

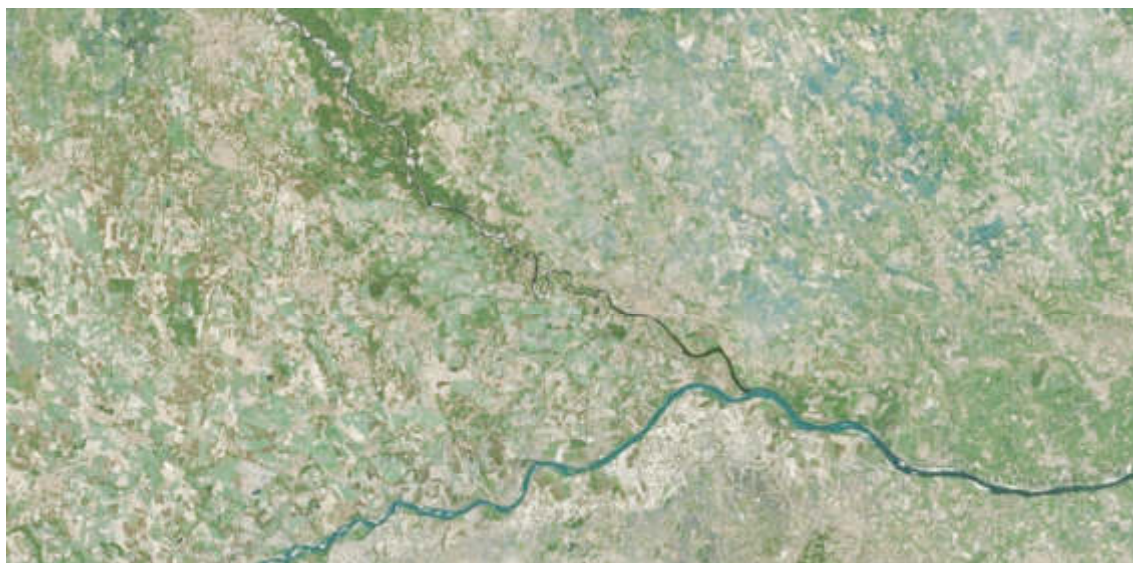


PROVINCIA DI PAVIA

Settore Territorio, Pianificazione Strategica e Patrimonio

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE

VARIANTE DI PTCP IN ADEGUAMENTO ALLA LR N. 15/2024



Oggetto: AllegatoM5: Studio della capacità viabilistica residua dell'ATI ed interventi di miglioramento infrastrutturale.	D.G.P. n. ... del
	Data: Giugno 2026
Elaborato: M5: Studio della capacità viabilistica residua dell'ATI ed interventi di miglioramento infrastrutturale.	Scala: --

Presidente della Provincia Giovanni Palli	Consigliere delegato
Ufficio di piano per la redazione della Variante di PTCP Antonio Massaro Vincenzo Fontana Roberta Baldiraghi Cristina Gallina	Consulenze per l'elaborazione della Variante di PTCP Augusto Allegrini Gian Luca Perinotto Gruppo Argo Associati Riccardo Vezzani Michele d'Alessandro (Mobilititer)

Sommario

ALLEGATO M5 – STUDIO DELLA CAPACITA' VIABILISTICA RESIDUA DELL'ATI ED INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO INFRASTRUTTURALE	2
1 CAPACITA' RESIDUA DEGLI ATI	3
1.1 ATI "PAVIA" – Casello A7 Bereguardo – Pavia Nord	3
1.2 ATI "GROPPELO CAIROLI" – Casello A7 Gropello Cairoli – Pavia Sud	5
1.3 ATI "CASEI GEROLA" – Casello A7 Casei Gerola e Casello A21 Voghera	7
1.4 ATI "CASTEGGIO" – Casello A21 Casteggio - Casatisma.....	10
1.5 ATI "BRONI-STRADELLA" – Casello A21 Broni-Stradella	12
2 LE CONDIZIONI DELLE INFRASTRUTTURE VIARIE DEGLI ATI E LE PROPOSTE DI ADEGUAMENTO	14
2.1 ATI "PAVIA"	15
2.2 ATI "GROPPELO CAIROLI"	19
2.3 ATI "CASEI GEROLA"	22
2.4 ATI "CASTEGGIO"	24
2.5 ATI "BRONI-STRADELLA"	27
ALLEGATO: CARATTERISTICHE GEOMETRICHE E FUNZIONALI DELLA RETE VIARIA, LIVELLI DI CONGESTIONE, CRITICITA' E PROPOSTE DI INTERVENTO	30
ALLEGATO - ATI "PAVIA"	30
ALLEGATO - ATI "GROPPELO CAIROLI"	30
ALLEGATO - ATI "CASEI GEROLA"	30
ALLEGATO - ATI "CASTEGGIO"	30
ALLEGATO - ATI "BRONI-STRADELLA"	30

Fonti immagini: Google Maps

ALLEGATO M5 – STUDIO DELLA CAPACITA' VIABILISTICA RESIDUA DELL'ATI ED INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO INFRASTRUTTURALE

Nel presente documento sono descritti i risultati di uno studio che ha avuto come oggetto l'analisi delle condizioni delle infrastrutture viabilistiche presenti all'interno di ciascuno dei 5 ATI (Ambiti Territoriali Idonei) della Provincia di Pavia. L'analisi dello stato delle infrastrutture è stata condotta in riferimento a:

1. capacità residua della viabilità rispetto ai flussi di traffico in transito
2. stato di manutenzione, di sicurezza e di funzionalità della strada.

In esito a tale analisi sono individuate, sempre per ogni itinerario viabilistico interno a ciascun ATI, gli interventi di adeguamento e di miglioramento da attuare per il raggiungimento del grado di sostenibilità atteso lungo la rete infrastrutturale, non solo rispetto allo scenario esistente, ma, con particolare riferimento alla Legge Regionale 15/2024 di cui alla Variante in esame, anche in prospettiva delle ipotesi di sviluppo degli insediamenti di logistica.

Proprio riguardo alla Legge Regionale 15/2024, il presente studio è redatto con specifico riferimento ai criteri ed indirizzi per la definizione degli ambiti territoriali idonei per la localizzazione degli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale, e per quanto attiene il presente studio, con particolare riguardo all'accessibilità trasportistica: *Allegato A, paragrafo 2.2.1, sezione B) della Legge Regionale della Lombardia 15/2024.*

In relazione proprio a questi criteri si ritiene utile richiamarne le finalità:

“L'individuazione dell'Ambito Territoriale Idoneo secondo i criteri di cui alla precedente sezione A) dovrà essere confermata da uno Studio della capacità residua della rete esistente afferente all'ATI volto a verificare la complessiva compatibilità e sostenibilità trasportistica dell'ATI medesimo ai fini del perseguimento e mantenimento delle condizioni di sicurezza e di fluidità della rete viaria interessata dai nuovi flussi di traffico da esso indotti.

Nel caso in cui tali verifiche evidenzino criticità in ordine alla funzionalità trasportistica, per l'ATI interessato dovrà essere predisposto uno schema di sostenibilità infrastrutturale atto a definire, in esito ai predetti approfondimenti, le migliorie di natura trasportistica di tipo infrastrutturale e/o gestionale da realizzare (eventualmente per fasi) anche tramite il fondo per l'attuazione della perequazione territoriale intercomunale ex L.R. 12/2005 o altro strumento finanziario istituito presso le Province/CM e da esse gestito.

Le migliorie potranno comprendere, a titolo di esempio, il potenziamento - anche mediante nuova realizzazione - degli assi stradali e/o delle intersezioni esistenti e interessati dal traffico generato e attratto dall'insediamento logistico.

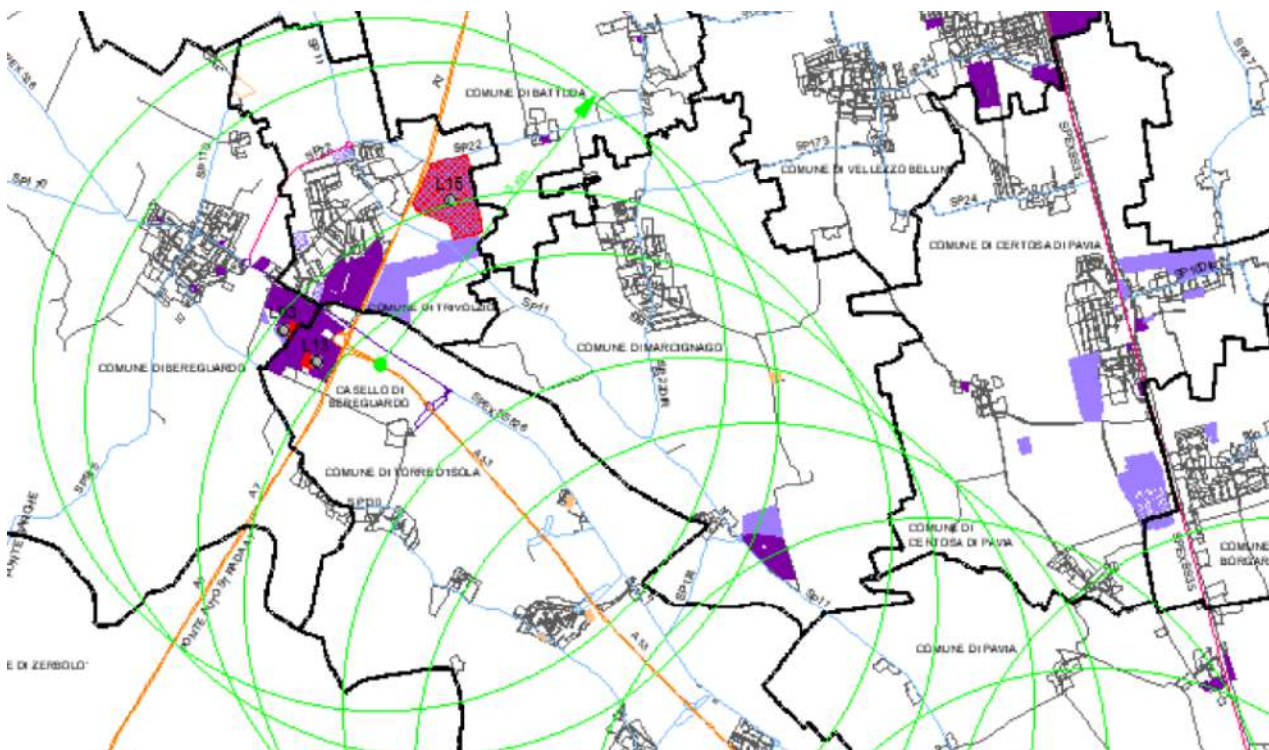
Lo schema di sostenibilità infrastrutturale dovrà altresì contenere la valutazione sulla necessità di prevedere parcheggi attrezzati funzionali all'attività logistica, nonché fornire una prima indicazione delle modalità di determinazione delle misure di compartecipazione finanziaria in ordine alla progettazione e/o realizzazione delle migliorie di natura trasportistica di tipo infrastrutturale e/o gestionale ivi previste.”

