

Variante del Piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP) di adeguamento alla L.r. n. 15/2024

(procedimento avviato con Decreto Presidenziale n. 27 del 07/02/2025)

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS)

art. 6, D.lgs. n. 152/2006 e s.m.i.

art. 4, L.r. n. 12/2005 e s.m.i.

Rapporto Ambientale

art. 13, comma 3, D.lgs. n. 152/2006 e s.m.i.

SINTESI NON TECNICA

Autorità procedente

Provincia di Pavia

Settore Territorio, Pianificazione Strategica e Patrimonio

Dirigente arch. Antonio Massaro

Autorità Competente per la VAS

Provincia di Pavia

Settore infrastrutture, edilizia scolastica

Dirigente dott.ssa Roberta Baldiraghi

documento predisposto da:

Provincia di Pavia

Settore Territorio, Pianificazione Strategica e Patrimonio

Dirigente arch. Antonio Massaro

U.O. Pianificazione territoriale, compatibilità paesistica e attrattività

Responsabile arch. Vincenzo Fontana

contributi specialistici:

analisi urbanistiche

Gruppo ARGO Associati

arch. Gian Luca Perinotto

analisi infrastrutturali

ing. Augusto Allegrini

analisi di traffico

Mobiliter Srl

ing. Michele d'Alessandro

ing. Ivan Genovese

elaborati VAS

dott. Riccardo Vezzani

Indice

PREMESSA 1

1 LA LEGGE N. 15/2024..... 3

2 PTCP VIGENTE E INSEDIAMENTI LOGISTICI 5

3 LA PROPOSTA DI VARIANTE DI PTCP 7

 3.1 Nuovo articolo VIII-1: disposizioni generali..... 7

 3.2 Nuovo articolo VIII-2: disposizioni per gli ATI 9

 3.3 Nuovo articolo VIII-3: prescrizioni ambientali 37

4 LE SENSIBILITÀ AMBIENTALI 43

 4.1 Sensibilità ambientali nell’ATI “Pavia” 44

 4.2 Sensibilità ambientali nell’ATI “Gropello Cairoli” 59

 4.3 Sensibilità ambientali nell’ATI “Casei Gerola” 64

 4.4 Sensibilità ambientali nell’ATI “Casteggio” 69

 4.5 Sensibilità ambientali nell’ATI “Broni - Stradella” 74

5 ANALISI AMBIENTALE 79

6 VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE 83

PREMESSA

In data 8 agosto 2024 è stata approvata la Legge Regionale n. 15 recante "*Disciplina degli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale*" (BURL n. 33, suppl. del 12/08/2024).

La Legge disciplina i criteri, gli indirizzi e le modalità per la localizzazione di nuovi insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale, quali le piattaforme logistiche non intermodali, i centri di magazzinaggio generale e simili, i centri di movimentazione di merci e prodotti, anche a supporto del commercio, e i depositi di merci o veicoli che, anche a seguito di ampliamento, interessano una superficie operativa superiore ai tre ettari.

Le aree nelle quali è verificata la sussistenza delle condizioni insediative per la localizzazione di tali insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale sono definite "*Ambiti Territoriali Idonei*".

Secondo l'art. 5 della Legge regionale n. 15/2024, la definizione degli Ambiti territoriali idonei è effettuata dalle province nei rispettivi Piani territoriali di coordinamento provinciale (PTCP), sulla base di specifici criteri regionali, che sono stati successivamente definiti con Delibera di Giunta Regionale n. 3377 del 11/11/2024.

Il vigente PTCP della Provincia di Pavia è stato approvato con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 45 del 15/11/2023 e pubblicato su BURL Serie Avvisi e Concorsi n. 33 del 14/08/2024.

Il PTCP vigente contiene già analisi conoscitive e una specifica disciplina del sistema insediativo della logistica, in base a cui l'ammissibilità di questo tipo di attività risulta limitata a specifici contesti localizzativi.

Al fine di aggiornare tali disposizioni già operanti ai contenuti della suddetta Legge regionale n. 15/2024 e della relativa normativa di attuazione (D.g.r n. 3377/2024), con Decreto del Presidente della Provincia di Pavia n. 27 del 07/02/2025 è stato avviato il procedimento di variante di adeguamento del PTCP vigente.

Con medesimo Decreto Presidenziale è stato contestualmente avviato il procedimento di **Valutazione Ambientale Strategica** (VAS) della variante del PTCP, come richiesto dalla normativa ambientale.

La VAS è un procedimento di valutazione ambientale previsto dalla Direttiva europea n. 42 del 2001 (recepita a livello nazionale con Decreto legislativo n. 152 del 2006 e a livello regionale con Legge regionale n. 12 del 2005), che affianca un piano o un programma, o loro varianti, aiutando a prendere scelte strategiche per uno sviluppo sostenibile, inteso come: "*...uno sviluppo che garantisce i bisogni delle generazioni attuali senza compromettere la possibilità che le generazioni future riescano a soddisfare i propri*" (Rapporto Bruntland, 1987), ove uno dei presupposti della nozione di sostenibilità è l'integrazione dell'ambiente all'interno dei processi decisionali.

L'associazione del percorso di VAS al processo decisionale di uno strumento di pianificazione ha principalmente la finalità di condurlo a considerare in modo più sistematico gli obiettivi di sostenibilità ambientale e, in tale senso, il grado di integrazione che verrà raggiunto rappresenterà esso stesso una misura del successo degli scopi.

Nel processo valutativo devono essere considerati i valori, le sensibilità e le vulnerabilità dell'ambiente interessato, nonché le identità dei luoghi coinvolti dallo strumento di pianificazione.

La VAS deve individuare e valutare, altresì, i possibili effetti sull'ambiente e definire le misure previste per impedire, ridurre ed eventualmente compensare nel modo più completo possibile gli eventuali effetti negativi potenzialmente inducibili dall'attuazione delle scelte pianificatorie.

Il presente documento sintetizza in linguaggio non tecnico le analisi svolte circa i possibili effetti sull'ambiente attendibili dalla proposta di variante del PTCP della Provincia di Pavia di adeguamento alla Legge regionale n. 15/2024 relativa agli insediamenti logistici.

1 LA LEGGE N. 15/2024

Al fine di dettare disposizioni uniformi sotto il profilo urbanistico e di perseguire l'ordinato assetto del territorio regionale, la L.r. n. 15/2024 disciplina i criteri, gli indirizzi e le modalità per la localizzazione di nuovi insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale, anche a seguito di trasferimento della relativa sede operativa, nonché di insediamenti logistici esistenti il cui ampliamento ne determina la rilevanza sovracomunale, e reca previsioni per la conseguente realizzazione di tali insediamenti.

Le disposizioni di cui alla Legge si applicano agli insediamenti logistici aventi superficie operativa superiore a 3 ettari (ossia superiore a 30.000 mq).

Ai fini della Legge regionale n. 15/2024, sono qualificati insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale:

- le piattaforme logistiche non intermodali;
- i centri di magazzinaggio generale e simili;
- i centri di movimentazione di merci e prodotti, anche a supporto del commercio;
- i depositi di merci o veicoli.

Rientrano, altresì, tra gli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale quelli per l'esercizio delle attività di logistica o autotrasporto di merci e prodotti, anch'essi con superficie operativa superiore a tre ettari.

