sic)*, ovvero in *adiacenza a viabilità primaria a due corsie per senso di marcia o ad una corsia per senso di marcia e svincoli a due livelli*, e altresì *entro una distanza massima di 3 km di percorso dai caselli autostradali* (articolo IV-18, commi 1 e 2, lettera 'a', della normativa di PTCP vigente); (2c) nel solo caso di insediamento di logistiche a una distanza superiore ai 3 km dal casello autostradale, viene espressamente previsto di dedicare una quota del 50% degli oneri di urbanizzazione alla *realizzazione di compensazioni nei comuni attraversati dal*

percorso diversi dal comune sul cui territorio è localizzato l'impianto (articolo IV-18, comma 4, lettera 'b', della normativa di PTCP vigente);

quindi di fatto la normativa di PTCP vigente, da un lato ammette gli ampliamenti delle logistiche esistenti (articolo IV-18, comma 1, della normativa di PTCP vigente), mentre dall'altro limita l'insediamento delle nuove logistiche (articolo IV-18, commi 1 e 2, lettera 'a', della normativa di PTCP vigente), pur ammettendo nel contempo deroghe alla localizzazione, mediante un non meglio precisato studio e una semplice compensazioni pecuniaria (articolo IV-18, comma 3, lettera 'b', della normativa di PTCP vigente); va attentamente valutato se tali disposizioni hanno ancora una qualche validità in considerazioni di due fattori dei quali tenere debitamente conto:

(1) l'ampliamento delle logistiche esistenti comporta comunque un maggiore carico sul territorio e sulle reti esistenti in particolare, analogamente alle strutture di nuovo insediamento e pari superficie;

(2) per i nuovi insediamenti logistici ubicati al di fuori dei criteri localizzativi (quindi ovunque) non si ritiene sufficiente la semplice compensazione corrispondente a metà degli oneri urbanizzativi, in quanto anche in questo caso si deve considerare un maggiore carico sul territorio e sulle reti esistenti in particolare, che deve essere valutato caso per caso in base a criteri prestabiliti;

la normativa di PTCP vigente non pare quindi risolvere con adeguata chiarezza i suddetti problemi, mentre viceversa detta direttive particolari su aspetti di dettaglio (si veda l'articolo IV-18, comma 2, lettere da 'c' a 'l') che possono anche essere mantenute;

- L3) alla luce di quanto sopra esposto è molto importante che, tra i *contenuti minimi sui temi di interesse sovracomunale che devono essere previsti nel documento di piano, nel piano delle regole e nel piano dei servizi* (ai sensi dell'articolo 15, comma 2, lettera 'c', della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.), sia previsto l'obbligo di individuare le aree destinate alle attività di logistica nei PGT, secondo quanto oggi disposto dalla legislazione vigente; in particolare i Comuni sono tenuti a: (1) all'interno del Documento di Piano, *individuare le aree da destinare ad attività produttive e logistiche da localizzare prioritariamente nelle aree di rigenerazione urbana* (ai sensi dell'articolo 8, comma 2, lettera 'e-sexies', della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.) o comunque individuare le aree dove sono previste le *destinazioni funzionali* di logistica (ai sensi dell'articolo 10-bis, comma 4, lettera 'c', della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.); (2) all'interno del Piano delle Regole, individuare le aree del territorio comunale all'interno

delle quali le attività di logistica risultano tra le *destinazioni d'uso non ammissibili* (ai sensi dell'articolo 10, comma 3, lettera 'f', della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.) o comunque le aree dove sono previste in base alla *disciplina urbanistica e funzionale* di tutto il territorio comunale (ai sensi dell'articolo 10-bis, comma 7, della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.);

pertanto la mancata individuazione delle aree destinate a logistica, come specificato ai precedenti punti (1) e (2), comporta di fatto l'esclusione delle stesse dal territorio comunale e, a livello di verifica di compatibilità del PGT con il PTCP, la prescrizione da parte della Provincia di esplicitazione di tale divieto nella normativa di PGT;

- L4) in tutti i casi diversi da quelli di cui al precedente punto 'L3', vale a dire nei casi in cui siano previste nuove aree da destinarsi ad attività di logistica (sia nei casi di ampliamento di logistiche già esistenti, sia nel caso di nuovi insediamenti di logistica previsti), dovrà valere quanto di seguito esposto, con riguardo ai criteri localizzativi, considerando le funzioni di logistica (che interessano una superficie territoriale superiore ai cinquemila metri quadrati) quali funzioni propriamente di interesse sovracomunale (ai sensi dell'articolo 15, comma 2, lettera 'c', della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.);

- L5) è decisivo che la Provincia, nell'ambito della propria variante di PTCP, stabilisca i criteri localizzativi delle attività di logistica, considerandone, come si è già detto, l'interesse sovracomunale (ai sensi dell'articolo 15, comma 2, lettera 'c', della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.);

a tal fine sarebbe opportuno avere maggiori dati aggiornati, dei quali attualmente la Provincia non dispone, ad esempio un quadro particolareggiato e attendibile dei flussi di traffico sulla rete stradale esistente (in termini di traffico complessivo e di traffico dei mezzi pesanti), nonché sulle intersezioni esistenti, al fine di valutare gli attuali livelli di saturazione del sistema della mobilità su gomma, o un censimento con le caratteristiche funzionali, geometriche, costruttive e manutentive, di tutte le strade provinciali, o ancora un censimento attendibile delle logistiche esistenti al contorno dei confini provinciali, nei territori del novarese, del milanese, del lodigiano e del piacentino;

ferme restando le sopraelencate limitazioni del quadro conoscitivo oggi disponibile, è possibile fissare alcuni punti, che possono qualificare la variante di PTCP *in itinere*, con riguardo allo specifico tema della localizzazione della logistica, all'interno dei PGT:

(1) va fatto salvo il principio di priorità localizzativa delle attività logistiche: (a) nelle aree attrezzate per lo scambio intermodale ferro-gomma, da consolidare e potenziare (ad esempio in corrispondenza del nodo ferroviario di Mortara); (b) nelle aree di rigenerazione urbana, ai sensi della normativa vigente in materia; nel caso di mancanza di aree di questo tipo disponibili per l'insediamento di funzioni logistiche, tale fatto va documentato ed esplicitato negli elaborati di PGT;

(2) vanno indicati i criteri di esclusione preliminari, che potrebbero contemplare il divieto di localizzazione delle nuove logistiche: (a) in tutte le aree non direttamente connesse alla rete di ordine superiore e non servite direttamente da una rete della viabilità adeguata (ad esempio strade classificate di categoria 'A', 'B', 'C', ai sensi del Codice della Strada DLgs n.285/1992, o anche di tipo 'F' ma con carreggiata di sezione minima di 9 metri, vale a dire di tipo 'F1' ai sensi del Decreto Ministeriale del 5 novembre 2001, Figura 3.6.h, adatte quindi anche al traffico dei mezzi pesanti); (b) in tutte le aree in cui non siano seguiti i criteri sottoelencati (si veda il successivo punto (3) e le connesse procedure di verifica e concertazione, o accordo di pianificazione, come individuate nel successivo punto 'L6');

(3) vanno dettagliati i criteri di localizzazione sia degli ampliamenti, sia delle nuove previsioni di attività di logistiche, in rapporto al contesto di riferimento e alla rete della mobilità esistente; in particolare, nel caso di previsione di ampliamento o di nuova realizzazione di aree per attività logistiche, i Comuni, nell'ambito del proprio PGT devono predisporre una documentazione aggiuntiva (che può essere prodotta anche dai soggetti interessati su richiesta dell'Amministrazione Comunale, che avrà comunque il compito di verificarla), considerata come documentazione indispensabile sui *contenuti minimi sui temi di interesse sovracomunale che devono essere previsti nel documento di piano, nel piano delle regole e nel piano dei servizi* (ai sensi dell'articolo 15, comma 2, lettera 'c', della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.):

(a) individuazione cartografica delle aree destinate e da destinarsi a logistica nell'ambito del PGT comunale (sulla base di quanto disposto da: l'articolo 8, comma 2, lettera 'e-sexies'; l'articolo 10-bis, comma 4, lettera 'c'; l'articolo 10, comma 3, lettera 'f'; l'articolo 10-bis, comma 7; della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.)