1 CAPACITA' RESIDUA DEGLI ATI

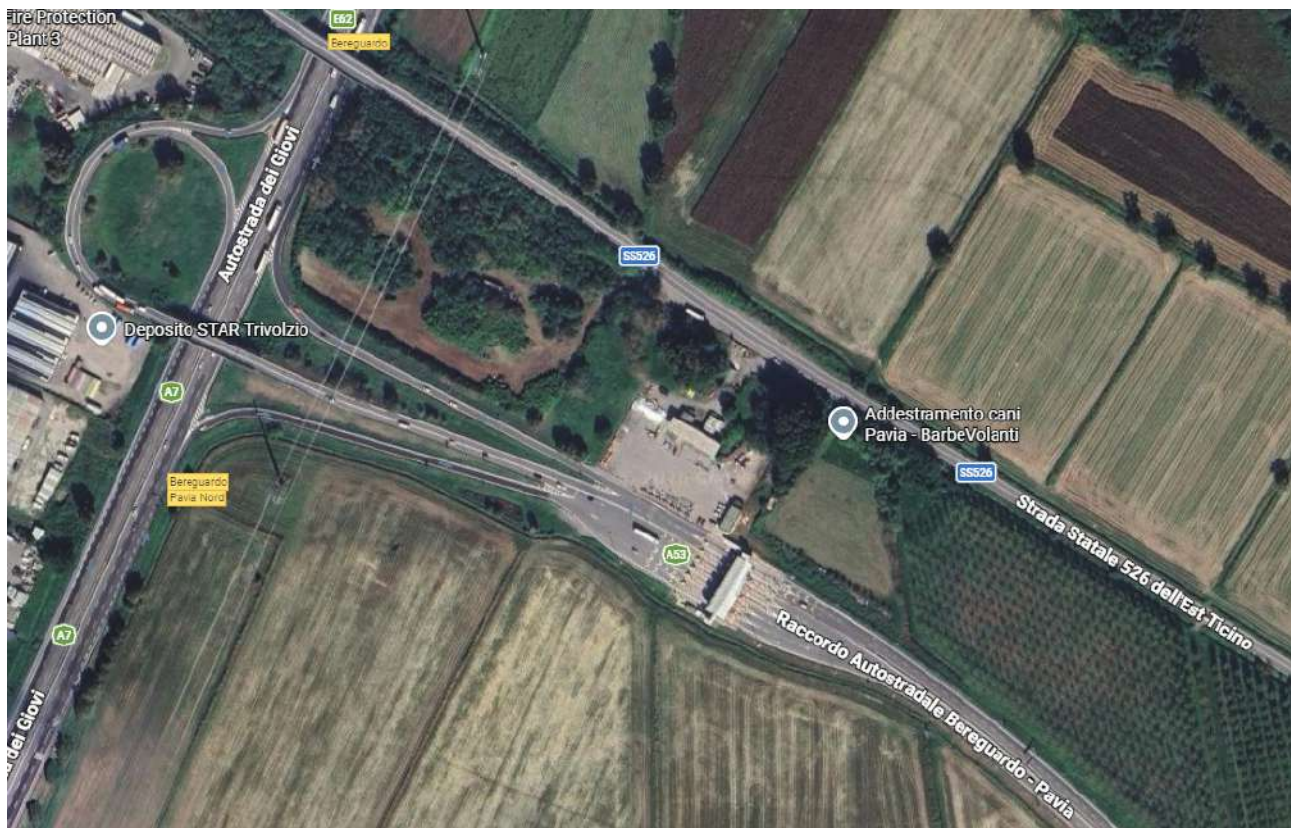
La capacità viabilistica residua degli ATI è valutata in corrispondenza dell'uscita dei caselli autostradali afferenti a ciascuno dei 5 ATI. Questo perché lo svincolo autostradale, rappresentando per requisito di legge il punto di origine e destinazione del traffico generato dagli insediamenti logistici, costituisce presumibilmente la postazione di massimo carico indotto dell'ATI.

Il dato ricercato di capacità, allo stato di fatto, è ricostruito sulla base dei dati e degli studi di traffico riguardanti proposte di intervento e sviluppo urbanistico disponibili da istanze pubbliche presentate dai vari operatori all'interno del territorio provinciale. Riguardo ai dati ed alle informazioni utilizzate se ne cita la fonte.

1.1 ATI "PAVIA" – Casello A7 Bereguardo – Pavia Nord



Per i dettagli dell'ATI si rimanda alla visione del documento "Schede degli Ambiti Territoriali Idonei"



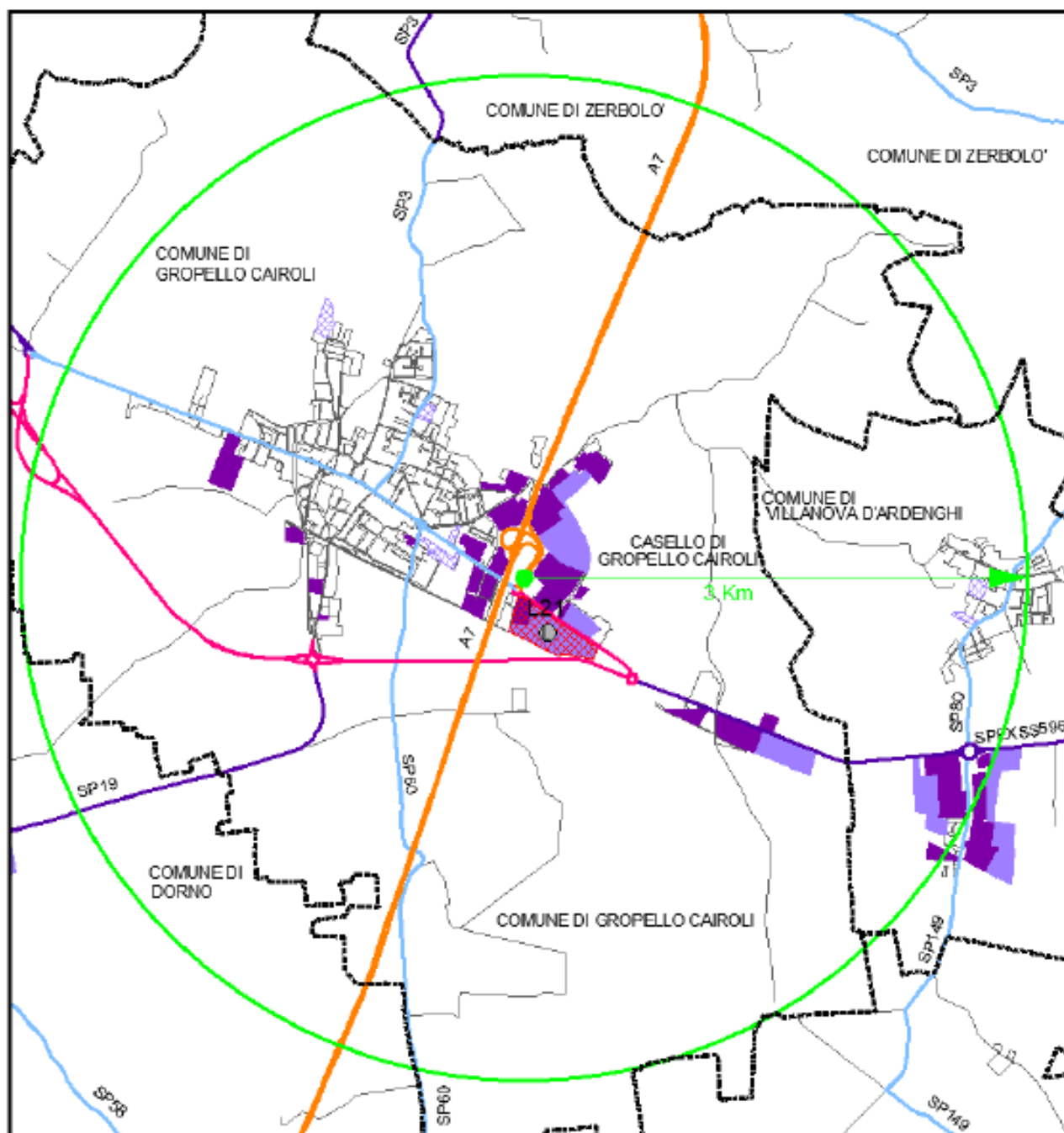
Autostrada A7 – casello Bereguardo-Pavia Nord – bretella di raccordo a due corsie per senso di marcia

Studio del traffico preso a riferimento: “Studio dei impatto del traffico di un polo logistico in Comune di Trivolzio (PV)”, anno 2022, a cura di Polinomia Srl Milano.

Dati di traffico rilevati: ottobre 2021.