All'art. 1, comma 3, la L.r. n. 15/2024 riporta la definizione di "*superficie operativa*", costituita da "*i capannoni, i magazzini o i depositi, gli uffici, i piazzali e la viabilità interna, i parcheggi funzionali all'attività di logistica, l'area ferroviaria o portuale*"; da essa sono escluse le aree verdi e delle aree di mitigazione e compensazione interne o esterne all'area di intervento.

Si evidenzia che come previsto dalla Legge regionale n. 5/2010, i progetti di insediamento logistico con superficie superiore a 3 ettari e inferiore a 20 ettari sono da sottoporre a procedura di **Verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale** di competenza provinciale; i casi con superficie superiore a 20 ettari sono da sottoporre invece a procedura di **Valutazione di Impatto Ambientale** di competenza regionale.

Come indicato in Premessa, le aree nelle quali è verificata la sussistenza delle condizioni insediative per la localizzazione degli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale sono definite "*Ambiti Territoriali Idonei*" (di seguito ATI).

Con Deliberazione n. 3377 del 11/11/2024 la Giunta regionale ha approvato i criteri e gli indirizzi per la definizione degli ATI per la localizzazione degli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale.

Sulla scorta di tale documento, le Province individuano gli ATI, ossia quelle porzioni di territorio in cui sussistono le condizioni insediative per la localizzazione degli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale.

Il quadro di coerenza territoriale definibile dalla pianificazione territoriale e urbanistica costituisce il primo riferimento per poter definire eventuali condizioni di idoneità delle trasformazioni territoriali, essendo in grado di rispondere, già alla scala più elevata, alle diverse istanze territoriali (ambientali, sociali ed economiche), tra cui gli obiettivi *"... della tutela dell'ambiente, incluso quello urbano, e della salute pubblica, nonché in coerenza con gli obiettivi di contenimento del consumo di suolo e di rigenerazione urbana ..."*.

La norma assegna alla pianificazione provinciale la competenza per il governo degli insediamenti logistici di rilevante dimensione, perseguendo così il governo territoriale dei loro effetti (trasportistici, paesaggistici e ambientali, consumo di suolo, salute pubblica, ecc.) ad una scala territoriale più adeguata rispetto a quella comunale.

L'obiettivo è quindi quello di articolare criteri e indirizzi per gli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale che, nel rispondere al mandato istitutivo di definizione degli Ambiti Territoriali Idonei da parte della Provincia e della Città Metropolitana, possano al contempo costituire un primo riferimento adeguato per l'applicazione della legge anche alle scale di maggiore dettaglio, mettendo a sistema quanto già prefigurato sul tema in altri strumenti di pianificazione territoriale, secondo un principio di proporzionalità e coerenza rispetto agli effettivi spazi di conoscenza, indagine e valutazione propri di ciascun livello di intervento.

La localizzazione degli Ambiti Territoriali Idonei per i nuovi insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale deve privilegiare gli ambiti posti in prossimità di:

1. nodi della rete viabilistica di livello autostradale (categoria 'A') e dalla rete stradale statale e provinciale con caratteristiche di categoria 'B' ai sensi dell'art. 2 del vigente Codice della Strada e relativa disciplina di attuazione nonché della normativa regionale di settore;
2. aeroporti definiti di interesse nazionale ai sensi dell'art. 698 del Codice della Navigazione;
3. interporti e terminali intermodali;
4. scali ferroviari, stazioni con binari di carico pubblici, impianti industriali muniti di raccordi ferroviari;
5. Zone Logistiche Semplificate - Porto e Retroporto di Genova, istituite ai sensi dell'art. 7 del Decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito in Legge 130/2018 e s.m.i.;
6. porti fluviali o altri elementi di potenziale interscambio modale.

Alla declinazione *"dimensionale"* puntuale del principio di prossimità, la Provincia provvede in coerenza con la caratterizzazione del proprio territorio. In linea di principio, anche nei contesti a minore densità insediativa o carico della rete viaria è da assumersi come limite di riferimento una distanza di accesso ai siti di cui al precedente punto 1 non superiore a **5 chilometri di percorrenza dai relativi svincoli**.

È in facoltà della Provincia motivare eventuali scostamenti in aumento in relazione alla sussistenza di specifiche condizioni di contesto e di accessibilità tramite viabilità adeguata dal punto di vista capacitativo, sia lungo le aste che sui nodi.

2 PTCP VIGENTE E INSEDIAMENTI LOGISTICI

Il PTCP vigente ha già disciplinato il sistema insediativo della logistica nell'art. VIII-1 della relativa Normativa di attuazione.

Il sistema della logistica nel territorio provinciale è individuato nella Tavola 1, in cui sono localizzati gli insediamenti logistici esistenti al momento della redazione del Piano provinciale, nel contesto della rete autostradale, stradale primaria e locale, esistente e di previsione.