(b) studio di impatto da traffico, che analizzi lo stato di fatto della rete e delle intersezioni esistenti, dei flussi, del carico indotto, esteso a tutta la rete di riferimento per l'accessibilità dall'area fino al casello autostradale più vicino, con particolare riguardo alla mobilità del traffico pesante e alle sue interferenze con il traffico leggero;

a tale proposito devono essere effettuati rilievi di traffico *ad hoc* e simulazioni dell'indotto derivante dalle nuove logistiche o dagli ampliamenti di quelle esistenti;

(c) relazione descrittiva e rappresentazione cartografica che indichino espressamente, con riguardo alle destinazioni di logistica esistenti e previste, i riferimenti alla pianificazione sovracomunale e ai vincoli territoriali sovraordinati, il rapporto con le aree di rigenerazione urbana, i dati dimensionali di previsione, i criteri localizzativi, i rapporti con il contesto esistente, con particolare attenzione specificamente agli aspetti di compatibilità ambientale e di inserimento paesaggistico; a tali approfondimenti devono essere aggiunti le proposte di interventi e gli elementi di miglioramento infrastrutturale, compensazione ambientale, perequazione territoriale, da inserire preventivamente in accordi intercomunali e provinciali;

i suddetti punti (a), (b) e (c), andranno studiati attentamente, anche valutando la loro fattibilità e la loro efficacia, in vista di una effettiva corretta localizzazione degli insediamenti di logistica di nuova previsione; essi costituiscono elementi imprescindibili per la valutazione delle alternative delle proposte e per le scelte di localizzazione e di intervento;

- L6) per potere rendere concreta l'applicazione dei criteri di cui sopra, si ritiene auspicabile introdurre una procedura di concertazione, o ancor meglio un accordo di pianificazione ai sensi di legge (si veda in particolare quanto delineato dall'articolo 15 della Legge n.241 del 1990 e ss.mm.ii.), da effettuarsi nel caso di previsione di insediamento di logistiche, di ampliamenti di logistiche esistenti o di nuove logistiche sul territorio comunale, nell'ambito del PGT comunale; a tal fine è possibile anche inserire un meccanismo per cui i Comuni che intendano ampliare o inserire logistiche nel proprio PGT debbano: (a) provvedere a redigere la documentazione di cui al precedente punto 'L5', da inviare alla Provincia al fine di un proprio parere preliminare, definito da parte dei competenti uffici del settore mobilità e trasporti e del settore territorio; (b) convocare una conferenza intermedia di VAS, con i Comuni limitrofi e interessati (vale a dire attraversati dal percorso di collegamento tra la logistica e il casello autostradale più vicino), con la Provincia e gli altri Enti competenti, nella quale siano fissati i punti condivisi, i punti di integrazione della proposta e i contenuti dell'eventuale accordo intercomunale e provinciale, che preveda gli elementi di miglioramento infrastrutturale, compensazione ambientale, perequazione territoriale; (c) definire la proposta definitiva relativamente alla logistica sul territorio comunale, sistemata in base a quanto emerso

in sede di Conferenza intermedia di VAS e sulla base del parere provinciale di cui al precedente punto 'a';

- L7) in sede di compatibilità della variante di PGT al PTCP, la Provincia potrà valutare la rispondenza del Piano di Governo del Territorio adottato a quanto sopra definito, secondo quanto disposto dall'articolo 13, comma 5, della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.

9. LA PROPOSTA DI VARIANTE DI PIANO SU MOBILITA' E LOGISTICA

Il presente capitolo è dedicato alla descrizione della proposta di Variante del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Pavia, per la quale si pongono in rilievo gli aspetti riguardanti le tematiche della mobilità e della logistica.

Come si è avuto modo di argomentare nelle parti precedenti della relazione, alle quali si rimanda per maggiori dettagli, le tematiche della mobilità e della logistica sono qui affrontate rispetto alle competenze del PTCP ai sensi di legge, e pertanto non costituiscono né il Piano della mobilità provinciale, né il Piano della logistica provinciale, per i quali occorrerebbero una diversa tipologia di studi e di atti rispetto a quelli pertinenti a questa sede.

La Legge Regionale n.12 del 2005 e ss.mm.ii. infatti circostanzia bene il ruolo del PTCP nell'ambito del governo del territorio e assegna ad esso precisi compiti, che sono, per quanto attiene al tema specifico della mobilità e della logistica, quelli di:

- 1) recepire le infrastrutture viarie previste dagli atti sovraordinati, con valore prescrittivo e conformativo del territorio (ai sensi dell'articolo 18, comma 2, lettera 'b', della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.);
- 2) individuare le infrastrutture e i percorsi di connessione viaria programmati, con valore indicativo sul territorio (ai sensi dell'articolo 15, comma 2, lettera 'e', della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.);
- 3) indicare gli elementi di indirizzo per il miglioramento e la realizzazione della rete della mobilità in relazione alla destinazione, alla dimensione, alla localizzazione degli insediamenti sul territorio, e in rapporto al relativo inserimento paesaggistico e ambientale (ai sensi dell'articolo 15, comma 2, lettera 'e', della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.);
- 4) definire i contenuti minimi da prevedere nei Piani di Governo del Territorio comunali, all'interno del Documento di Piano, del Piano delle Regole e del Piano dei Servizi, sui temi di interesse sovracomunale, tra i quali certamente rientrano quelli della mobilità e della logistica (ai sensi dell'articolo 15, comma 2, lettera 'c', della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.).

Tali quattro punti sono stati tenuti come costante riferimento per l'intera proposta di variante di PTCP sulle tematiche in oggetto.

La prima operazione svolta, indispensabile per una proposta di piano coerente nei confronti dello stato del territorio e delle previsioni di pianificazione comunali e sovracomunali, è stata quella di una revisione e aggiornamento del quadro conoscitivo.

Si deve segnalare che, per quanto riguarda la mobilità e la logistica, il quadro conoscitivo di PTCP vigente è apparso in molte parti lacunoso, e pertanto nell'ambito di questa revisione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale si è cercato di colmare tali mancanze sulla base dei dati a disposizione.

Il quadro conoscitivo è stato completamente rivisto fornendo anzitutto lo scenario aggiornato della legislazione e della pianificazione sovraordinata vigente, il quale ha mostrato perlomeno due fatti salienti: da un lato la complessità del tema della mobilità, che si trova svolto e sparso in una serie numerosa di atti normativi e pianificatori di diversa natura, differenziati dai piani urbanistici; dall'altro la difficoltà del governo della logistica, che ancora oggi attende un quadro legislativo e pianificatorio in grado di fornire una sorta di regolamentazione e razionalità rispetto alle questioni territoriali e ambientali, e quindi agli interventi sul territorio.