Residuo capacità: 37% in ingresso e 66% in uscita dall’autostrada per l’ora di punta del mattino.
(cfr. pag. 38 dello studio del traffico)

1.2 ATI "GROPPELO CAIROLI" – Casello A7 Groppello Cairoli – Pavia Sud



Per i dettagli dell'ATI si rimanda alla visione del documento "Schede degli Ambiti Territoriali Idonei"



Autostrada A7 – casello Gropello Cairoli -Pavia Sud - rotonda all'uscita del casello Via Pavia direzione SP ex SS596

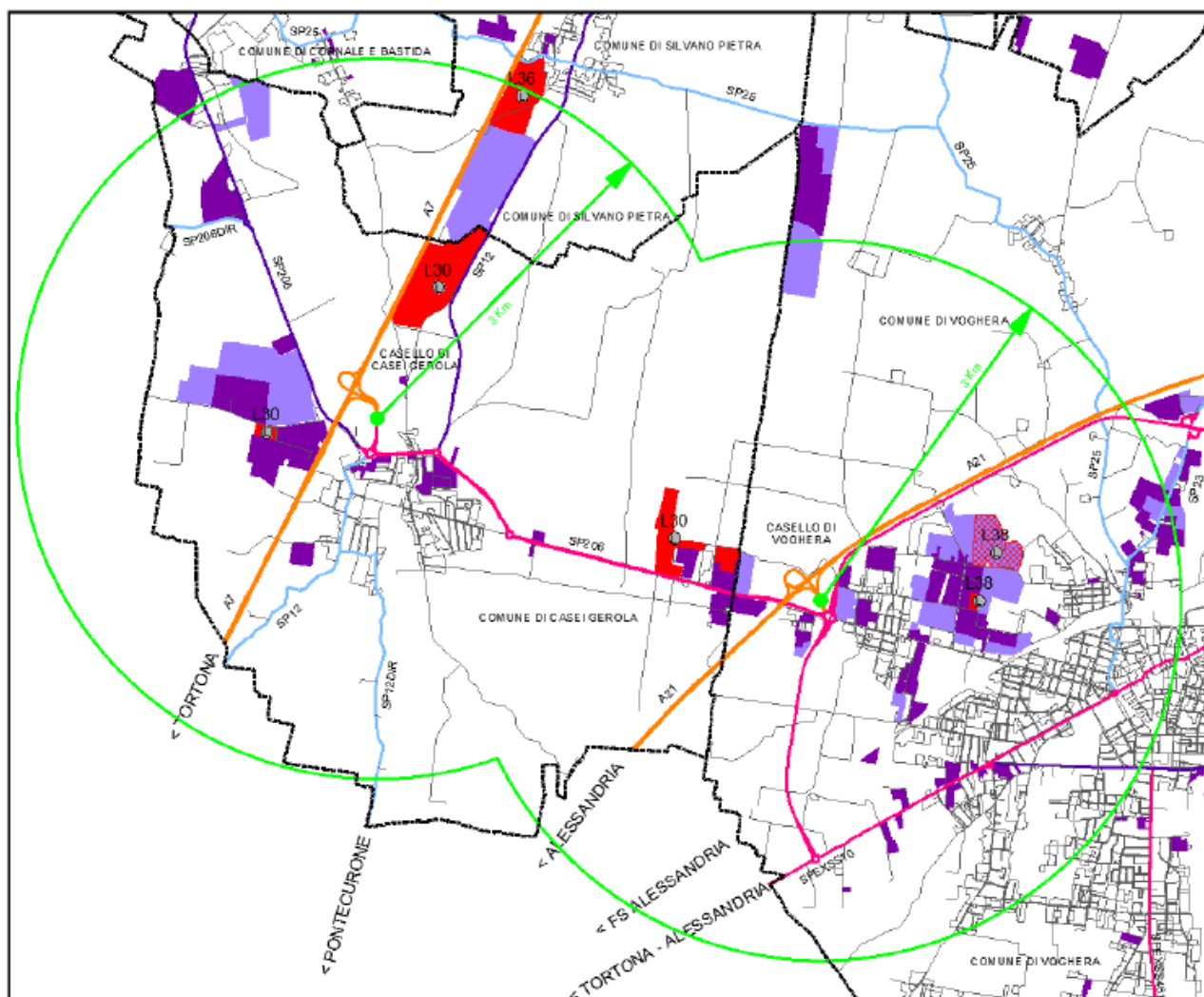
Studio del traffico preso a riferimento: “Proposta di piano di lottizzazione in Variante al PGT – Ambito di trasformazione ATP2 nel Comune di Carbonara Ticino (PB) – Rapporto preliminare per la verifica di assoggettabilità alla VAS”, anno 2024, a cura di Dieffe Ambiente di Milano.

Dati di traffico rilevati: dicembre 2023.

Residuo capacità: 58% ora di punta del mattino.

(cfr. pag. 117 dello studio)

1.3 ATI "CASEI GEROLA" – Casello A7 Casei Gerola e Casello A21 Voghera



Per i dettagli dell'ATI si rimanda alla visione del documento "Schede degli Ambiti Territoriali Idonei"

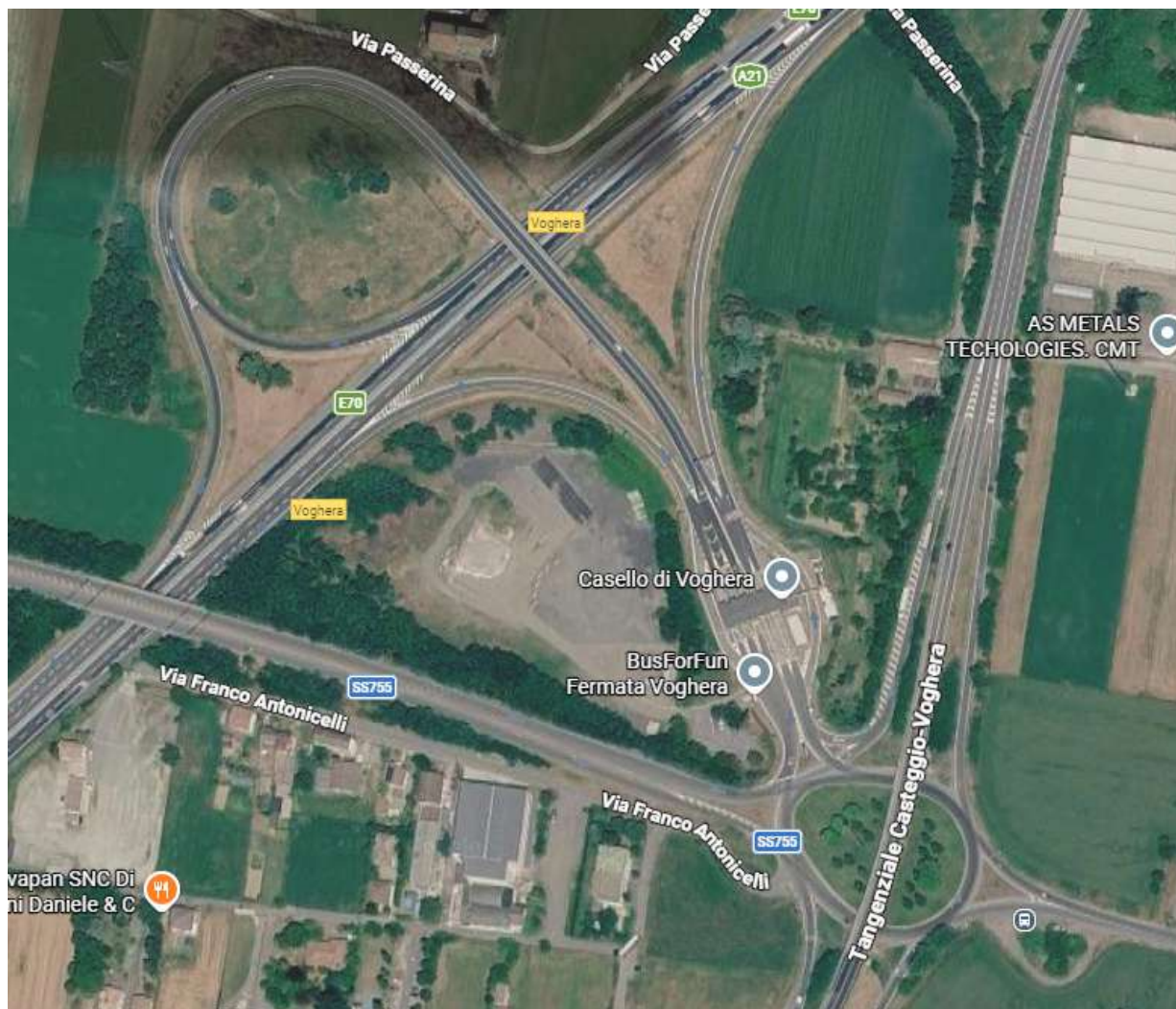


Autostrada A7 – casello Casei Gerola - rotatoria SP12-SS755

Studio del traffico preso a riferimento: “Studi degli impatti sul traffico e sulla viabilità indotti dai traffici generati dalla realizzazione di un nuovo polo logistico in comune di Casei Gerola (PV)”, anno 2025, a cura dello Studio Ingegneria Percudani di Sordio (LO).

Dati di traffico rilevati: 2022/2023/2024

Residuo capacità: 86% ora di punta del mattino; 81% ora di punta della sera
(cfr. pag. 58 dello studio del traffico).