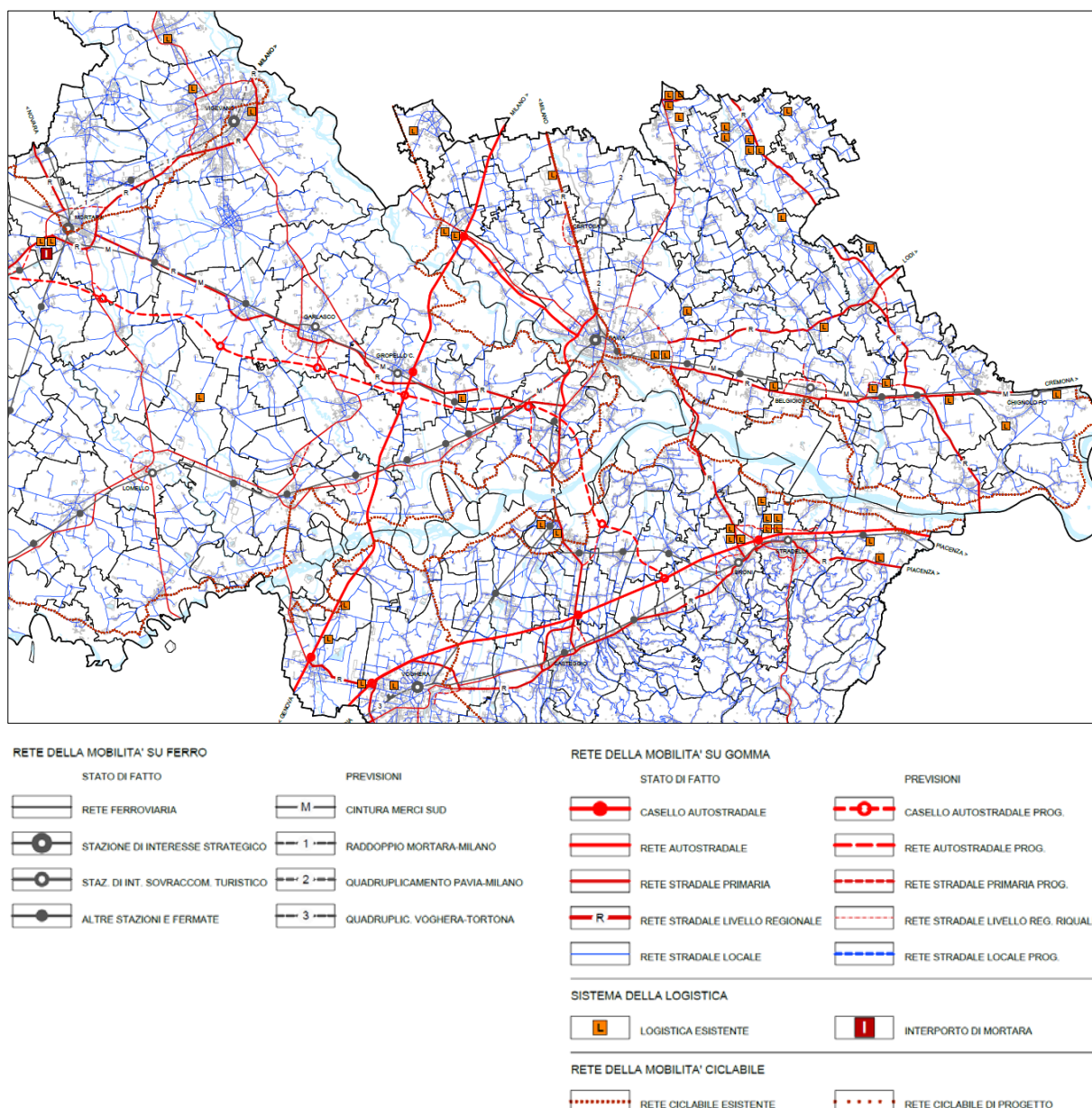


Figura 2-1. Estratto della Tavola 1 "Tavola del sistema della mobilità e della logistica" del vigente PTCP.

Il PTCP vigente prescrive che i Comuni, nell'ambito dei propri Piani di Governo del Territorio (PGT), individuino e dimensionino specificamente le aree, esistenti e previste, nelle quali sono ammesse le funzioni di logistica.

E', inoltre, richiesto che le funzioni di logistica perseguano una compatibilità e sostenibilità, territoriale, ambientale e paesaggistica, rispetto alle reti, agli insediamenti e alle aree agricole e naturalistiche preesistenti.

Le funzioni di logistica devono, inoltre, 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. 285/1992.

Per il PTCP vigente le funzioni di logistica sono ammesse **solo nei seguenti casi localizzativi**, realizzando gli adeguamenti delle connessioni esistenti alla rete stradale primaria e alla rete autostradale, al fine di sostenere il traffico indotto nel cumulo del traffico esistente e previsto:

1. negli ambiti di rigenerazione urbana e territoriale, come definiti e individuati ai sensi della legislazione vigente in materia;
2. in corrispondenza di interscambi ferro-gomma esistenti;
3. in aree accessibili a una distanza massima di 3 km dai caselli autostradali esistenti;
4. in corrispondenza della rete stradale primaria esistente, come individuata nella Tavola 1.

3 LA PROPOSTA DI VARIANTE DI PTCP

La proposta di variante di adeguamento alla L.r. n. 15/2024 consiste nella modifica del Titolo VIII *"Sistema insediativo della logistica"* della Normativa del PTCP vigente.

Nello specifico, il Titolo VIII, costituito dal solo articolo VIII-1 nella Normativa vigente, viene suddiviso in tre articoli:

- Art. VIII-1. Insediamenti di logistica;
- Art. VIII-2. Ambiti Territoriali Idonei (ATI);
- Art. VIII-3. Prescrizioni ambientali per insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale.

3.1 Nuovo articolo VIII-1: disposizioni generali

Nell'articolo VIII-1 della proposta di variante è definito l'oggetto specifico di disciplina (cfr. comma 2) e sono riprese ed aggiornate dall'articolo VIII-1 vigente le disposizioni per i Comuni nel caso di ampliamento o introduzione di insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale.

Si riporta nel seguito il nuovo articolo proposto:

Art. VIII-1. Insediamenti di logistica

1. *Il sistema della logistica afferente al territorio provinciale è individuato nella Tavola 1, in cui sono localizzati gli insediamenti logistici e la rete autostradale e stradale, esistente e di previsione, oltre che specificamente nei documenti costituenti l'Allegato L "Studio e aggiornamento del quadro conoscitivo della logistica e della viabilità provinciale".*
2. *(P) Sono soggetti alla disciplina del presente Titolo VIII gli insediamenti di rilevanza sovracomunale destinati alla logistica, incluse le piattaforme logistiche non intermodali, i centri di magazzinaggio generale e simili, i centri di movimentazione di merci e prodotti, anche a supporto del commercio, e i depositi di merci o veicoli, con superficie territoriale superiore a un ettaro, come disposto al precedente art. I-14, comma 4, della Normativa del PTCP; la disciplina di cui al presente Titolo si applica agli insediamenti di cui al periodo precedente di nuova previsione, compresi i casi di ampliamento degli insediamenti esistenti, oltre che le previsioni già presenti nei PGT vigenti alla data di adozione della presente variante.*
3. *(P) A decorrere dalla data della deliberazione di adozione della presente variante e fino all'emanazione del provvedimento di approvazione, si applicano le misure di salvaguardia per gli elementi prescrittivi e prevalenti del PTCP e degli elementi di cui all'art. 18, comma 2, lett. c bis) della L.r. n. 12/2005 e s.m.i.*
4. *(P) I Comuni, nell'ambito dei propri Piani di Governo del Territorio, individuano e dimensionano specificamente le aree, esistenti e previste, in cui sono ammesse le funzioni di logistica, ai sensi dell'articolo 8, comma 2, lettera e sexies) e dell'articolo 10 bis, comma 1, della L.r. n. 12/2005 e s.m.i., e nel rispetto di quanto disposto nel presente Titolo VIII.*
5. *(P) Per le funzioni logistiche, i Comuni, oltre a documentarne la compatibilità con il territorio e con il sistema della mobilità, devono dettare specifiche disposizioni finalizzate*

a realizzare, preventivamente o contestualmente, anche all'esterno delle aree di pertinenza degli insediamenti, interventi di compatibilità ambientale in ragione del contesto di riferimento, con riguardo specifico a:

- a. il contenimento del consumo di suolo;*
 - b. la tutela della salute umana, in particolar modo in riferimento all'esposizione della popolazione a inquinamento atmosferico, disturbo acustico e fattori di rischio;*
 - c. la tutela degli elementi di specifica sensibilità naturalistica;*
 - d. la tutela degli elementi di specifica sensibilità paesaggistica;*
 - e. il risparmio idrico e la gestione ecosostenibile delle acque meteoriche;*
 - f. il risparmio energetico;*
 - g. l'utilizzo di tipologie costruttive "ecosostenibili";*
 - h. il rapporto con il sistema del trasporto pubblico locale e della mobilità dolce;*
 - i. l'inserimento ambientale, ecologico e paesaggistico, tramite la fornitura di servizi ecosistemici multifunzionali.*
6. (P) *La localizzazione e il dimensionamento delle aree con funzioni logistiche di nuova previsione deve sempre essere supportata da un apposito "Studio di approfondimento", composto dalle seguenti relazioni tecniche:*
- a. "Relazione territoriale", comprendente l'analisi estesa ai comuni contermini e ai comuni interessati dalla rete stradale di connessione con gli svincoli autostradali di riferimento, tramite cui siano individuate, dimensionate e descritte le aree di rigenerazione urbana e territoriale esistenti, e le aree esistenti e previste a destinazione produttiva, commerciale, e con funzione logistica;*
 - b. "Relazione infrastrutturale", comprendente sia l'analisi di dettaglio dello stato strutturale della rete stradale di connessione con gli svincoli autostradali di riferimento che sarà interessata dal traffico indotto, sia le opere previste per l'accesso veicolare ai comparti insediativi di previsione e per la risoluzione delle criticità evidenziate nell'Allegato M "Individuazione della viabilità strategica alle attività di logistica, agli insediamenti produttivi di interesse sovracomunale e relative criticità – Rev. 2025" del PTCP nell'ambito territoriale interessato;*
 - c. "Relazione di impatto viabilistico" dell'intervento insediativo, redatta secondo le "Linee Guida per la valutazione di impatto degli insediamenti di logistica sulla mobilità" approvate dalla Provincia con la D.C.P. n. 67/2022 e s.m.i.;*
 - d. "Relazione ambientale", comprendente l'analisi sia dello stato delle componenti ambientali interessabili dagli interventi logistici e dalle relative esternalità, nell'ambito territoriale di analisi dei precedenti punti a), b) e c), sia dei potenziali effetti attendibili dall'esercizio delle attività logistiche previste; l'analisi dovrà essere rivolta alle sensibilità ambientali delle componenti suolo, acque superficiali, sottosuolo e acque sotterranee, salute umana, biodiversità e paesaggio;*
 - e. "Relazione delle misure di compatibilità ambientale", comprendente gli interventi finalizzati ad assicurare la minimizzazione, mitigazione e compensazione degli impatti generati, anche attraverso l'impiego di adeguate tecnologie NBS (Nature Based Solutions).*
7. (P) *Lo "Studio di approfondimento" costituisce allegato sostanziale per l'adozione del Piano di Governo del Territorio o della relativa variante, o del Piano Attuativo, anche ai fini della compatibilità delle previsioni comunali al PTCP, ai sensi dell'art. 13, comma 5, della L.r. n. 12/2005 e s.m.i.*

3.2 Nuovo articolo VIII-2: disposizioni per gli ATI

L'articolo VIII-2 della proposta di variante definisce gli Ambiti Territoriali Idonei (ATI) e le disposizioni prescrittive per l'attuabilità al loro interno di insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale.

In coerenza con quanto indicato nella Sezione A) "*Criteri localizzativi di base*" dei "*Requisiti di accessibilità*" definiti dai Criteri regionali di cui alla D.g.r n. 3377/2024, sono stati identificati i nodi della rete viabilistica di livello autostradale e dalla rete stradale con caratteristiche di categoria "B" ai sensi del Codice della Strada e relativa disciplina di attuazione ricadenti nel territorio provinciale.

Ad ognuno di tali nodi è stato applicato cartograficamente un areale circolare di raggio pari a 3 chilometri, da cui sono derivati i seguenti ATI assunti dalla proposta di variante del PTCP:

- ATI "*Pavia*", definito dall'involuppo degli areali applicati allo svincolo del casello A7 di Bereguardo - Pavia nord e agli svincoli della A53 (raccordo autostradale RA7) e della A54 (tangenziale Ovest di Pavia);
- ATI "*Gropello Cairoli*", riferito allo svincolo del casello A7 di Gropello C. - Pavia sud;
- ATI "*Casei Gerola*", definito dall'involuppo degli areali applicati allo svincolo del casello A7 di Casei Gerola e allo svincolo del casello A21 di Voghera;
- ATI "*Casteggio*", riferito allo svincolo del casello A21 di Casteggio - Casatisma;
- ATI "*Broni - Stradella*", riferito allo svincolo del casello A21 di Broni - Stradella.

La dimensione areale degli ATI di 3 chilometri riprende quanto già definito nell'art. VIII-1, comma 5, lettera c), della Normativa del PTCP vigente e si pone in sostanziale riduzione rispetto ai 5 chilometri di riferimento indicati dai Criteri regionali di cui alla D.g.r n. 3377/2024.

Un ulteriore aspetto rilevante della proposta di variante è rappresentato dall'introduzione di particolari condizioni prescrittive di accessibilità e infrastrutturali, nonché di compatibilità ambientale, che devono essere garantite per poter attuare insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale all'interno degli ATI individuati. Nello specifico è prescritto che:

- 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 nel nuovo articolo VIII-3 introdotto dalla proposta di variante, nel seguito illustrato.

La Legge n. 15/2024 prevede, agli articoli 4 e 5, che possano essere avanzate proposte di insediamenti logistici anche in tutto o in parte all'esterno degli ATI.

Al fine di poter governare tali eventualità, la proposta di variante ha definito specifiche prescrizioni finalizzate alla compatibilità infrastrutturale ed ambientale per la localizzazione di insediamenti logistici all'esterno degli ATI.

Nello specifico è richiesto:

- che la proposta insediativa sia accompagnata, ai sensi dell'art. 5, comma 3, let. a), della L.r. n. 15/2024, da un documento descrittivo e motivato della previsione, sviluppato attraverso lo *"Studio di approfondimento"* di cui all'art. VIII-1, comma 5, che sarà valutato dalla Provincia anche sulla base dei criteri e degli indirizzi regionali di cui alla D.g.r. n. 3377/2024;
- che la localizzazione degli insediamenti sia prevista lungo gli *"Assi stradali strategici"* indicati nella Tavola M1 *"Individuazione assi stradali strategici: esistenti, di previsione e zone di criticità"* del PTCP;
- che le viabilità utilizzate dai mezzi pesanti a servizio degli insediamenti abbiano caratteristiche geometriche effettive di categoria stradale C1 ai sensi del vigente Codice della strada e del D.M. 05/11/2001, oltre che essere caratterizzate da elevati livelli di servizio lungo tutti i tratti e in corrispondenza di tutte le intersezioni sino allo svincolo utile della rete autostradale e stradale di categoria B; in caso di utilizzo di viabilità effettivamente di categoria C1 (ai sensi del vigente Codice della strada e del D.M. 05/11/2001), la proposta di insediamento dovrà prevedere la risoluzione di tutte le criticità strutturali e di congestione ove segnalate nell'Allegato M *"Individuazione della viabilità strategica alle attività di logistica, agli insediamenti produttivi di interesse sovracomunale e relative criticità – Rev. 2025"* del PTCP, con particolare riferimento al documento M4 *"Schede criticità stradali"*, attuando al contempo gli interventi di riqualificazione correlati; in caso di mancanza dei requisiti geometrici stradali, la proposta di insediamento dovrà prevedere l'adeguamento

alla categoria C1 ai sensi del vigente Codice della strada e del D.M. 05/11/2001 dell'intero tratto stradale sino allo svincolo utile della rete autostradale estradale di categoria B, e in sede di "*intesa di co-pianificazione*" la Provincia, sulla base delle effettive condizioni infrastrutturali coinvolte e in riferimento alle specifiche criticità viabilistiche presenti o previste, sempre con riferimento all'Allegato M del PTCP, può richiedere l'adeguamento alla categoria stradale B ai sensi del vigente Codice della strada e del D.M. 05/11/2001;

- che ogni singola proposta di insediamento garantisca 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 approvate dalla Provincia con D.C.P. n. 67/2022 e s.m.i.; gli 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;
- che gli accessi agli "*Assi stradali strategici*" prevedano intersezioni stradali da definire tipologicamente e dimensionalmente con i settori competenti in materia di viabilità della Provincia di Pavia;
- che siano sempre rispettate le prescrizioni ambientali definite nel nuovo articolo VIII-3 introdotto dalla proposta di variante, nel seguito illustrato;
- che, in relazione alla maggior distanza dei possibili insediamenti dai nodi autostradali ricadenti nel territorio provinciale, l'onere per la manutenzione della viabilità provinciale di cui ai criteri regolamentari approvati dalla Provincia con D.C.P. n. 67/2022 e successive modifiche e integrazioni sia correlato agli interventi emersi necessari in risposta alle prescrizioni di cui al terzo punto precedente (cfr. comma 6, let. c).