Il nuovo quadro conoscitivo ha altresì riguardato una ricognizione dello scenario relativo agli atti della pianificazione territoriale che si occupano del tema della mobilità e della logistica, all'interno dei quali si possono trovare gli obiettivi prioritari, le disposizioni e le azioni, che sono state assunte anche nel PTCP vigente, e che si condividono nella sostanza anche in questa revisione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

Per l'insieme di questi aggiornamenti si rinvia ai paragrafi 1 (*I riferimenti normativi sul tema della mobilità e della logistica*) e 2 (*Lo scenario programmatico e pianificatorio attuale*) della presente relazione.

Altro argomento affrontato è stato quello di una disanima approfondita dell'attuale PTCP in vigore (si veda il precedente paragrafo 3, *Il tema della mobilità e della logistica nel PTCP vigente*), che ha portato ad una serie di valutazioni sia rispetto al quadro e alle disposizioni contenute, sia rispetto alle necessità di revisione in relazione al nuovo scenario conoscitivo del territorio provinciale.

Da questa indagine sono emersi alcuni punti fermi e altri che appaiono critici:

- 1) gli obiettivi generali e specifici del PTCP vigente sono tutt'ora condivisibili e la proposta di piano, per la parte relativa alla mobilità e alla logistica, suggerisce di mantenerli inalterati; anche se potrebbero essere maggiormente sintetizzati al fine di una migliore

lettura del piano, ad esempio riassumendoli nei seguenti quattro punti, già segnalati, evitando nel contempo la ripetizione degli stessi riscontrata nel vigente PTCP:

(a) contribuire al miglioramento della connettività e dell'accessibilità del territorio provinciale per rafforzarne l'attrattività, la competitività e lo sviluppo socio-economico; contribuire al miglioramento dei collegamenti con la rete maggiore della mobilità su gomma e su ferro, e con i poli principali;

(b) orientare gli interventi di riqualificazione e realizzazione delle infrastrutture viarie per razionalizzare e rendere più efficiente il sistema della mobilità all'interno del territorio provinciale; orientare le proposte per la riduzione delle congestioni degli itinerari verso soluzioni ottimali e di minore impatto ambientale;

(c) indirizzare la localizzazione degli insediamenti di valenza sovracomunale in rapporto alla struttura delle aste e dei nodi della rete della mobilità e alla consistenza dei flussi di traffico, esistenti e previsti, favorendo la concentrazione in aree strategiche dal punto di vista dell'accessibilità e dell'intermodalità, piuttosto che la diffusione e la dispersione sul territorio;

(d) promuovere una sostenibilità ambientale per la tutela, valorizzazione e sviluppo del sistema della mobilità e dei trasporti, indicando i criteri per l'organizzazione, il dimensionamento, la costruzione e l'inserimento ambientale e paesaggistico delle infrastrutture in rapporto alle reti ecologiche.

- 2) dal punto di vista della cartografia di PTCP vigente, la tavola riguardante il sistema della mobilità e della logistica appare di non semplice lettura e contiene elementi diversificati, in alcuni casi senza la opportuna coerenza con la normativa di attuazione del piano; si ritiene pertanto utile rivederla e sistemarla, anche alla luce dell'aggiornamento del quadro conoscitivo, per quanto riguarda: (a) la viabilità allo stato di fatto e di progetto, e in particolare le infrastrutture previste con valori cogente o indicativo (da distinguere in maniera univoca e senza possibilità interpretative, come accade invece nel PTCP in vigore); (b) e le logistiche esistenti (da individuare nuovamente, considerato l'aumento in numero e dimensione rispetto a quelle indicate dal PTCP in vigore); per la nuova tavola sulla mobilità e logistica si propone una legenda più semplice con maggiore attinenza a quanto riportato nella normativa rinnovata di Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale;

3) dal punto di vista della normativa di attuazione del PTCP vigente, fermo restando l'impianto generale, vengono evidenziate diverse criticità puntuali, che attengono principalmente a due aspetti:

(a) il primo è la eccessiva ridondanza di regole che si pongono quali direttive per i PGT dettagliando argomenti che sono di stretta pertinenza della pianificazione comunale, spesso rinunciando ad una maggiore incisività degli indirizzi generali sovracomunali da seguire nei PGT, che potrebbero svolgere un ruolo importante e decisivo nel corso della verifica di compatibilità dei Piani di Governo del Territorio rispetto al PTCP;

(b) il secondo aspetto, pur nei limiti dello strumento del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, è la mancanza di direttive maggiormente circostanziate e adatte a governare il sistema della mobilità e delle funzioni logistiche, essendo necessaria in tale senso anche la precisazione degli obblighi per i Comuni, nell'ambito di varianti agli strumenti urbanistici comunali.

Preliminarmente alla proposta di piano si è anche predisposto un approfondimento del quadro conoscitivo sul sistema della mobilità su ferro e su gomma, esistente e previsto (si veda il precedente paragrafo 4, *Il sistema della mobilità su ferro e su gomma*) e sulle logistiche esistenti e previste (si veda il precedente paragrafo 5, *Il quadro della logistica nel territorio provinciale*) nel quale si sono evidenziate le seguenti criticità:

- 1) per quanto attiene al sistema della mobilità esse riguardano i collegamenti con Milano (che risultano difficoltosi in diversi punti); gli attraversamenti urbani (che determinano una critica sovrapposizione di flussi), le caratteristiche dei tracciati (in gran numero non dimensionati adeguatamente rispetto alla funzione svolta), i ponti fluviali (tutti con situazioni più o meno critiche da risolvere), e la manutenzione stradale (che è un tema assillante e all'ordine del giorno in Provincia, anche in ragione dell'estensione della rete stradale di competenza provinciale); tali aspetti problematici sono solo in parte risolvibili dal PTCP, il quale può dettare direttive atte a sollecitare alcune azioni, ma, come già detto, non costituisce lo strumento pianificatorio e normativo predisposto per risolvere interamente le suddette questioni; viceversa sarebbe opportuno, ad esempio, porre mano ad un nuovo Piano di Traffico della Viabilità Extraurbana provinciale, ai sensi di legge;
- 2) per quanto attiene al tema della logistica le criticità riguardano in sintesi: la carenza del quadro normativo, programmatico e pianificatorio sul tema della logistica (anche se

nell'ultimo periodo si è tentato di porre parziale rimedio alla questione con alcune modifiche alla legge regionale per il governo del territorio) e la consistenza degli insediamenti di logistica ubicati in ambito provinciale, sia in termini di numero sia in termini di dimensione, che inoltre risultano sparsi sul territorio senza una evidente logica, se non quella di insediamento sulla base di decisioni imprenditoriali e locali; il notevole incremento delle logistiche nell'ultimo periodo deriva da un consistente aumento delle attività legate alla commercializzazione di questo tipo e dalla necessità di strutture a supporto di ampie dimensioni; a fronte di tale quadro frammentato, si ritiene pertanto opportuno stabilire meccanismi di governo della logistica che si attuino attraverso quadri conoscitivi e programmatori approfonditi e mediante accordi intercomunali e provinciali.

Il quadro conoscitivo aggiornato, al quale si è data particolare importanza ai fini della revisione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, è servito da supporto alla proposta di revisione di piano sul tema della mobilità e logistica che di seguito si sintetizza, rinviando per maggiori dettagli alla cartografia aggiornata (allegata *Tavola 1 – Mobilità e logistica*) e alle modifiche della normativa di attuazione (allegato *Normativa*) con la relazione esplicativa (allegato *Relazione esplicativa e giustificativa delle modifiche specificamente apportate alle disposizioni del vigente PTCP*).