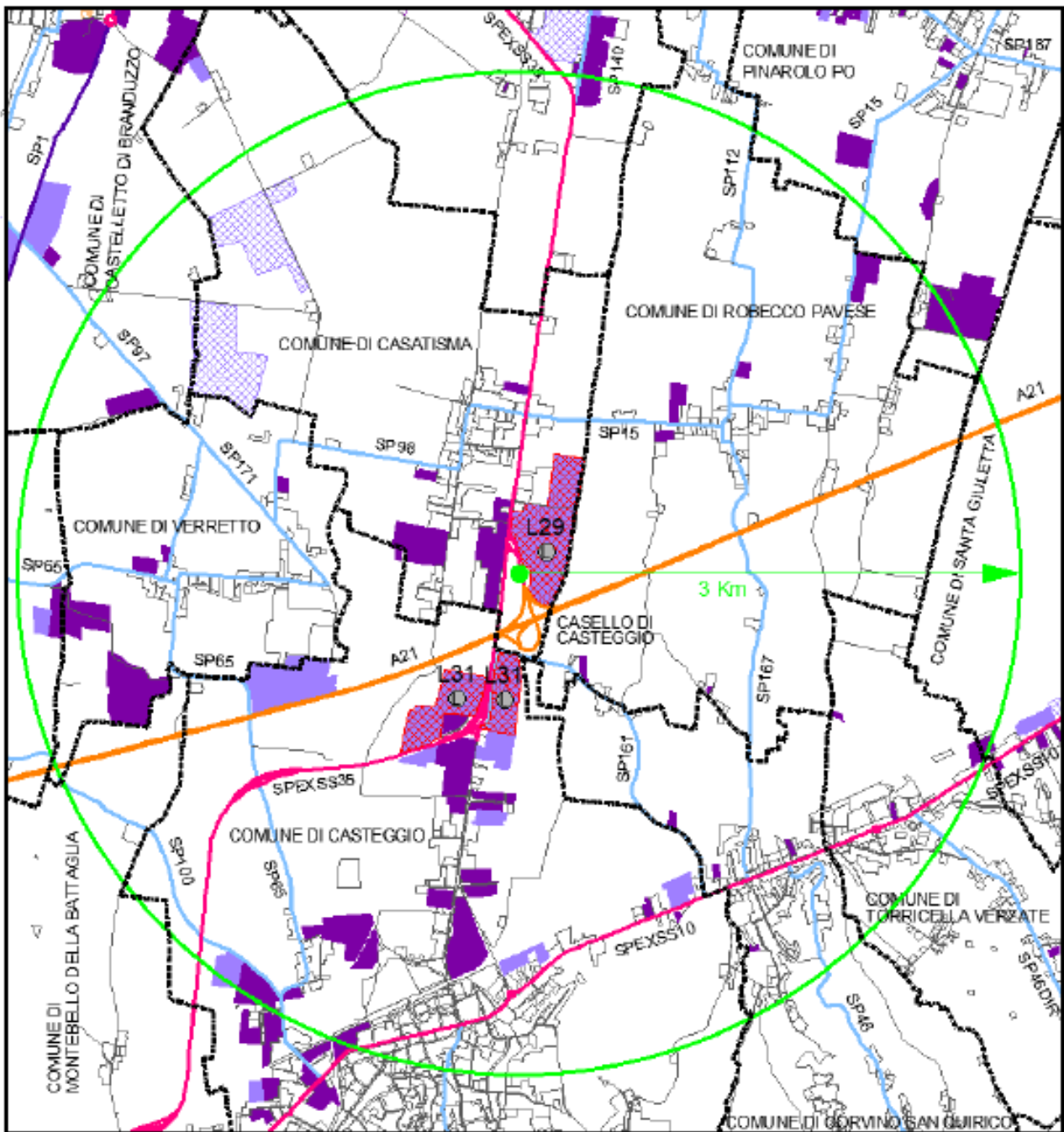
Autostrada A21 – casello Voghera - rotatoria SS755

Studio del traffico preso a riferimento: “Studi degli impatti sul traffico e sulla viabilità indotti dai traffici generati dalla realizzazione di un nuovo polo logistico in comune di Casei Gerola (PV)”, anno 2025, a cura dello Studio Ingegneria Percudani di Sordio (LO).

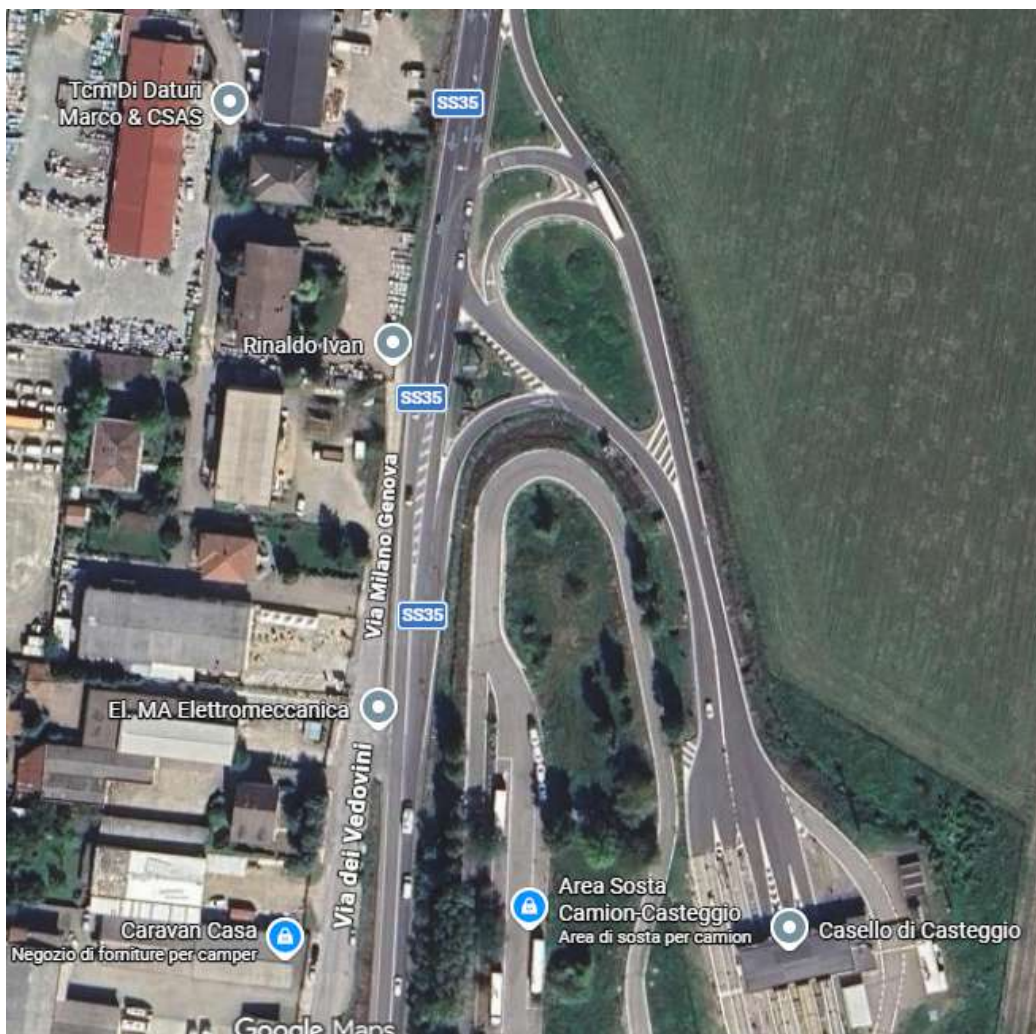
Dati di traffico rilevati: 2022/2023/2024

Residuo capacità: 57% ora di punta del mattino; 83% ora di punta della sera
(cfr. pag. 51 dello studio del traffico).

1.4 ATI "CASTEGGIO" – Casello A21 Casteggio - Casatisma



Per i dettagli dell'ATI si rimanda alla visione del documento "Schede degli Ambiti Territoriali Idonei"



Autostrada A21 – casello Casteggio-Casatisma - svincolo canalizzato all'uscita del casello con la SS35

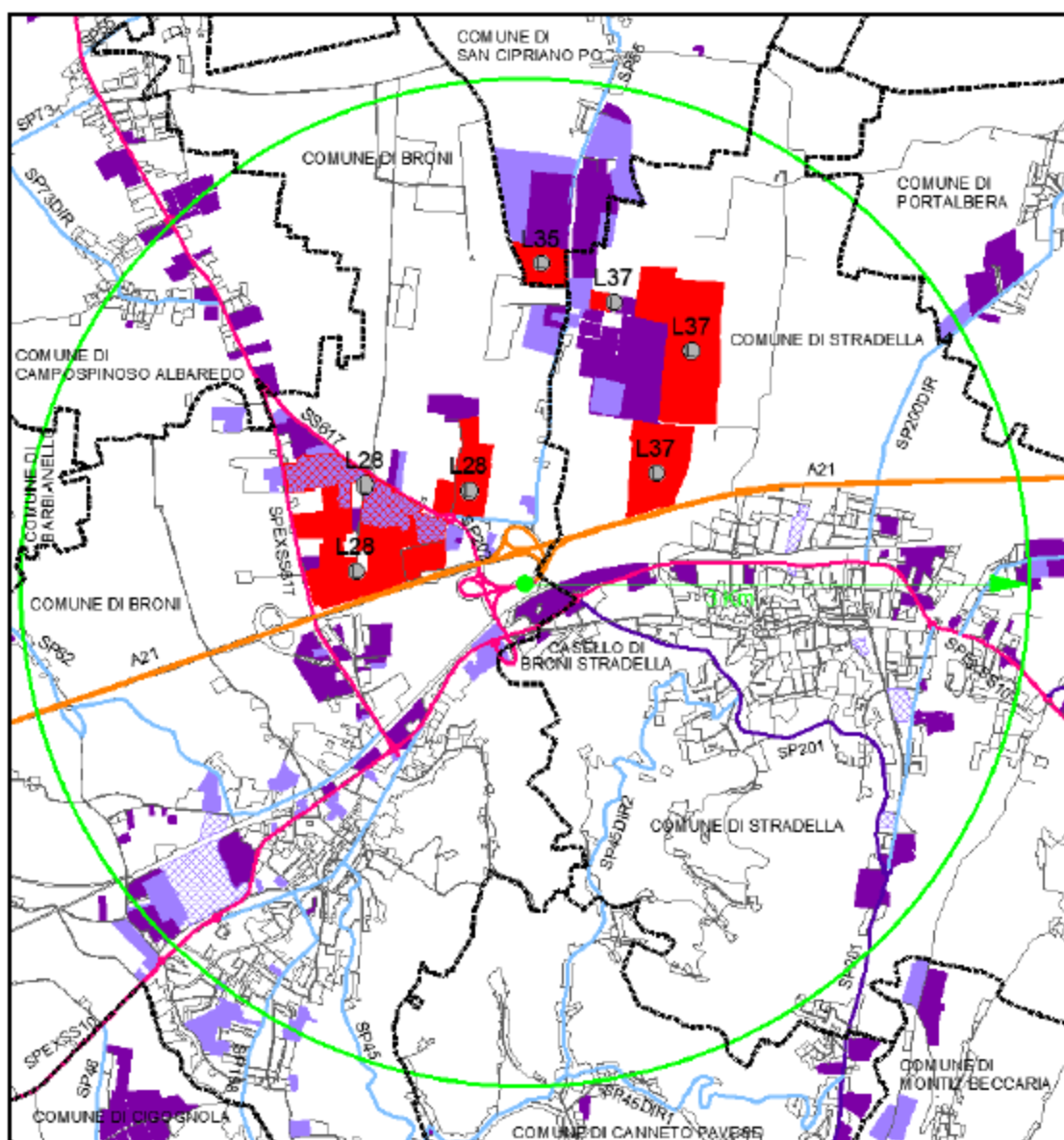
Studio del traffico preso a riferimento: “Piano attuativo Ambito di trasformazione Produttivo ATPIL2-ATPIL4-ATPIL5 – Realizzazione nuovo deposito logistico in comune di Casteggio – Studio viabilistico e di traffico, anno 2024, a cura di stC srl Engineering group di San Genesio e Uniti (PV).