Si riporta nel seguito il nuovo articolo proposto:

Art. VIII-2. Ambiti Territoriali Idonei (ATI)

1. Il PTCP recepisce e applica quanto previsto dalla L.r. n. 15/2024 recante "*Disciplina degli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale*", nonché dal documento "*Criteri e indirizzi per la definizione degli ambiti territoriali idonei per la localizzazione degli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale*" approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n. XII / 3377 nella seduta del 11/11/2024, individuando i seguenti Ambiti Territoriali Idonei (ATI) di cui all'art. 1 della L.r. n. 15/2024 entro i 3 chilometri dagli svincoli della rete autostradale o stradale di categoria B ricadente nel territorio provinciale:
 - a. ATI Pavia;
 - b. ATI Gropello Cairoli;
 - c. ATI Casei Gerola;
 - d. ATI Casteggio;
 - e. ATI Broni - Stradella.
2. (P) All'interno degli ATI possono essere individuati insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale di cui al precedente 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.

3. *(P) Gli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale di cui al precedente 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.*
4. *(P) 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:*
 - a. *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;*
 - b. *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;*
 - c. *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;*
 - d. *devono essere sempre rispettate le prescrizioni ambientali definite al successivo articolo VIII-3.*
5. *Per tutti i casi di cui all'art. 4 e art. 5, comma 1, della L.r. n. 15/2024, ovverosia in cui si prevedano aree in cui localizzare insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale di cui al precedente art. VIII-1, comma 2, in tutto o in parte all'esterno degli ATI di cui al precedente comma 1, del presente art. VIII-2, la Provincia, anche ai fini della "intesa di co-pianificazione" disciplinata dall'art. 5 della L.r. n. 15/2024, valuta la compatibilità della proposta secondo i criteri e gli indirizzi regionali e definisce le scelte di indirizzo insediativo, con indicazione dei dati di localizzazione, dimensionamento e di accessibilità da seguire al momento dell'attuazione della previsione pianificatoria.*

6. (P) Per tutti i casi di insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale di cui al comma 5 precedente sono disposte le seguenti prescrizioni:
- a. la proposta insediativa dovrà essere accompagnata, ai sensi dell'art. 5, comma 3, let. a), della L.r. n. 15/2024, da un documento descrittivo e motivato della previsione, sviluppato attraverso lo "Studio di approfondimento" di cui al precedente art. VIII-1, comma 5, che sarà valutato dalla Provincia anche sulla base dei criteri e degli indirizzi regionali di cui alla D.g.r. n. 3377/2024;
 - b. la localizzazione degli insediamenti dovrà essere prevista lungo gli "Assi stradali strategici" indicati nella Tavola M1 "Individuazione assi stradali strategici: esistenti, di previsione e zone di criticità" del PTCP;
 - c. le viabilità utilizzate dai mezzi pesanti a servizio degli insediamenti dovranno avere caratteristiche geometriche effettive di categoria stradale C1 ai sensi del vigente Codice della strada e del D.M. 05/11/2001, oltre che essere caratterizzate da elevati livelli di servizio lungo tutti i tratti e in corrispondenza di tutte le intersezioni sino allo svincolo utile della rete autostradale e stradale di categoria B; in caso di utilizzo di viabilità effettivamente di categoria C1 (ai sensi del vigente Codice della strada e del D.M. 05/11/2001), la proposta di insediamento dovrà prevedere la risoluzione di tutte le criticità strutturali e di congestione ove segnalate nell'Allegato M "Individuazione della viabilità strategica alle attività di logistica, agli insediamenti produttivi di interesse sovracomunale e relative criticità – Rev. 2025" del PTCP, con particolare riferimento al documento M4 "Schede criticità stradali", attuando al contempo gli interventi di riqualificazione correlati; in caso di mancanza dei requisiti geometrici stradali, la proposta di insediamento dovrà prevedere l'adeguamento alla categoria C1 ai sensi del vigente Codice della strada e del D.M. 05/11/2001 dell'intero tratto stradale sino allo svincolo utile della rete autostradale e stradale di categoria B, e in sede di "intesa di co-pianificazione" la Provincia, sulla base delle effettive condizioni infrastrutturali coinvolte e in riferimento alle specifiche criticità viabilistiche presenti o previste, sempre con riferimento all'Allegato M del PTCP, può richiedere l'adeguamento alla categoria stradale B ai sensi del vigente Codice della strada e del D.M. 05/11/2001;
 - d. ogni singola proposta di insediamento dovrà 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 approvate dalla Provincia con D.C.P. n. 67/2022 e s.m.i.; gli 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;
 - e. gli accessi agli "Assi stradali strategici" dovranno prevedere intersezioni stradali da definire tipologicamente e dimensionalmente con i settori competenti in materia di viabilità della Provincia di Pavia;
 - f. dovranno essere sempre rispettate le prescrizioni ambientali definite al successivo articolo VIII-3;
 - g. l'onere per la manutenzione della viabilità provinciale di cui ai criteri regolamentari approvati dalla Provincia con D.C.P. n. 67/2022 e successive modifiche e integrazioni dovrà essere corrisposto in relazione agli interventi emersi quali necessari in risposta alle prescrizioni di cui al precedente punto c) del presente comma 6.