Anzitutto la cartografia piano è stata aggiornata proponendo la sostituzione della vigente Tavola 1 di PTCP vigente con una nuova Tavola 1, dedicata specificamente alla mobilità e alla logistica.

Nella nuova Tavola 1 (*Mobilità e logistica*) i contenuti e la legenda sono interamente rivisti. Essa riporta i seguenti elementi del quadro conoscitivo e previsionale di PTCP:

- 1) la rete della mobilità su ferro allo stato di fatto e di progetto; per quanto riguarda lo stato di fatto, sulla rete esistente sono contrassegnate le stazioni e fermate corrispondenti alla normativa di PTCP (si veda articolo V-2 *Nodi di interscambio modale*), vale a dire: (a) di interesse strategico; (b) di interesse sovracomunale; (c) di interesse turistico; tale distinzione non veniva evidenziata nella cartografia di PTCP vigente; per quanto riguarda le previsioni vengono esplicitati gli interventi prioritari regionali, relativi a: (1) il raddoppio della linea ferroviaria Milano-Mortara; (2) il quadruplicamento della linea ferroviaria Pavia-Milano; (3) il quadruplicamento della

linea ferroviaria Voghera-Tortona; il quadro viene completato con l'indicazione dell'ipotesi di *Cintura Merce Sud*, che pur essendo individuata tra le priorità infrastrutturali della Lombardia dal 2007, non ha ancora oggi trovato un effettivo avanzamento e riscontro programmatico e progettuale; sono espunte dalla tavola le altre voci di previsione inserite dal PTCP vigente in cartografia, ma che non si ritrovano citate nella normativa di piano;

- 2) la rete della mobilità su gomma allo stato di fatto e di progetto; per quanto riguarda lo stato di fatto vengono individuati i percorsi della rete autostradale, con i relativi caselli, e della rete stradale primaria (sulla base della classificazione individuata dal Piano di Traffico della Viabilità Extraurbana PTVE adottato), che costituiscono un riferimento anche per il sistema e la localizzazione della logistica, nonché della rete stradale locale; per quanto riguarda le previsioni sono individuati: il tracciato della nuova Autostrada Broni-Mortara (con valore prescrittivo) e i tracciati di progetto delle nuove strade di superamento (con valore indicativo) che interessano diversi Comuni della Provincia, come già individuate dalla cartografia di PTCP vigente; tale netta distinzione tra tracciati con valore prescrittivo e indicativo, trova una propria corrispondenza con la nuova normativa di piano, al contrario di quanto accade oggi con il vigente PTCP, nel quale la differenziazione non risulta chiara, come già argomentato in precedenza;
- 3) il sistema della logistica, con l'individuazione delle funzioni logistiche esistenti, sulla base delle specifiche ricognizioni effettuate in questa sede, aggiornando il quadro della cartografia di PTCP vigente ed evidenziando altresì l'interporto di Mortara quale elemento prioritario nelle scelte di localizzazione della logistica provinciale.

Per gli altri elementi inseriti nella legenda della cartografia di PTCP vigente (ad esempio quelli relativi agli ambiti delle attività estrattive, all'attuazione delle bonifiche, ai poli urbani attrattori, alle infrastrutture di trasporto energia o dati, ai corsi d'acqua inquinati, agli impianti trattamento rifiuti, e gli altri non attinenti al tema della mobilità e della logistica), e non inseriti nella nuova Tavola 1, si ritiene corretto spostarli in altri elaborati della variante di PTCP, ove più opportunamente possano trovare il loro posto, senza appesantire la suddetta tavola cartografica dedicata specificamente al tema della mobilità e della logistica.

Per quanto concerne la revisione normativa la proposta di variante di PTCP riguardante la mobilità e la logistica, è di seguito sintetizzata, rinviando per gli approfondimenti e i dettagli agli allegati (*Normativa e Relazione esplicativa e giustificativa delle modifiche specificamente apportate alle disposizioni del vigente PTCP*).

Sul tema della mobilità si è mantenuto inalterato l'Articolo iniziale (Articolo V-1) dedicato agli obiettivi per la mobilità, confermano quindi *in toto* gli stessi, che permangono ancora attuali e condivisibili, anche alla luce delle *Linee di indirizzo* dettate dalla Provincia in sede di avvio del procedimento di variante al PTCP; d'altro canto si sono proposte le seguenti modifiche e sistemazione dell'articolato:

- 1) l'Articolo V-2 (*Nodi di interscambio modale*) non è variato nella sostanza, e per esso si sono proposti pochi aggiustamenti al fine di coerenza le disposizioni normative alla cartografia di piano, di semplificare la lettura della normativa e consolidare alcune disposizioni; si è voluto introdurre una maggiore specificazione dei compiti assegnati ai Comuni, nell'ambito dei propri PGT, non chiaramente evidenziata nella normativa vigente, stabilendo l'obbligo di: (con il comma 1, seconda parte, lettera 'a') individuare le aree delle stazioni e fermate ferroviarie e prevedere gli interventi prioritari di miglioramento dell'interscambio ferro-gomma in ragione delle utenze del servizio, favorendo gli scambi con il trasporto pubblico e con la rete della mobilità dolce; (con il comma 1, seconda parte, lettera 'b') individuare le aree degli scali merci e prevede gli interventi prioritari di miglioramento dell'interscambio ferro-gomma, anche in relazione alle attività logistiche; queste aggiunte sono ritenute importanti per fissare meglio i contenuti minimi dei PGT ai sensi dell'articolo 15, comma 2, lettera 'c', della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii.; nell'ultimo comma dell'articolo si propone altresì una semplificazione della regola che riguarda l'interporto di Mortara al fine di conferire maggiore incisività agli assunti di piano e in particolare ad uno sviluppo dell'interscambio ferro-gomma in funzione della logistica ma con attenzione al contesto urbano, territoriale e ambientale di riferimento: si assegna quindi al Comune, nell'ambito del proprio PGT, il compito di: (con il comma 6, lettera 'a') potenziare l'interscambio ferro-gomma, attraverso la previsione di apposite infrastrutture funzionali al terminale intermodale; (con il comma 6, lettera 'b') realizzare un'ambientazione e una mitigazione delle infrastrutture di interscambio, finalizzata al miglioramento e all'incremento della rete verde ed ecologica in rapporto alle preesistenze ambientali;
- 2) l'Articolo V-3 (*Mobilità ciclabile e a basso impatto*) non è stato modificato nella sostanza, ma è stato sistemato al fine di una migliore lettura, collegandolo altresì alla cartografia di piano, ovvero alla nuova Tavola 1;
- 3) l'Articolo V-4 (*Insedimenti e mobilità*) è stato in parte modificato; è stato riscritto il comma 1 con il seguente testo, che pone in rilievo il tema ambientale, trascurato nella

versione precedente del comma: il rapporto tra insediamenti e mobilità costituisce componente essenziale dei PGT, che sulla base del quadro conoscitivo devono contenere specifiche disposizioni sul sistema viario in relazione al contesto insediativo ed ecologico, alla funzionalità delle reti e alla sostenibilità ambientale delle previsioni; vengono anche chiariti i casi in cui è obbligatorio lo Studio di approfondimento sul traffico esistente e indotto, inserendo esplicitamente tale obbligo per le funzioni sovracomunali e per le nuove logistiche, e chiarendo che esso deve essere predisposto e ricevere parere da parte della Provincia, prima dell'adozione del PGT; la restante parte dell'articolo non viene modificata nella sostanza, ma viene solo semplificata al fine di una migliore lettura ed efficacia dei dispositivi contenuti;