Dati di traffico rilevati: marzo 2023.

Residuo capacità: 53% ora di punta del mattino.

(cfr. pag 111 dello studio di traffico).

1.5 ATI "BRONI-STRADELLA" – Casello A21 Broni-Stradella



Per i dettagli dell'ATI si rimanda alla visione del documento "Schede degli Ambiti Territoriali Idonei"



Autostrada A21 – casello Broni-Stradella - rotatoria all'uscita del casello Nord SS617-SP55

Studio del traffico preso a riferimento: “Studio di impatto sul traffico dei traffici generati da un nuovo polo produttivo/logistico (ATP1) in comune di San Cipriano Po (PV)”, anno 2025, a cura dello Studio Ingegneria Percudani di Sordio (LO).

Dati di traffico rilevati: maggio 2025

Residuo capacità: 76% ora di punta del mattino e 88% ora di punta della sera
(cfr. pagg. 34/35 dello studio del traffico).

2 LE CONDIZIONI DELLE INFRASTRUTTURE VIARIE DEGLI ATI E LE PROPOSTE DI ADEGUAMENTO

Si riportano di seguito per ogni ATI alcuni estratti delle “Schede degli Ambiti Territoriali Idonei” allegate alla Variante di PTCP che sintetizzano da un lato lo stato di conservazione e le condizioni di funzionalità e sicurezza della viabilità interna all’ATI e dall’altro ne individuano le linee di intervento per l’adeguamento e la risoluzione delle criticità.

A completamento dell’analisi, sarà inoltre riportato in Allegato al presente capitolo, l’estratto del documento “M4 – individuazione della viabilità strategica alle attività di logistica, agli insediamenti produttivi di interesse comunale e relative criticità – Schede criticità stradali” allegato alla Variante del PTCP, che a seguito di una ricognizione condotta sul campo, strada per strada, descrive le caratteristiche geometriche e tecnico-funzionali delle strade interne all’ATI individuandone puntualmente criticità, stato di congestione, proposti di intervento e messa in sicurezza.

2.1 ATI "PAVIA"

ATI "Pavia" (svincoli A7-A53-A54)

QUADRO INFRASTRUTTURALE

Condizioni della rete stradale			
Strada	Caratteristiche geometriche	Criticità strutturali	Attraversamento tessuti urbani abitati
SPEXSS526	Strada Extraurbana Secondaria di tipo C, con sezione media di 7,5 m. Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m nel tratto tra svincolo A53 - SP22.	• mancanza di barriere di sicurezza • presenza di attraversamenti idraulici [verificare stato strutturale e portata]	Accessibilità da/per casello autostradale senza attraversamenti di tessuti urbani abitati nel tratto ovest A7, tra via dell'Industria in zona produttiva a Torre d'Isola e autostrada, e nel tratto est A7, tra autostrada e Cascina Carpana a Torre d'Isola. I restanti tratti attraversano o lambiscono, in sezione stradale ridotta, centri densamente abitati fino all'ingresso della tangenziale di Pavia.
SP22	Strada Extraurbana Secondaria di tipo C, con sezione media maggiore di 8 m. Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m nel tratto tra SP11 e SP22Dir	• mancanza di barriere di sicurezza • presenza di attraversamenti idraulici [verificare stato strutturale e portata] • inadeguatezza della massicciata stradale non compatibile con il possibile passaggio di intensi volumi di mezzi pesanti	Il tratto a est A7 si estende in ambito agricolo con attraversamento della frazione Torradello di Battuda. Il tratto a ovest A7 lambisce il centro abitato di Trivolzio e aree destinate a insediamenti residenziali. Il collegamento col casello avviene tramite la SPEXSS526 che evidenzia un tratto lambente tessuti residenziali tra Bereguardo e Trivolzio.
SP11	Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m	• barriere di sicurezza a tratti • presenza di attraversamenti idraulici [verificare stato strutturale e portata] • Canali irrigui laterali senza adeguata banchina • inadeguatezza della massicciata stradale non compatibile con il possibile passaggio di intensi volumi di mezzi pesanti	Il tratto est A7 si estende in ambito agricolo. Il tratto ovest A7 si estende all'interno del centro abitato di Trivolzio.

ATI "Pavia" (svincoli A7-A53-A54)

Condizioni della rete stradale			
Strada	Caratteristiche geometriche	Criticità strutturali	Attraversamento tessuti urbani abitati
SP130	Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m	• mancanza di barriere di sicurezza • presenza di attraversamenti idraulici [verificare stato strutturale e portata] • Canali irrigui laterali senza adeguata banchina • inadeguatezza della massicciata stradale non compatibile con il possibile passaggio di intensi volumi di mezzi pesanti	Il tratto est A7 si estende lungo tessuti residenziali continui. Il tratto ovest A7 lambisce nuclei isolati residenziali ed attraversa la porzione sud dell'abitato di Bereguardo.
SP185	Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m	• La strada non può essere fruibile da mezzi pesanti per la presenza lungo il tracciato del "Ponte di barche". L'unico tratto fruibile è a partire dall'incrocio con la SP130 che attraversa l'abitato di Bereguardo • inadeguatezza della massicciata stradale non compatibile con il possibile passaggio di intensi volumi di mezzi pesanti	Il raccordo con la SPEXSS526 che permette di raggiungere il casello autostradale avviene all'interno del centro abitato di Bereguardo.
SP170	Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m	• mancanza di barriere di sicurezza • Canali irrigui laterali senza adeguata banchina • inadeguatezza della massicciata stradale non compatibile con il possibile passaggio di intensi volumi di mezzi pesanti	Il raccordo con la SPEXSS526 che permette di raggiungere il casello autostradale avviene all'interno del centro abitato di Bereguardo.
SP110	Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m	• barriere di sicurezza a tratti • Canale irriguo laterale senza adeguata banchina • inadeguatezza della massicciata stradale non compatibile con il possibile passaggio di intensi volumi di mezzi pesanti	Il raccordo con la SPEXSS526 che permette di raggiungere il casello autostradale avviene all'interno del centro abitato di Bereguardo.

ATI “Pavia” (svincoli A7-A53-A54)

Condizioni della rete stradale			
Strada	Caratteristiche geometriche	Criticità strutturali	Attraversamento tessuti urbani abitati
SP22dir.	Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m	- barriere di sicurezza a tratti - presenza di attraversamenti idraulici [verificare stato strutturale e portata] - Canale irriguo laterale senza adeguata banchina - inadeguatezza della massicciata stradale non compatibile con il possibile passaggio di intensi volumi di mezzi pesanti	Il tratto in analisi attraversa il centro abitato di Marcignago.
SP173	Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m	- manca di barriere di sicurezza - Canale irriguo laterale senza adeguata banchina - inadeguatezza della massicciata stradale non compatibile con il possibile passaggio di intensi volumi di mezzi pesanti	Il tratto in analisi è collegato alla SP22 a nord e alla SP22dir. a sud. Si rimanda alle evidenze corrispondenti alle due viabilità indicate.
SP EXSS35	Strada Extraurbana Secondaria di tipo C1, con sezione media maggiore di 8 m.	- La sezione risulta congestionata dal traffico e pertanto necessita di opere di adeguamento. - Canale irriguo su ambedue i lati senza adeguata banchina - presenza di attraversamenti idraulici [verificare stato strutturale e portata]	La SP EXSS35 direzione Nord attraversa i centri abitati di Certosa di Pavia e Borgarello.
SP 205	Strada Extraurbana Secondaria di tipo C1, con sezione media maggiore di 8,5 m.	- La sezione risulta congestionata dal traffico e pertanto necessita di opere di adeguamento. - presenza di attraversamenti idraulici [verificare stato strutturale e portata] - inadeguatezza della massicciata stradale non compatibile con il possibile passaggio di intensi volumi di mezzi pesanti	La SP205 direzione Nord attraversa i centri abitati di San Genesio ed Uniti, Zeccone e Bornasco

ATI “Pavia” (svincoli A7-A53-A54)

PRESCRIZIONI ATTUATIVE

Per l'attuazione di insediamenti logistici valgono le disposizioni di cui al Titolo VIII della Normativa di PTCP, a cui si rimanda.