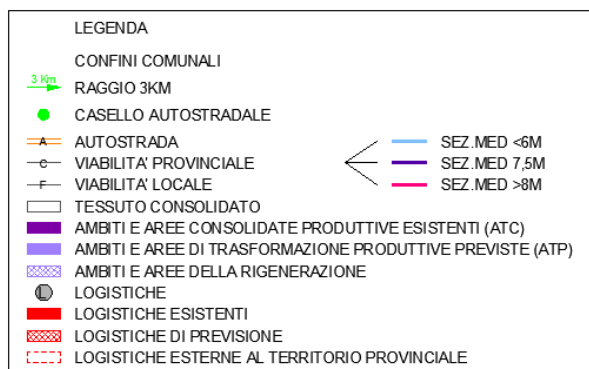
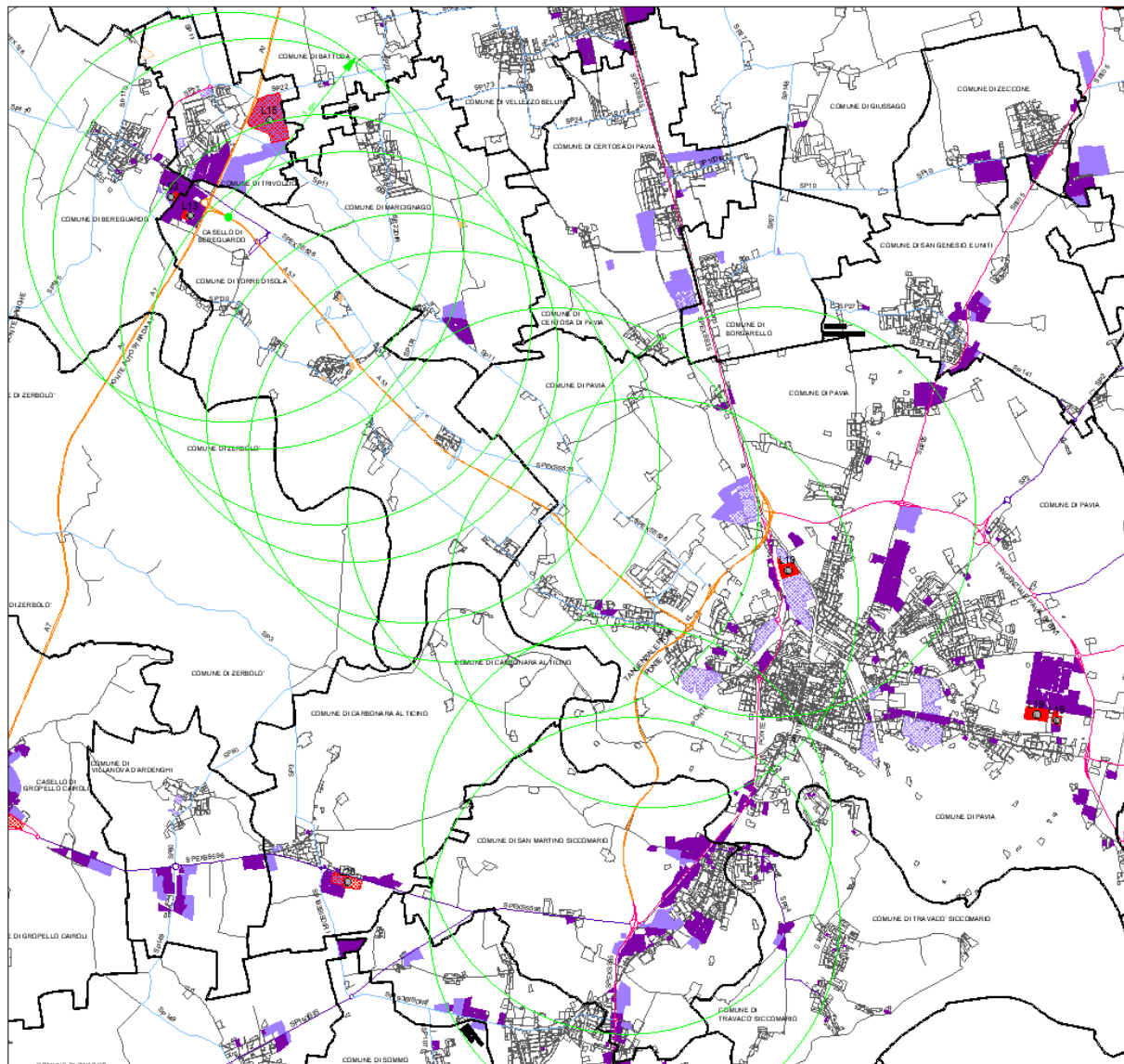
Per ogni ATI sono state predisposte schede di caratterizzazione del relativo quadro insediativo e infrastrutturale.

Per il quadro insediativo sono indicati gli insediamenti logistici e produttivi esistenti e di previsione nei Comuni interessati dagli ATI, oltre che le viabilità presenti per il collegamento con gli svincoli considerati. Le informazioni sono estratte dal documento di indagine urbanistica allegato alla proposta di variante di PTCP (vd. Allegato L).

Per il quadro infrastrutturale sono riportate le caratteristiche geometriche delle singole viabilità della rete stradale, le relative criticità strutturali e le relazioni con gli attraversamenti dei tessuti urbani abitati. Le informazioni rappresentano un estratto dell'Allegato M4 della proposta di variante del PTCP.

Nel seguito si riportano le schede per singolo ATI.

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



Comune di Bereguardo
Comune di Trivulzio
Comune di Battuda
Comune di Zerbolò
Comune di Torre d'Isola
Comune di Marcignago
Comune di Certosa di Pavia
Comune di Borgarello
Comune di San Genesio ed Uniti
Comune di Pavia
Comune di Carbonara al Ticino
Comune di San Martino Siccomario
Comune di Travacò Siccomario
Comune di Cava Manara
Comune di Sommo

Quadro insediativo

Insediamenti logistici in ATI				
Codice e stato	Comune	Superficie	Contesto interessato	Accesso da casello
L03 - esistente	Bereguardo	SF=7.650 mq SL=4.590 mq	Tessuto urbano consolidato produttivo	A53 - SS526 - viabilità urbana
L13 - esistente	Torre d'Isola	SF=8.741 mq SL=4.371 mq	Tessuto urbano consolidato produttivo	A53 - SS526 - viabilità urbana
L15 - previsione (*)	Trivolzio	ST=268.123 mq SL=160.874 mq	Ambito di Trasformazione - Ambito agricolo	A53 - SS526 - Sp22
L19 - esistente	Pavia	SF=49.008 mq SL=29.405 mq	Tessuto urbano consolidato produttivo	A7 - SP69V1 Tg. Ovest PV
L20 - in itinere (**)	Carbonara al Ticino	SF=652.700 mq SL=31.350 mq	Ambito di Trasformazione - Ambito agricolo	SPEXSS596 / A7

(*) per Trivolzio, la proposta logistica non è più (al momento) in previsione

(**) esterni ad ATI ma interni al Comune indicato

Insediamenti produttivi / commerciali / terziari in ATI			
Tipologia	Superficie	Contesto interessato	Accesso da casello
Insediamenti consolidati	1.973.208 mq + 1.263.362 mq (**) aree di rigenerazione 72.8346 mq + 356.079 mq (**)	Trivolzio: contesto produttivo lungo fronte occidentale dell'autostrada A7, a nord della SS526, a contatto con tessuto residenziale	A53 - SS526 - viabilità urbana
		Torre d'Isola: contesto urbanizzato produttivo lungo fronte occidentale dell'autostrada A7, a sud della SS526	A53 - SS526 - viabilità urbana
		Bereguardo: contesto peri-urbano produttivo a confine ovest con tessuto produttivo di Torre d'Isola a sud SS526	A53 - SS526 - viabilità urbana
		Marcignago: contesto extraurbano	SP11 - SP174
		Certosa di Pavia (**) nei centri abitati	SPEXSS35
		San Genesio ed Uniti (**) limitrofi al centro abitato	SP205
		Pavia: comprende sia aree consolidate sia aree di rigenerazione interne ad ATI ed esterne ad ATI ma nel territorio comunale (**), limitrofe a centri abitati	SP69V1 - viabilità urbana
		Travacò Siccomario: aree limitrofe ai centri abitati	SP64 - - viabilità urbana - SPEXSS35
		San Martino Siccomario: aree limitrofe ai centri abitati lungo la Giovi	SPEXSS35
		Carbonara al Ticino aree limitrofe ai centri abitati	SPEXSS596 - SPEXSS35
		Cava Manara aree limitrofe ai centri abitati lungo la Giovi	SP193BISDIR1 - SPEXSS35
		Sommo: limitrofe a centro abitato	SP107 - SP193BISDIR1 - SPEXSS35