- 4) per l'Articolo V-5 (*Trasporto pubblico su gomma*) non si propongono modifiche;
- 5) l'Articolo V-6 (*Viabilità e salvaguardie*) è modificato nelle parti in cui non veniva sufficientemente chiarito a quali tracciati applicare le salvaguardie previste dall'articolo 18, comma 2, lettera 'b', e comma 3, della LR n.12/2005 e ss.mm.ii. (tracciati con valore prescrittivo) rispetto a quelle previste dall'articolo 15, comma 2, lettera 'e', della LR n.12/2005 e ss.mm.ii. (tracciati con valore indicativo); in particolare viene stabilito che: i tracciati di nuova previsione, individuati nella nuova Tavola 1, hanno valore indicativo, ai sensi dell'articolo 15, comma 2, lettera 'e', della LR n.12/2005 e ss.mm.ii., fatto salvo quanto disposto per quelli con valore prescrittivo (vale a dire quelli con una *localizzazione sufficientemente puntuale, alla scala della pianificazione provinciale, in rapporto a previsioni della pianificazione o programmazione regionale, programmazioni di altri enti competenti, stato d'avanzamento delle relative procedure di approvazione, previa definizione di atti d'intesa, conferenze di servizi, programmazioni negoziate*); i Comuni nell'ambito dei propri PGT hanno il compito di: (con il comma 1, lettera 'a') recepire i tracciati stradali di progetto con valore prescrittivo, individuando la relativa fascia di salvaguardia e inedificabilità; (con il comma 1, lettera 'b') inserire i tracciati stradali di progetto con valore indicativo, precisandone il percorso e le caratteristiche funzionali, e individuando la relativa fascia di salva-guardia e inedificabilità, non inferiore alla fascia di rispetto stabilita dal vigente Codice della Strada e Regolamento di esecuzione; (con il comma 1, lettera 'c') proporre eventuali nuove soluzioni per la riqualificazione e la realizzazione di tracciati e intersezioni stradali, di interesse provinciale; prima dell'adozione del PGT, i suddetti elementi sono sottoposti a specifico parere da parte della Provincia, che si esprime entro 60 giorni dal ricevimento della richiesta; i successivi commi 2 e 3 della nuova normativa proposta chiariscono il significato della salvaguardia (fascia di inedificabilità di cui al comma 2) e l'efficacia

della salvaguardia (ai sensi degli atti e della legislazione vigente, come disposto dal comma 3); per i commi 4 e 5 della normativa vigente (che dettano regole per a modifica della salvaguardia e dell'itinerario dei tracciati con valore indicativo) si propone lo stralcio in ragione di quanto già specificato nei commi 1, 2 e 3 della nuova normativa proposta; l'ultimo comma 6 conferma e sottolinea le fasce di salvaguardia per i tracciati con valore prescrittivo, ai sensi della legislazione vigente in materia;

- 6) per l'Articolo V-7 (*Inserimento paesistico e ambientale delle infrastrutture*) non si propongono modifiche; eventuali variazioni o integrazioni alla norma andranno studiate e si possono proporre di concerto con le parti ambientale e paesaggistica proposte per la presente revisione del Piano territoriale di Coordinamento Provinciale.

Sul tema della logistica si sono proposte le seguenti modifiche:

- 1) l'articolo IV-18 (*Insedimenti di logistica*) è stato interamente riscritto pur conservando l'impostazione e la numerazione dei commi della normativa di PTCP vigente; in particolare si è provveduto a:

(nel comma 2) stabilire che: i Comuni, nell'ambito dei propri PGT, hanno il compito di individuare e dimensionare specificamente le aree, esistenti e previste, nelle quali sono ammesse le funzioni di logistica (ai sensi dell'articolo 8, comma 2, lettera 'e-sexies' e dell'articolo 10-bis, comma 1, della LR n.12 del 2005 e ss.mm.ii., tale disposto vale per tutti i Comuni della Provincia);

(nel comma 3) fissare i seguenti principi fondamentali per la previsione di logistiche in rapporto al territorio e all'ambiente: (primo periodo) le funzioni di logistica devono perseguire una compatibilità territoriale e ambientale rispetto alle reti, agli insediamenti e alle aree agricole e naturalistiche preesistenti; (secondo periodo) le funzioni di logistica devono perseguire una compatibilità con il sistema della mobilità ai vari livelli, ed essere connesse alla rete autostradale mediante la rete stradale primaria, adeguata sia nelle aste che nelle intersezioni ai flussi di traffico esistenti e previsti, e non passante nei confini dei centri abitati, come individuati ai sensi del D.Lgs n.285 del 1992; (terzo periodo) la compatibilità territoriale e ambientale, e la compatibilità con il sistema della mobilità, costituiscono le discriminanti per le scelte localizzative delle funzioni logistiche; (quarto periodo) i Comuni, per gli interventi previsti nell'ambito dei propri PGT, oltre a documentarne la compatibilità con il territorio, l'ambiente e la mobilità, per le funzioni di logistiche devono dettare specifiche disposizioni finalizzate a

realizzare, preventivamente o contestualmente, anche all'esterno delle aree di pertinenza, interventi di compatibilità ambientale, con riguardo specifico a: (a) il contenimento dei fattori di inquinamento atmosferico; (b) il contenimento dei disturbi acustici; (c) la gestione ecosostenibile delle acque meteoriche; (d) il sistema delle reti verdi; (e) il sistema delle reti ecologiche; (f) il sistema viabilistico, della mobilità dolce e dell'utenza debole; (g) il risparmio energetico; (h) il risparmio idrico; (i) l'inserimento paesaggistico ed ecologico-naturalistico in ragione del contesto di riferimento;

(nel comma 4) precisare e articolare gli approfondimenti sulla proposta previsionale di logistiche, anziché assecondare la localizzazione ad una formula preventiva, e peraltro derogabile; la localizzazione e il dimensionamento delle aree con funzioni logistiche di nuova previsione deve quindi sempre essere supportata da un apposito *Studio di approfondimento*, con i seguenti contenuti minimi: (a) un quadro conoscitivo dello stato di fatto esteso ai comuni contermini con individuazione del quadro delle preesistenze ambientali, che analizzi nel dettaglio gli aspetti del sistema territoriale, del sistema antropico riferito alle sensibilità e ai fattori di rischio già esistenti, delle acque superficiali e sotterranee, del clima e della qualità dell'aria, del suolo, degli ecosistemi e della biodiversità, del paesaggio esistenti nel contesto di riferimento; (b) un quadro conoscitivo dello stato di fatto esteso ai comuni contermini con: l'individuazione e il dimensionamento delle aree di rigenerazione urbana e territoriale, delle aree produttive, e delle aree di logistica esistenti; l'analisi funzionale della rete della mobilità esistente, dei tracciati e delle intersezioni; uno studio di traffico che fornisca i dati del traffico medio giornaliero e delle ore di punta, sia leggero che pesante, sulla rete stradale esistente, nel contesto territoriale esteso oltre i confini comunali sino alle principali direttrici di livello sovralocale e sovraprovinciale; (c) un quadro di previsione con: l'individuazione e il dimensionamento delle aree destinate ad attività logistiche di progetto; l'analisi funzionale della rete della mobilità prevista, dei tracciati e delle intersezioni, e del loro eventuale adeguamento; uno studio di impatto del traffico indotto sulla rete stradale esistente, prevista e adeguata, sulla base della quantificazione dei mezzi a massimo regime e cumulativamente con il traffico atteso dalle previsioni urbanistiche pianificate e previste nel contesto territoriale esteso oltre i confini comunali sino alle principali direttrici di livello sovralocale e sovraprovinciale; (d) un'analisi di sostenibilità ecologica, che individui le ricadute ambientali delle attività di logistica esistenti e di previsione, e predisponga, dimensionandoli e qualificandoli, gli interventi finalizzati a ridurre gli impatti e a migliorare l'inserimento ambientale delle previsioni, e gli interventi di compensazione, quantificati anche secondo quanto

precisato dal Ddg Regione Lombardia n.4517 del 7 maggio 2007; questo stesso comma 3 (nell'ultimo periodo) chiarisce altresì che il suddetto *Studio di approfondimento* è assoggettato a specifico parere da parte della Provincia;