In particolare si richiamano le seguenti disposizioni

- All'interno degli ATI possono essere individuati insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale di cui all'art. VIII-1, comma 2, nel rispetto del consumo di suolo e del bilancio ecologico di cui alla L.r. n. 31/2014 e delle disposizioni in merito del PTCP, oltre che delle disposizioni normative e pianificatorie ai diversi livelli del territorio interessato.
- Gli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale di cui all'art. VIII-1, comma 2, all'interno degli ATI sono sempre soggetti all'obbligo della concertazione e perequazione territoriale, secondo le disposizioni di cui ai criteri regolamentari approvati dalla Provincia con D.C.P. n. 67/2022 e successive modifiche e integrazioni.
- La proposta di aree destinate a insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale di cui al precedente art. VIII-1, comma 2, all'interno degli Ambiti Territoriali Idonei può essere avanzata esclusivamente alle seguenti condizioni:
 - il percorso di accesso agli insediamenti logistici su rete esistente dovrà essere connesso con il primo svincolo autostradale o stradale utile di categoria B ai sensi del vigente Codice della strada e del D.M. 05/11/2001, attraverso viabilità con caratteristiche geometriche di effettiva categoria C1 secondo il Codice della Strada e del D.M. 05/11/2001; nel caso in cui tale viabilità di connessione evidenzii elementi di criticità come segnalati nel documento Allegato M4 “*Schede criticità stradali*” del PTCP, la proposta insediativa dovrà prevedere gli interventi di risoluzione indicati per il tratto stradale interessato; qualora la viabilità di connessione non presenti condizioni geometriche effettivamente riconducibili alla categoria C1 ai sensi del vigente Codice della strada e del D.M. 05/11/2001, la proposta insediativa dovrà prevedere l'adeguamento a tale categoria dell'intero tratto stradale interessato, oltre che la risoluzione delle criticità segnalate nel documento Allegato M4 “*Schede criticità stradali*” del PTCP;
 - eventuali proposte di nuovi percorsi di connessione agli svincoli della rete autostradale e stradale di categoria B (ai sensi del vigente Codice della strada e del D.M. 05/11/2001) dovranno essere previste con viabilità di categoria C1 (ai sensi del vigente Codice della strada e del D.M. 05/11/2001), oltre che in aderenza agli insediamenti previsti e produttivi e commerciali esistenti, e, ove presente in prossimità, alla viabilità autostradale e stradale di categoria B; tali percorsi dovranno essere preventivamente concordati con i settori competenti in materia di viabilità della Provincia di Pavia;
 - ogni singola proposta di insediamento deve sempre garantire livelli elevati di servizio lungo le viabilità interessate dai mezzi pesanti e dai mezzi commerciali indotti e a tutte le intersezioni, analizzati e stimati attraverso lo studio della viabilità e del traffico redatto secondo le Linee Guida provinciali approvate con la D.C.P. n. 67/2022 e s.m.i.; elevati livelli di servizio dovranno essere garantiti considerando anche l'effetto cumulativo con le altre previsioni urbanistiche e progettuali insediative di tutte le funzioni gravanti sulla stessa rete stradale utilizzata dai mezzi indotti dall'insediamento logistico proposto;
 - devono essere sempre rispettate le prescrizioni ambientali definite all'articolo VIII-3 della Normativa di PTCP.

2.2 ATI "GROPPELO CAIROLI"

ATI "Gropello Cairoli" (svincolo A7)

QUADRO INFRASTRUTTURALE

Condizioni della rete stradale			
Strada	Caratteristiche geometriche	Criticità strutturali	Attraversamento tessuti urbani abitati
SPEXSS596	Strada Extraurbana Secondaria di tipo C2, con sezione media di 7,5 m. Strada Extraurbana di tipo C1 con sezione media di 9,5 m (Tangenziale di Gropello Cairoli)	- barriere di sicurezza a tratti - presenza di attraversamenti idraulici [verificare stato strutturale e portata] - Nel tratto di SPEXSS596 non appartenente alla tangenziale: inadeguatezza della massicciata stradale non compatibile con il possibile passaggio di intensi volumi di mezzi pesanti	Accessibilità da/per casello autostradale senza attraversamenti di tessuti urbani abitati.
SP3	Strada Extraurbana Secondaria di tipo C, con sezione media di 8 m da Zerbolò al confine di Gropello Cairoli. Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m nel tratto tra il confine con Zerbolò e Gropello Cairoli	- manca di barriere di sicurezza - presenza di attraversamenti idraulici [verificare stato strutturale e portata] - inadeguatezza della massicciata stradale non compatibile con il possibile passaggio di intensi volumi di mezzi pesanti	Il tratto a ovest A7 si estende in ambito agricolo con attraversamento attraversamento del comune di Gropello Cairoli. Il collegamento col casello avviene tramite SP3 tratto urbano (Via Pavia) che interessa il tessuto residenziale di Gropello Cairoli.
SP60	Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m	- manca di barriere di sicurezza - presenza di attraversamenti idraulici [verificare stato strutturale e portata] - Canali irrigui laterali senza adeguata banchina - inadeguatezza della massicciata stradale non compatibile con il possibile passaggio di intensi volumi di mezzi pesanti - presenza attraversamento ferroviario e cavalcavia su SPEXSS596	Il tratto si estende in ambito agricolo fino all'interno del centro abitato di Gropello Cairoli.
SP19	Strada Extraurbana Secondaria di tipo C2, con sezione media di 7 m da Dorno a Gropello Cairoli.	manca di barriere di sicurezza	Il tratto si estende in ambito agricolo fino alla rotatoria di intersezione con la SPEXSS596 (Tangenziale di Gropello Cairoli). L'accesso verso il casello non interferisce con centri abitati.

ATI “Gropello Cairoli” (svincolo A7)

Condizioni della rete stradale			
Strada	Caratteristiche geometriche	Criticità strutturali	Attraversamento tessuti urbani abitati
SP149	Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m	• mancanza barriere di sicurezza • presenza di attraversamenti idraulici [verificare stato strutturale e portata] • Canali irrigui laterali senza adeguata banchina • inadeguatezza della massicciata stradale non compatibile con il possibile passaggio di intensi volumi di mezzi pesanti • presenza attraversamento ferroviario nella zona produttiva di Villanova d'Ardenghi	Il tratto si estende in ambito agricolo fino all'attraversamento ferroviario di Villanova d'Ardenghi dove lambisce la zona produttiva dello stesso comune.
SP80	Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m	• mancanza di barriere di sicurezza • Canali irrigui laterali senza adeguata banchina • presenza di attraversamenti idraulici [verificare stato strutturale e portata] • inadeguatezza della massicciata stradale non compatibile con il possibile passaggio di intensi volumi di mezzi pesanti	Il raccordo con la SPEXSS596 che permette di raggiungere il casello autostradale avviene dal centro abitato di Villanova d'Ardenghi.

ATI “Gropello Cairoli” (svincolo A7)

PRESCRIZIONI ATTUATIVE

Per l'attuazione di insediamenti logistici valgono le disposizioni di cui al Titolo VIII della Normativa di PTCP, a cui si rimanda.

In particolare si richiamano le seguenti disposizioni

- All'interno degli ATI possono essere individuati insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale di cui all'art. VIII-1, comma 2, nel rispetto del consumo di suolo e del bilancio ecologico di cui alla L.r. n. 31/2014 e delle disposizioni in merito del PTCP, oltre che delle disposizioni normative e pianificatorie ai diversi livelli del territorio interessato.
- Gli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale di cui all'art. VIII-1, comma 2, all'interno degli ATI sono sempre soggetti all'obbligo della concertazione e perequazione territoriale, secondo le disposizioni di cui ai criteri regolamentari approvati dalla Provincia con D.C.P. n. 67/2022 e successive modifiche e integrazioni.
- La proposta di aree destinate a insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale di cui al precedente art. VIII-1, comma 2, all'interno degli Ambiti Territoriali Idonei può essere avanzata esclusivamente alle seguenti condizioni:
 - il percorso di accesso agli insediamenti logistici su rete esistente dovrà essere connesso con il primo svincolo autostradale o stradale utile di categoria B ai sensi del vigente Codice della strada e del D.M. 05/11/2001, attraverso viabilità con caratteristiche geometriche di effettiva categoria C1 secondo il Codice della Strada e del D.M. 05/11/2001; nel caso in cui tale viabilità di connessione evidenzii elementi di criticità come segnalati nel documento Allegato M4 “*Schede criticità stradali*” del PTCP, la proposta insediativa dovrà prevedere gli interventi di risoluzione indicati per il tratto stradale interessato; qualora la viabilità di connessione non presenti condizioni geometriche effettivamente riconducibili alla categoria C1 ai sensi del vigente Codice della strada e del D.M. 05/11/2001, la proposta insediativa dovrà prevedere l'adeguamento a tale categoria dell'intero tratto stradale interessato, oltre che la risoluzione delle criticità segnalate nel documento Allegato M4 “*Schede criticità stradali*” del PTCP;
 - eventuali proposte di nuovi percorsi di connessione agli svincoli della rete autostradale e stradale di categoria B (ai sensi del vigente Codice della strada e del D.M. 05/11/2001) dovranno essere previste con viabilità di categoria C1 (ai sensi del vigente Codice della strada e del D.M. 05/11/2001), oltre che in aderenza agli insediamenti previsti e produttivi e commerciali esistenti, e, ove presente in prossimità, alla viabilità autostradale e stradale di categoria B; tali percorsi dovranno essere preventivamente concordati con i settori competenti in materia di viabilità della Provincia di Pavia;
 - ogni singola proposta di insediamento deve sempre garantire livelli elevati di servizio lungo le viabilità interessate dai mezzi pesanti e dai mezzi commerciali indotti e a tutte le intersezioni, analizzati e stimati attraverso lo studio della viabilità e del traffico redatto secondo le Linee Guida provinciali approvate con la D.C.P. n. 67/2022 e s.m.i.; elevati livelli di servizio dovranno essere garantiti considerando anche l'effetto cumulativo con le altre previsioni urbanistiche e progettuali insediative di tutte le funzioni gravanti sulla stessa rete stradale utilizzata dai mezzi indotti dall'insediamento logistico proposto;
 - devono essere sempre rispettate le prescrizioni ambientali definite all'articolo VIII-3 della Normativa di PTCP.