Insediamenti produttivi / commerciali / terziari in ATI			
Tipologia	Superficie	Contesto interessato	Accesso da casello
Insediamenti di previsione	755.305 mq + 688.726 mq(**)	Trivolzio: aree agricole lungo il fronte orientale dell'autostrada A7	A53 - SS526 - Sp22 - Sp11
		Bereguardo: marginì meridionali del tessuto produttivo consolidato a confine con zona produttiva di Torre d'Isola	A53 - SS526 - viabilità urbana
		Marcignago: contesto extraurbano	SP11 - SP174
		Certosa di Pavia (**) in aree limitrofe a centri abitati; accessibilità dalla Giovi attraverso centro abitato	SP10DIR2 - SPEXSS35
		Battuda (**) accessibilità dalla Giovi attraverso centro abitato	SP27 - SPEXSS35
		San Genesio ed Uniti (**) limitrofi al centro abitato	SP205
		Pavia: aree di trasformazione limitrofe al centro abitato	SP69V1 – viabilità urbana
		Travacò Siccomario: aree limitrofe ai centri abitati	SP64 – viabilità urbana - SPEXSS35
		San Martino Siccomario aree limitrofe ai centri abitati lungo la Giovi	SPEXSS35
		Carbonara al Ticino aree limitrofe ai centri abitati	SPEXSS596 - SPEXSS35
		Cava Manara aree limitrofe ai centri abitati lungo la Giovi	SP193BISDIR1 – SPEXSS35
		Sommo: esterne al centro abitato	SP107 - SP193BISDIR1 – SPEXSS35

(**) esterni ad ATI ma interni al Comune indicato

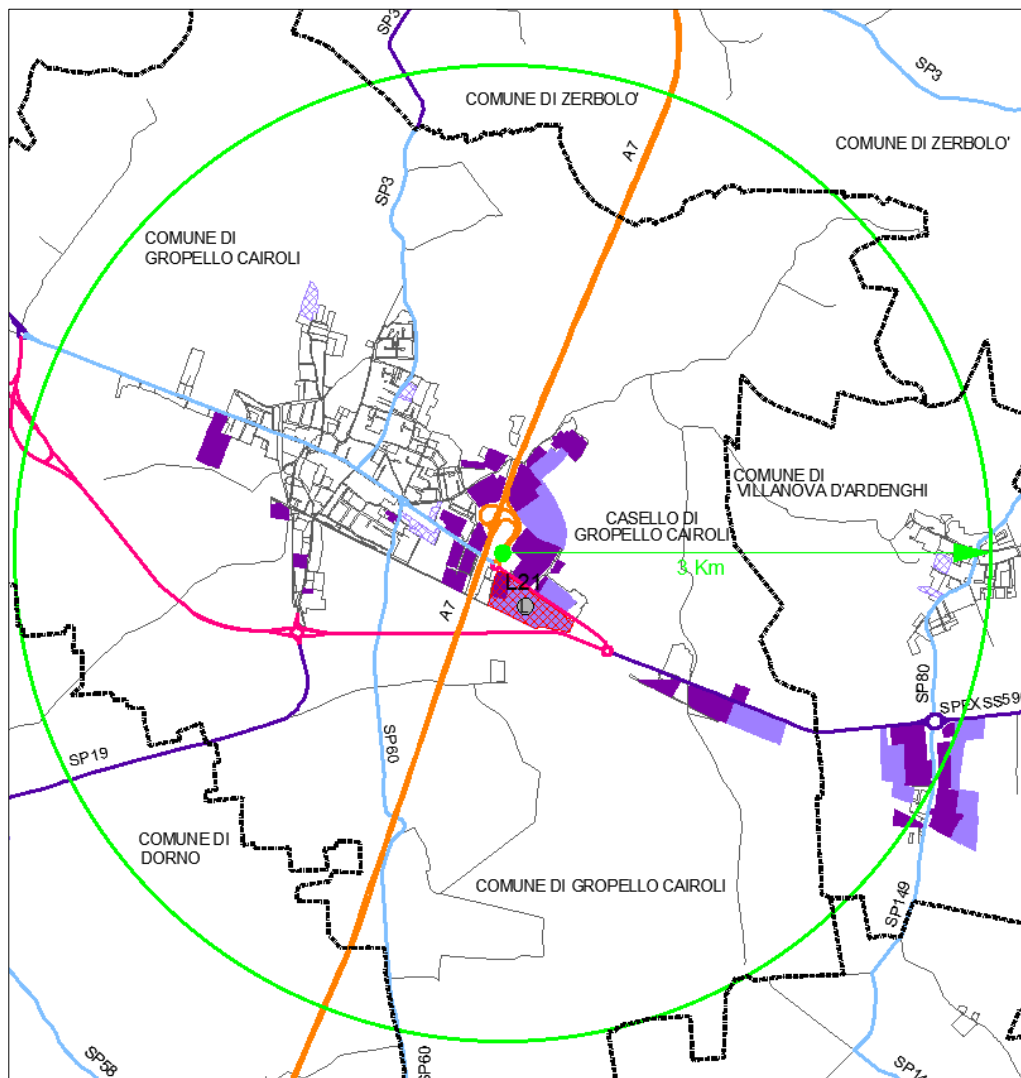
Quadro infrastrutturale

Condizioni della rete stradale			
Strada	Caratteristiche geometriche	Criticità strutturali	Attraversamento tessuti urbani abitati
SPEXSS526	<p>Strada Extraurbana Secondaria di tipo C, con sezione media di 7,5 m.</p> <p>Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m nel tratto tra svincolo A53 - SP22.</p>	<ul style="list-style-type: none"> · mancanza di barriere di sicurezza · presenza di attraversamenti idraulici [verificare stato strutturale e portata] 	<p>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.</p> <p>I restanti tratti attraversano o lambiscono, in sezione stradale ridotta, centri densamente abitati fino all'ingresso della tangenziale di Pavia.</p>
SP22	<p>Strada Extraurbana Secondaria di tipo C, con sezione media maggiore di 8 m.</p> <p>Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m nel tratto tra SP11 e SP22Dir</p>	<ul style="list-style-type: none"> · 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 	<p>Il tratto a est A7 si estende in ambito agricolo con attraversamento della frazione Torradello di Battuda.</p> <p>Il tratto a ovest A7 lambisce il centro abitato di Trivolzio e aree destinate a insediamenti residenziali.</p> <p>Il collegamento col casello avviene tramite la SPEXSS526 che evidenzia un tratto lambente tessuti residenziali tra Bereguardo e Trivolzio.</p>
SP11	Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m	<ul style="list-style-type: none"> · 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 	<p>Il tratto est A7 si estende in ambito agricolo.</p> <p>Il tratto ovest A7 si estende all'interno del centro abitato di Trivolzio.</p>