(nel comma 5) sottolineare il principio che: fatto salvo quanto disposto dai precedenti commi, sulla base dello Studio di approfondimento, le funzioni di logistica sono ammesse nei seguenti casi localizzativi: a) in corrispondenza di interscambi ferro-gomma esistenti, dei nodi autostradali esistenti, della rete stradale primaria esistente, di cui è verificata la capacità di sostenere il traffico indotto nel cumulo del traffico esistente e previsto da altre previsioni; b) negli ambiti di rigenerazione urbana e territoriale, come definiti ai sensi della legislazione vigente in materia;

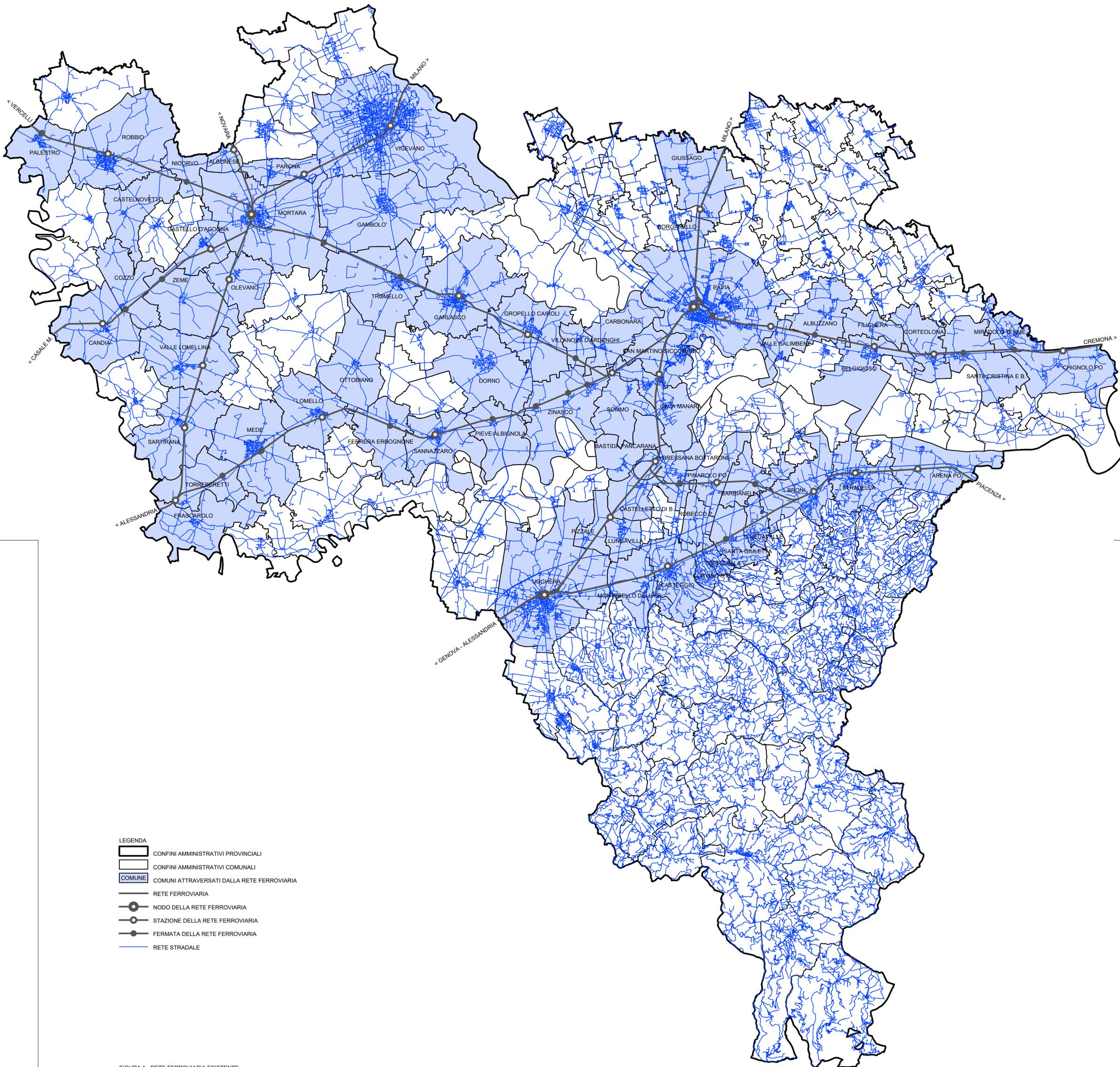
(nel comma 6) viene precisato che: nei casi diversi da quelli del precedente comma 5, le funzioni di logistica sono ammesse solo mediante *Accordo di pianificazione*, ai sensi dell'articolo 15 della Legge n.241/1990 e ss.mm.ii., sempre sulla base dello Studio di approfondimento; l'Accordo di pianificazione è sottoscritto da parte del Comune proponente, dei Comuni limitrofi e della Provincia, prima dell'adozione del PGT o di sua variante, e costituisce allegato sostanziale del Piano di Governo del Territorio.

(nel comma 7) evidenziare che la Provincia promuove il monitoraggio delle logistiche esistenti e previste, con particolare riguardo agli effetti ambientali sul territorio relativi al traffico stradale e all'inquinamento atmosferico.

Come vede dalle precedenti spiegazioni del nuovo articolato proposto per la logistica, la normativa di revisione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale è diretta a:

- 1) favorire, di concerto coi comuni interessati, la riconversione e il recupero delle aree produttive esistenti, inserendo l'obbligo di verifica delle aree di rigenerazione urbana e territoriale ai sensi della legislazione vigente in materia e secondo quanto disposto dal nuovo articolo IV-18, comma 1, nonché in base allo *Studio di approfondimento* di cui all'articolo IV-18, comma 3, che viene sottoposto a parere da parte della Provincia ed è funzionale ai fini dell'*Accordo di pianificazione* ai sensi di legge;
- 2) indirizzare la localizzazione delle aree polifunzionali produttive-logistiche in vicinanza dei principali nodi ferroviari e autostradali, come previsto dal nuovo articolo IV-18, commi 2 e 3, nonché in base allo *Studio di approfondimento* di cui all'articolo IV-18, comma 4, che viene sottoposto a parere da parte della Provincia ed è funzionale ai fini dell'*Accordo di pianificazione* ai sensi di legge;

- 3) individuare criteri di efficienza logistica, in relazione alle caratteristiche delle attività e delle infrastrutture, come previsto dal nuovo articolo IV-18, commi 2 e 3, nonché in base allo *Studio di approfondimento* di cui all'articolo IV-18, comma 4, che viene sottoposto a parere da parte della Provincia ed è funzionale ai fini dell'*Accordo di pianificazione* ai sensi di legge;
- 4) definire le modalità degli specifici accordi territoriali per la localizzazione delle logistiche, come previsto dal nuovo articolo IV-18, commi 4 e 5, in cui sono disposti per ogni proposta di logistica (in base ai principi definiti dai commi 2 e 3) gli obblighi relativi allo *Studio di approfondimento* (sottoposto a parere da parte della Provincia) e all'*Accordo di pianificazione* (sottoposto a sottoscrizione da parte dei Comuni contermini e della Provincia), prima dell'adozione del Piano di Governo del Territorio o di sua specifica Variante.