2.3 ATI "CASEI GEROLA"

ATI "Casei Gerola" (svincoli A7-A21)

QUADRO INFRASTRUTTURALE

Condizioni della rete stradale			
Strada	Caratteristiche geometriche	Criticità strutturali	Attraversamento tessuti urbani abitati
SP206	Strada Extraurbana Secondaria di tipo C1, con sezione media di 13,5 m da Voghera a Casei Gerola Strada Extraurbana Secondaria di tipo C2, con sezione media di 7,0 m da Casei Gerola a SP206 Dir	- barriere di sicurezza a tratti - presenza di cavalcavia su A21 - presenza di cavalcavia su A7	Accessibilità da/per casello autostradale senza attraversamenti di tessuti urbani abitati.
SP206 Dir	Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m	barriere di sicurezza a tratti	Il tratto si estende in ambito agricolo fino a Molino dei Torti e lambisce la zona industriale di via Regione Magenta.
SP12	Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m da Castelnuovo Scrivia a Casei Gerola Strada Extraurbana Secondaria di tipo C2, con sezione media di 7,0 m da Casei Gerola a SP25	- barriere di sicurezza a tratti - presenza di attraversamenti idraulici [verificare stato strutturale e portata] - Canali irrigui laterali senza adeguata banchina - inadeguatezza della massicciata stradale non compatibile con il possibile passaggio di intensi volumi di mezzi pesanti	Il tratto di tipo F si estende in ambito agricolo e attraversa l'abitato di Casei Gerola. Il tratto di tipo C2 si estende in ambito agricolo.
SP12 Dir	Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m	- mancanza di barriere di sicurezza - presenza di attraversamenti idraulici [verificare stato strutturale e portata] - Canali irrigui laterali senza adeguata banchina - inadeguatezza della massicciata stradale non compatibile con il possibile passaggio di intensi volumi di mezzi pesanti	Il tratto si estende in ambito agricolo e attraversa l'abitato di Casei Gerola fino all'intersezione con la SP12.
SPEXSS10 Tg. Voghera	Strada Extraurbana Secondaria di tipo C1, con sezione media di 10,0 m	--	Il tratto si estende in ambito agricolo e non attraversa centri urbani
SP25	Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m	- mancanza di barriere di sicurezza - inadeguatezza della massicciata stradale non compatibile con il possibile passaggio di intensi volumi di mezzi pesanti	Il tratto si estende in ambito agricolo e attraversa l'abitato di Voghera e Silvano Pietra fino all'intersezione con SP12.

ATI “Casei Gerola” (svincoli A7-A21)

PRESCRIZIONI ATTUATIVE

Per l'attuazione di insediamenti logistici valgono le disposizioni di cui al Titolo VIII della Normativa di PTCP, a cui si rimanda.

In particolare si richiamano le seguenti disposizioni:

- All'interno degli ATI possono essere individuati insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale di cui all'art. VIII-1, comma 2, nel rispetto del consumo di suolo e del bilancio ecologico di cui alla L.r. n. 31/2014 e delle disposizioni in merito del PTCP, oltre che delle disposizioni normative e pianificatorie ai diversi livelli del territorio interessato.
- Gli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale di cui all'art. VIII-1, comma 2, all'interno degli ATI sono sempre soggetti all'obbligo della concertazione e perequazione territoriale, secondo le disposizioni di cui ai criteri regolamentari approvati dalla Provincia con D.C.P. n. 67/2022 e successive modifiche e integrazioni.
- La proposta di aree destinate a insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale di cui al precedente art. VIII-1, comma 2, all'interno degli Ambiti Territoriali Idonei può essere avanzata esclusivamente alle seguenti condizioni:
 - il percorso di accesso agli insediamenti logistici su rete esistente dovrà essere connesso con il primo svincolo autostradale o stradale utile di categoria B ai sensi del vigente Codice della strada e del D.M. 05/11/2001, attraverso viabilità con caratteristiche geometriche di effettiva categoria C1 secondo il Codice della Strada e del D.M. 05/11/2001; nel caso in cui tale viabilità di connessione evidenzii elementi di criticità come segnalati nel documento Allegato M4 “*Schede criticità stradali*” del PTCP, la proposta insediativa dovrà prevedere gli interventi di risoluzione indicati per il tratto stradale interessato; qualora la viabilità di connessione non presenti condizioni geometriche effettivamente riconducibili alla categoria C1 ai sensi del vigente Codice della strada e del D.M. 05/11/2001, la proposta insediativa dovrà prevedere l'adeguamento a tale categoria dell'intero tratto stradale interessato, oltre che la risoluzione delle criticità segnalate nel documento Allegato M4 “*Schede criticità stradali*” del PTCP;
 - eventuali proposte di nuovi percorsi di connessione agli svincoli della rete autostradale e stradale di categoria B (ai sensi del vigente Codice della strada e del D.M. 05/11/2001) dovranno essere previste con viabilità di categoria C1 (ai sensi del vigente Codice della strada e del D.M. 05/11/2001), oltre che in aderenza agli insediamenti previsti e produttivi e commerciali esistenti, e, ove presente in prossimità, alla viabilità autostradale e stradale di categoria B; tali percorsi dovranno essere preventivamente concordati con i settori competenti in materia di viabilità della Provincia di Pavia;
 - ogni singola proposta di insediamento deve sempre garantire livelli elevati di servizio lungo le viabilità interessate dai mezzi pesanti e dai mezzi commerciali indotti e a tutte le intersezioni, analizzati e stimati attraverso lo studio della viabilità e del traffico redatto secondo le Linee Guida provinciali approvate con la D.C.P. n. 67/2022 e s.m.i.; elevati livelli di servizio dovranno essere garantiti considerando anche l'effetto cumulativo con le altre previsioni urbanistiche e progettuali insediative di tutte le funzioni gravanti sulla stessa rete stradale utilizzata dai mezzi indotti dall'insediamento logistico proposto;
 - devono essere sempre rispettate le prescrizioni ambientali definite all'articolo VIII-3 della Normativa di PTCP.

2.4 ATI “CASTEGGIO”

ATI “Casteggio” (svincolo A21)

QUADRO INFRASTRUTTURALE

Condizioni della rete stradale			
Strada	Caratteristiche geometriche	Criticità strutturali	Attraversamento tessuti urbani abitati
SPEXSS35 Tg. Casteggio – Voghera	Strada Extraurbana Secondaria di tipo C1, con sezione media di 8,5 m	presenza di cavalcavia su A21	Accessibilità da/per casello autostradale senza attraversamenti di tessuti urbani abitati.
SPEXSS10	Strada Extraurbana Secondaria di tipo C1, con sezione media di 10,0 m	—	Il tratto si estende in ambito agricolo e non attraversa centri urbani
SP161	Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m (3,5 m)	- mancanza di barriere di sicurezza - inadeguatezza della massicciata stradale non compatibile con il possibile passaggio di intensi volumi di mezzi pesanti	Il tratto si estende in ambito agricolo.
SP 167	Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m	- mancanza di barriere di sicurezza - inadeguatezza della massicciata stradale non compatibile con il possibile passaggio di intensi volumi di mezzi pesanti	Il tratto si estende in ambito agricolo.
SP 65	Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m	- mancanza di barriere di sicurezza - inadeguatezza della massicciata stradale non compatibile con il possibile passaggio di intensi volumi di mezzi pesanti - presenza di ponte per passaggio sopraelevato della A21	Il tratto si estende in ambito agricolo e lambisce alcuni caseggiati del comune di Casteggio.
SP 100	Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m	- mancanza di barriere di sicurezza - inadeguatezza della massicciata stradale non compatibile con il possibile passaggio di intensi volumi di mezzi pesanti - presenza di ponte per passaggio sopraelevato della SPEXSS35 - presenza di cavalcavia per superamento A21	Il tratto si estende in ambito agricolo e lambisce alcuni caseggiati del comune di Casteggio.
SP 98	Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m	- mancanza di barriere di sicurezza - inadeguatezza della massicciata stradale non compatibile con il possibile passaggio di intensi volumi di mezzi pesanti	Il tratto si estende in ambito agricolo e lambisce alcuni caseggiati del comune di Verretto ed attraversa il centro abitato di Casatisma.

ATI “Casteggio” (svincolo A21)

Condizioni della rete stradale			
Strada	Caratteristiche geometriche	Criticità strutturali	Attraversamento tessuti urbani abitati
SP 171	Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m	· mancanza di barriere di sicurezza · inadeguatezza della massicciata stradale non compatibile con il possibile passaggio di intensi volumi di mezzi pesanti	Il tratto si estende in ambito agricolo.
SP 15	Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m	· mancanza di barriere di sicurezza · inadeguatezza della massicciata stradale non compatibile con il possibile passaggio di intensi volumi di mezzi pesanti	Attraversa i centri abitati di Casatisma e Robecco Pavese.
SP 112	Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m (3,5 m)	· mancanza di barriere di sicurezza · inadeguatezza della massicciata stradale non compatibile con il possibile passaggio di intensi volumi di mezzi pesanti	Il tratto si estende in ambito agricolo.
SP 140	Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m	· mancanza di barriere di sicurezza · inadeguatezza della massicciata stradale non compatibile con il possibile passaggio di intensi volumi di mezzi pesant	Attraversa il centro abitato di Bressana Bottarone.

ATI “Casteggio” (svincolo A21)

PRESCRIZIONI ATTUATIVE

Per l'attuazione di insediamenti logistici valgono le disposizioni di cui al Titolo VIII della Normativa di PTCP, a cui si rimanda.

In particolare si richiamano le seguenti disposizioni

- All'interno degli ATI possono essere individuati insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale di cui all'art. VIII-1, comma 2, nel rispetto del consumo di suolo e del bilancio ecologico di cui alla L.r. n. 31/2014 e delle disposizioni in merito del PTCP, oltre che delle disposizioni normative e pianificatorie ai diversi livelli del territorio interessato.
- Gli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale di cui all'art. VIII-1, comma 2, all'interno degli ATI sono sempre soggetti all'obbligo della concertazione e perequazione territoriale, secondo le disposizioni di cui ai criteri regolamentari approvati dalla Provincia con D.C.P. n. 67/2022 e successive modifiche e integrazioni.
- La proposta di aree destinate a insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale di cui al precedente art. VIII-1, comma 2, all'interno degli Ambiti Territoriali Idonei può essere avanzata esclusivamente alle seguenti condizioni:
 - il percorso di accesso agli insediamenti logistici su rete esistente dovrà essere connesso con il primo svincolo autostradale o stradale utile di categoria B ai sensi del vigente Codice della strada e del D.M. 05/11/2001, attraverso viabilità con caratteristiche geometriche di effettiva categoria C1 secondo il Codice della Strada e del D.M. 05/11/2001; nel caso in cui tale viabilità di connessione evidenzii elementi di criticità come segnalati nel documento Allegato M4 “*Schede criticità stradali*” del PTCP, la proposta insediativa dovrà prevedere gli interventi di risoluzione indicati per il tratto stradale interessato; qualora la viabilità di connessione non presenti condizioni geometriche effettivamente riconducibili alla categoria C1 ai sensi del vigente Codice della strada e del D.M. 05/11/2001, la proposta insediativa dovrà prevedere l'adeguamento a tale categoria dell'intero tratto stradale interessato, oltre che la risoluzione delle criticità segnalate nel documento Allegato M4 “*Schede criticità stradali*” del PTCP;
 - eventuali proposte di nuovi percorsi di connessione agli svincoli della rete autostradale e stradale di categoria B (ai sensi del vigente Codice della strada e del D.M. 05/11/2001) dovranno essere previste con viabilità di categoria C1 (ai sensi del vigente Codice della strada e del D.M. 05/11/2001), oltre che in aderenza agli insediamenti previsti e produttivi e commerciali esistenti, e, ove presente in prossimità, alla viabilità autostradale e stradale di categoria B; tali percorsi dovranno essere preventivamente concordati con i settori competenti in materia di viabilità della Provincia di Pavia;
 - ogni singola proposta di insediamento deve sempre garantire livelli elevati di servizio lungo le viabilità interessate dai mezzi pesanti e dai mezzi commerciali indotti e a tutte le intersezioni, analizzati e stimati attraverso lo studio della viabilità e del traffico redatto secondo le Linee Guida provinciali approvate con la D.C.P. n. 67/2022 e s.m.i.; elevati livelli di servizio dovranno essere garantiti considerando anche l'effetto cumulativo con le altre previsioni urbanistiche e progettuali insediative di tutte le funzioni gravanti sulla stessa rete stradale utilizzata dai mezzi indotti dall'insediamento logistico proposto;
 - devono essere sempre rispettate le prescrizioni ambientali definite all'articolo VIII-3 della Normativa di PTCP.

ATI "Broni Stradella" (svincolo A21)

QUADRO INFRASTRUTTURALE

Condizioni della rete stradale			
Strada	Caratteristiche geometriche	Criticità strutturali	Attraversamento tessuti urbani abitati
SP202	Strada Extraurbana Secondaria di tipo C1, con sezione media di 8,0 m	presenza di cavalcavia su A21	Accessibilità da/per casello autostradale senza attraversamenti di tessuti urbani abitati.
SPEXSS617 – SS617	Strada Extraurbana Secondaria di tipo C1, con sezione media di 9,0 m	Limitazione al transito su "Ponte Becca"	Il tratto si estende in ambito agricolo e attraversa il centro urbano di Campospinoso Albaredo.
SP55	Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m	- barriere di sicurezza a tratti - inadeguatezza della massicciata stradale non compatibile con il possibile passaggio di intensi volumi di mezzi pesanti	Il tratto si estende in ambito agricolo e attraversa il centro abitato di San Cipriano Po.
SPEXSS10	Strada Extraurbana Secondaria di tipo C1, con sezione media di 10,0 m	--	Il tratto attraversa i centri abitati di Broni e Stradella.
SP 65	Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m	- manca di barriere di sicurezza - inadeguatezza della massicciata stradale non compatibile con il possibile passaggio di intensi volumi di mezzi pesanti - presenza di ponte per passaggio sopraelevato della A21	Il tratto si estende in ambito agricolo e lambisce alcuni caseggiati del comune di Casteggio.
SP 100	Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m	- manca di barriere di sicurezza - inadeguatezza della massicciata stradale non compatibile con il possibile passaggio di intensi volumi di mezzi pesanti - presenza di ponte per passaggio sopraelevato della SPEXSS35 - presenza di cavalcavia per superamento A21	Il tratto si estende in ambito agricolo e lambisce alcuni caseggiati del comune di Casteggio.
SP 98	Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m	- manca di barriere di sicurezza - inadeguatezza della massicciata stradale non compatibile con il possibile passaggio di intensi volumi di mezzi pesanti	Il tratto si estende in ambito agricolo e lambisce alcuni caseggiati del comune di Verretto ed attraversa il centro abitato di Casatisma.

ATI “Broni Stradella” (svincolo A21)

Condizioni della rete stradale			
Strada	Caratteristiche geometriche	Criticità strutturali	Attraversamento tessuti urbani abitati
SP 171	Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m	• mancanza di barriere di sicurezza • inadeguatezza della massicciata stradale non compatibile con il possibile passaggio di intensi volumi di mezzi pesanti	Il tratto si estende in ambito agricolo.
SP 15	Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m	• mancanza di barriere di sicurezza • inadeguatezza della massicciata stradale non compatibile con il possibile passaggio di intensi volumi di mezzi pesanti	Attraversa i centri abitati di Casatisma e Robecco Pavese.
SP 112	Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m (3,5 m)	• mancanza di barriere di sicurezza • inadeguatezza della massicciata stradale non compatibile con il possibile passaggio di intensi volumi di mezzi pesanti	Il tratto si estende in ambito agricolo.
SP 140	Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m	• mancanza di barriere di sicurezza • inadeguatezza della massicciata stradale non compatibile con il possibile passaggio di intensi volumi di mezzi pesanti	Attraversa il centro abitato di Bressana Bottarone.

ATI “Broni Stradella” (svincolo A21)

PRESCRIZIONI ATTUATIVE

Per l'attuazione di insediamenti logistici valgono le disposizioni di cui al Titolo VIII della Normativa di PTCP, a cui si rimanda.

In particolare si richiamano le seguenti disposizioni

- All'interno degli ATI possono essere individuati insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale di cui all'art. VIII-1, comma 2, nel rispetto del consumo di suolo e del bilancio ecologico di cui alla L.r. n. 31/2014 e delle disposizioni in merito del PTCP, oltre che delle disposizioni normative e pianificatorie ai diversi livelli del territorio interessato.
- Gli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale di cui all'art. VIII-1, comma 2, all'interno degli ATI sono sempre soggetti all'obbligo della concertazione e perequazione territoriale, secondo le disposizioni di cui ai criteri regolamentari approvati dalla Provincia con D.C.P. n. 67/2022 e successive modifiche e integrazioni.
- La proposta di aree destinate a insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale di cui al precedente art. VIII-1, comma 2, all'interno degli Ambiti Territoriali Idonei può essere avanzata esclusivamente alle seguenti condizioni:
 - il percorso di accesso agli insediamenti logistici su rete esistente dovrà essere connesso con il primo svincolo autostradale o stradale utile di categoria B ai sensi del vigente Codice della strada e del D.M. 05/11/2001, attraverso viabilità con caratteristiche geometriche di effettiva categoria C1 secondo il Codice della Strada e del D.M. 05/11/2001; nel caso in cui tale viabilità di connessione evidenzii elementi di criticità come segnalati nel documento Allegato M4 “*Schede criticità stradali*” del PTCP, la proposta insediativa dovrà prevedere gli interventi di risoluzione indicati per il tratto stradale interessato; qualora la viabilità di connessione non presenti condizioni geometriche effettivamente riconducibili alla categoria C1 ai sensi del vigente Codice della strada e del D.M. 05/11/2001, la proposta insediativa dovrà prevedere l'adeguamento a tale categoria dell'intero tratto stradale interessato, oltre che la risoluzione delle criticità segnalate nel documento Allegato M4 “*Schede criticità stradali*” del PTCP;
 - eventuali proposte di nuovi percorsi di connessione agli svincoli della rete autostradale e stradale di categoria B (ai sensi del vigente Codice della strada e del D.M. 05/11/2001) dovranno essere previste con viabilità di categoria C1 (ai sensi del vigente Codice della strada e del D.M. 05/11/2001), oltre che in aderenza agli insediamenti previsti e produttivi e commerciali esistenti, e, ove presente in prossimità, alla viabilità autostradale e stradale di categoria B; tali percorsi dovranno essere preventivamente concordati con i settori competenti in materia di viabilità della Provincia di Pavia;
 - ogni singola proposta di insediamento deve sempre garantire livelli elevati di servizio lungo le viabilità interessate dai mezzi pesanti e dai mezzi commerciali indotti e a tutte le intersezioni, analizzati e stimati attraverso lo studio della viabilità e del traffico redatto secondo le Linee Guida provinciali approvate con la D.C.P. n. 67/2022 e s.m.i.; elevati livelli di servizio dovranno essere garantiti considerando anche l'effetto cumulativo con le altre previsioni urbanistiche e progettuali insediative di tutte le funzioni gravanti sulla stessa rete stradale utilizzata dai mezzi indotti dall'insediamento logistico proposto;
 - devono essere sempre rispettate le prescrizioni ambientali definite all'articolo VIII-3 della Normativa di PTCP.

ALLEGATO: CARATTERISTICHE GEOMETRICHE E FUNZIONALI DELLA RETE VIARIA, LIVELLI DI CONGESTIONE, CRITICITA' E PROPOSTE DI INTERVENTO

ALLEGATO - ATI "PAVIA"

ALLEGATO - ATI "GROPELLO CAIROLI"

ALLEGATO - ATI "CASEI GEROLA"

ALLEGATO - ATI "CASTEGGIO"

ALLEGATO - ATI "BRONI-STRADELLA"