- LEGENDA
- CONFINI AMMINISTRATIVI PROVINCIALI
 - CONFINI AMMINISTRATIVI COMUNALI
 - COMUNI ATTRAVERSATI DALLA RETE FERROVIARIA
 - RETE FERROVIARIA
 - NODO DELLA RETE FERROVIARIA
 - STAZIONE DELLA RETE FERROVIARIA
 - FERMATA DELLA RETE FERROVIARIA
 - RETE STRADALE

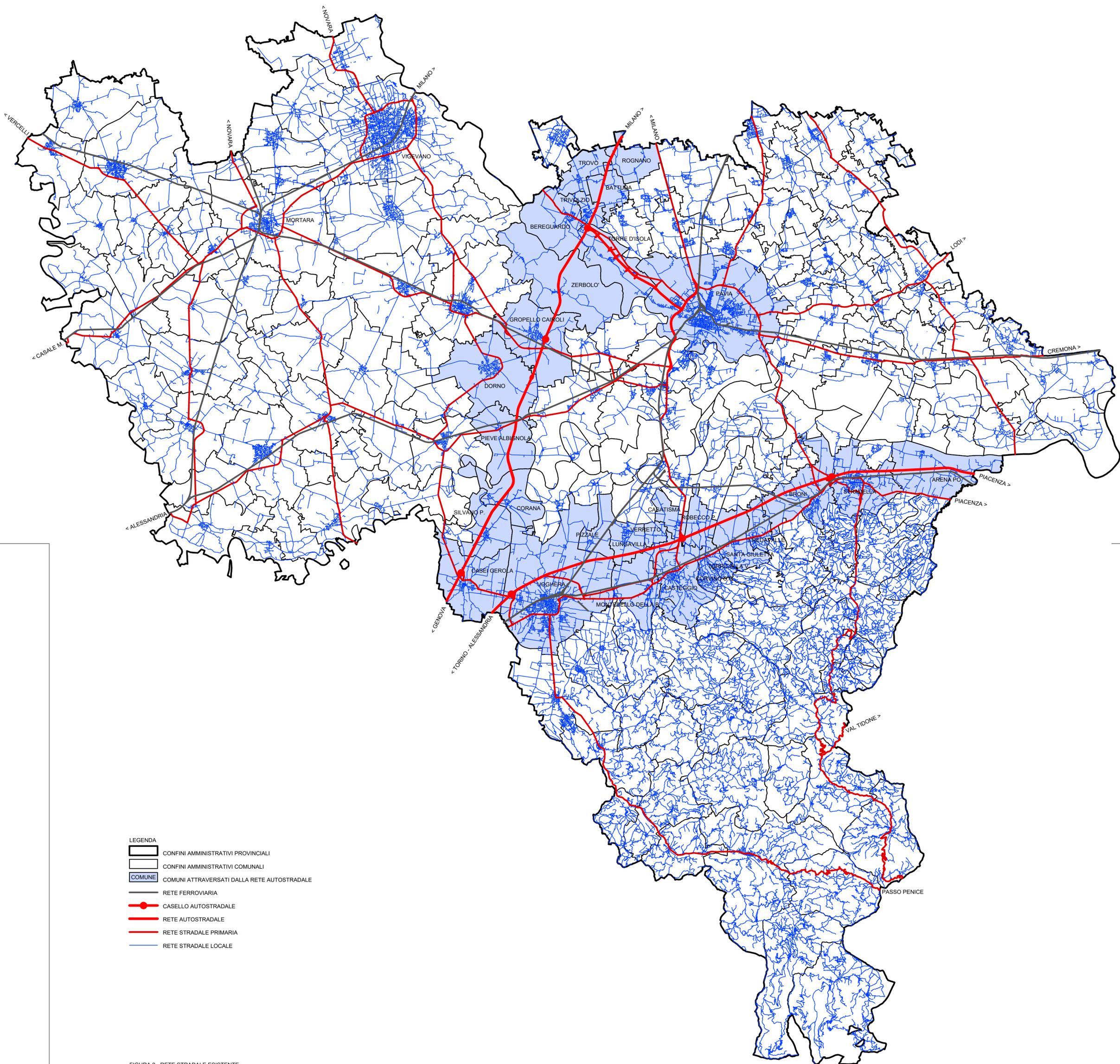
FIGURA 1 - RETE FERROVIARIA ESISTENTE



15km 10 5 4 3 2 1 0 UTM 32N / WGS84
SCALA 1:150.000

GRUPPO ARG
GRUPPO ARG ASSOCIATI
VIA MENTANA 30 - VIGEVANO PV

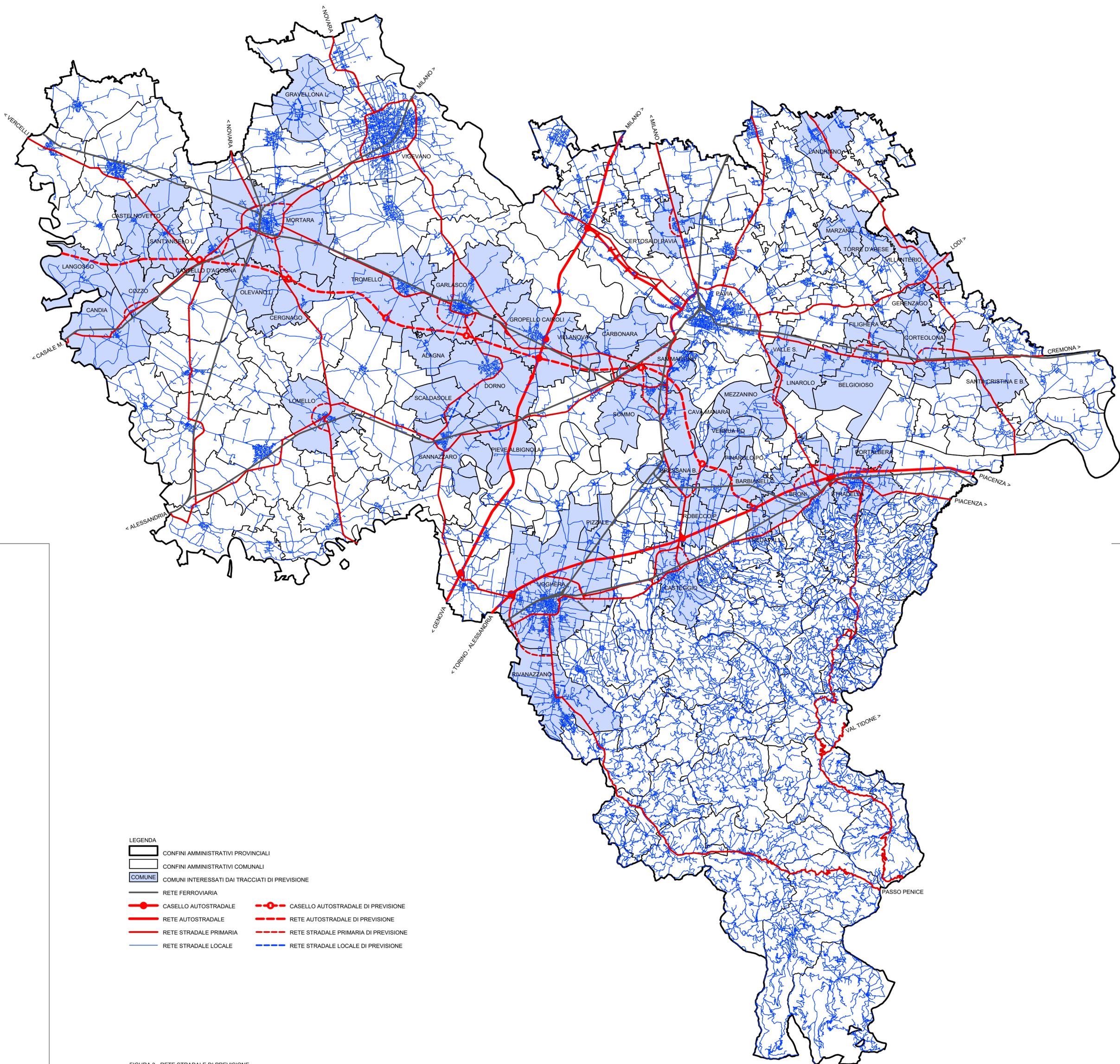
MOBILITER
MOBILITER SRL
VIA RIPAMONTI 2 - MILANO



- LEGENDA
- CONFINI AMMINISTRATIVI PROVINCIALI
 - CONFINI AMMINISTRATIVI COMUNALI
 - COMUNI ATTRAVERSATI DALLA RETE AUTOSTRADALE
 - RETE FERROVIARIA
 - CASELLO AUTOSTRADALE
 - RETE AUTOSTRADALE
 - RETE STRADALE PRIMARIA
 - RETE STRADALE LOCALE

FIGURA 2 - RETE STRADALE ESISTENTE

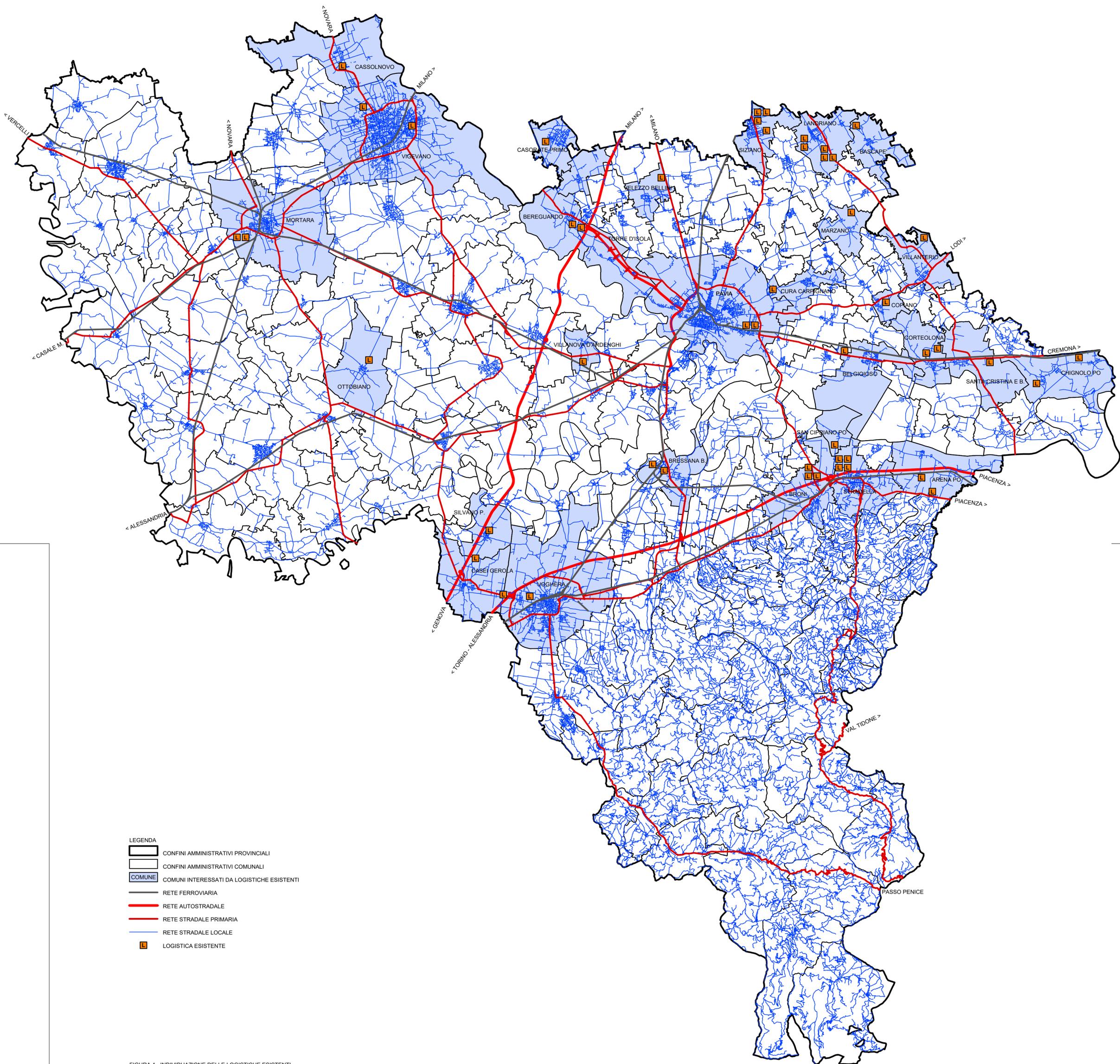




- LEGENDA**
- CONFINI AMMINISTRATIVI PROVINCIALI
 - CONFINI AMMINISTRATIVI COMUNALI
 - COMUNE** COMUNI INTERESSATI DAI TRACCIATI DI PREVISIONE
 - RETE FERROVIARIA
 - CASELLO AUTOSTRADALE
 - CASELLO AUTOSTRADALE DI PREVISIONE
 - RETE AUTOSTRADALE
 - RETE AUTOSTRADALE DI PREVISIONE
 - RETE STRADALE PRIMARIA
 - RETE STRADALE PRIMARIA DI PREVISIONE
 - RETE STRADALE LOCALE
 - RETE STRADALE LOCALE DI PREVISIONE

FIGURA 3 - RETE STRADALE DI PREVISIONE





- LEGENDA**
- CONFINI AMMINISTRATIVI PROVINCIALI
 - CONFINI AMMINISTRATIVI COMUNALI
 - COMUNE
 - RETE FERROVIARIA
 - RETE AUTOSTRADALE
 - RETE STRADALE PRIMARIA
 - RETE STRADALE LOCALE
 - LOGISTICA ESISTENTE

FIGURA 4 - INDIVIDUAZIONE DELLE LOGISTICHE ESISTENTI



15km 10 5 4 3 2 1 0 UTM 32N / WGS84
SCALA 1:150.000

GRUPPO ARGO
GRUPPO ARGO ASSOCIATI
VIA MENTANA 30 - VIGEVANO PV

MOBILITER
MOBILITER INFRASTRUTTURE TERRITORIALI

MOBILITER SRL
VIA RIPAMONTI 2 - MILANO