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	<ul style="list-style-type: none"> · 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 	<p>Il tratto est A7 si estende lungo tessuti residenziali continui.</p> <p>Il tratto ovest A7 lambisce nuclei isolati residenziali ed attraversa la porzione sud dell'abitato do Bereguardo.</p>
SP185	Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m	<ul style="list-style-type: none"> · 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 	<p>Il raccordo con la SPEXSS526 che permette di raggiungere il casello autostradale avviene all'interno del centro abitato di Bereguardo.</p>
SP170	Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m	<ul style="list-style-type: none"> · 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 	<p>Il raccordo con la SPEXSS526 che permette di raggiungere il casello autostradale avviene all'interno del centro abitato di Bereguardo.</p>
SP110	Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m	<ul style="list-style-type: none"> · 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 	<p>Il raccordo con la SPEXSS526 che permette di raggiungere il casello autostradale avviene all'interno del centro abitato di Bereguardo.</p>

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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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.	<ul style="list-style-type: none"> 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.	<ul style="list-style-type: none"> 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 "Gropello Cairoli" (svincolo A7)



LEGENDA	
CONFINI COMUNALI	
3 Km	
RAGGIO 3KM	
CASELLO AUTOSTRADALE	
AUTOSTRADA	SEZ. MED <6M
VIABILITA' PROVINCIALE	SEZ. MED 7,5M
VIABILITA' LOCALE	SEZ. MED >8M
TESSUTO CONSOLIDATO	
AMBITI E AREE CONSOLIDATE PRODUTTIVE ESISTENTI (ATC)	
AMBITI E AREE DI TRASFORMAZIONE PRODUTTIVE PREVISTE (ATP)	
AMBITI E AREE DELLA RIGENERAZIONE	
LOGISTICHE	
LOGISTICHE ESISTENTI	
LOGISTICHE DI PREVISIONE	
LOGISTICHE ESTERNE AL TERRITORIO PROVINCIALE	

Comune di Gropello Cairoli
Comune di Zerbolò
Comune di Villanova d'Ardenghi
Comune di Dorno

Quadro insediativo

Insediamenti logistici				
Codice e stato	Comune	Superficie	Contesto interessato	Accesso da casello
L21 – in itinere (*)	Gropello Cairoli	ST=90.673 mq SL=45.337 mq	Ambito di Trasformazione – Area Agricola	SP596

(*) interni ad ATI

(**) esterni ad ATI ma interni al Comune indicato

Insediamenti produttivi / commerciali / terziari			
Tipologia	Superficie	Contesto interessato	Accesso da casello
Insediamenti consolidati	366.389 mq (*) + 365.897 mq (**)	Gropello Cairoli: contesto produttivo concentrato nella parte orientale del centro abitato, a cavallo dell'autostrada A7, in corrispondenza del casello autostradale, e lungo la SPexSS59	SPexSS59
		Dorno: aree produttive lungo la strada urbana di circonvallazione (**)	SP206 – SP19 - SPEXSS596
		Villanova d'Ardenghi aree appartenenti alla zona produttiva	SPEXSS596
Insediamenti di previsione	273.906 mq (*) + 360.870 mq (**)	Gropello Cairoli: aree agricole a completamento del contesto produttivo concentrato nella parte orientale del centro abitato, a cavallo dell'autostrada A7, in corrispondenza del casello autostradale, e lungo la SPexSS59	SPexSS59
		Dorno: aree produttive lungo la strada urbana di circonvallazione (**)	SP206 – SP19 - SPEXSS596
		Villanova d'Ardenghi aree appartenenti alla zona produttiva	SPEXSS596

(*) interni ad ATI

(**) esterni ad ATI ma interni al Comune indicato

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)	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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 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	<ul style="list-style-type: none"> 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.	<ul style="list-style-type: none"> 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.

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	<ul style="list-style-type: none"> · 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	<ul style="list-style-type: none"> · 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.

LEGENDA

CONFINI COMUNALI

3 Km
RAGGIO 3KM

CASELLO AUTOSTRADALE

AUTOSTRADA

VIABILITA' PROVINCIALE

VIABILITA' LOCALE

TESSUTO CONSOLIDATO

AMBITI E AREE CONSOLIDATE PRODUTTIVE ESISTENTI (ATC)

AMBITI E AREE DI TRASFORMAZIONE PRODUTTIVE PREVISTE (ATP)

AMBITI E AREE DELLA RIGENERAZIONE

LOGISTICHE

LOGISTICHE ESISTENTI

LOGISTICHE DI PREVISIONE

LOGISTICHE ESTERNE AL TERRITORIO PROVINCIALE

SEZ. MED <6M

SEZ. MED 7,5M

SEZ. MED >8M

Comune di Casei Gerola
Comune di Voghera
Comune di Silvano Pietra
Comune di Cornale e Bastida

Quadro insediativo

Insediamenti logistici				
Codice e stato	Comune	Superficie	Contesto interessato	Accesso da casello
L30 – esistente (*)	Casei Gerola	SF=454.721 mq SL=363.777 mq	Tessuto urbano consolidato produttivo	SP206 – SP12
L36 – esistente (*)	Silvano Pietra	SF=144.365 mq SL=86.619 mq	Tessuto urbano consolidato produttivo	SP206 – SP12
L36 – esistente (**)	Silvano Pietra	SF=45.909 mq SL=27.545 mq	Tessuto urbano consolidato produttivo	SP206 – SP12
L38 – esistente (*)	Voghera	SF=7.835 mq SL=3.918 mq	Tessuto urbano consolidato produttivo	SPEXSS10 Tg. Voghera
L38 – previsione (**)	Voghera	ST=142.211 mq SL=71.106 mq	Ambito di trasformazione produttivo	SPEXSS10 Tg. Voghera

(*) interni ad ATI

(**) esterni ad ATI ma interni al Comune indicato

Insediamenti produttivi / commerciali / terziari			
Tipologia	Superficie	Contesto interessato	Accesso da casello
Insediamenti consolidati	1.432.638 mq (*) + 1.311.486 mq (**)	Casei Gerola: contesto produttivo lungo la SP206 ad Ovest dell'autostrada A7; altra porzione più contenuta in ambito urbano lungo la SP206; altro localizzato lungo la SP206 a ridosso del confine comunale di Voghera	SP206
		Silvano Pietra: limitata presenza produttiva in centro abitato e in ambito extra-urbano lungo la SP25	SP25 – SP12 viabilità urbana - SP206
		Voghera Ambiti produttivi consolidati al contorno del centro abitato e lungo le strade afferenti costituite dai percorsi della SPexSS10, della SP51, della SP25. della SP206	SPEXSS10 Tg. Voghera
Insediamenti di previsione	1.614.943 mq (*) + 803.528 mq (**)	Casei Gerola: la SP206 ad Ovest dell'autostrada A7 in corrispondenza degli insediamenti consolidati produttivi	SP206
		Silvano Pietra: notevole previsione tra le due aree di logistica esistenti lungo la SP12	SP12 – SP206
		Voghera Ambiti di trasformazione non produttivi e non residenziali a completamento dei tessuti produttivi esistenti lungo la SPexSS10, la SP23, la SP206	SPEXSS10 Tg. Voghera

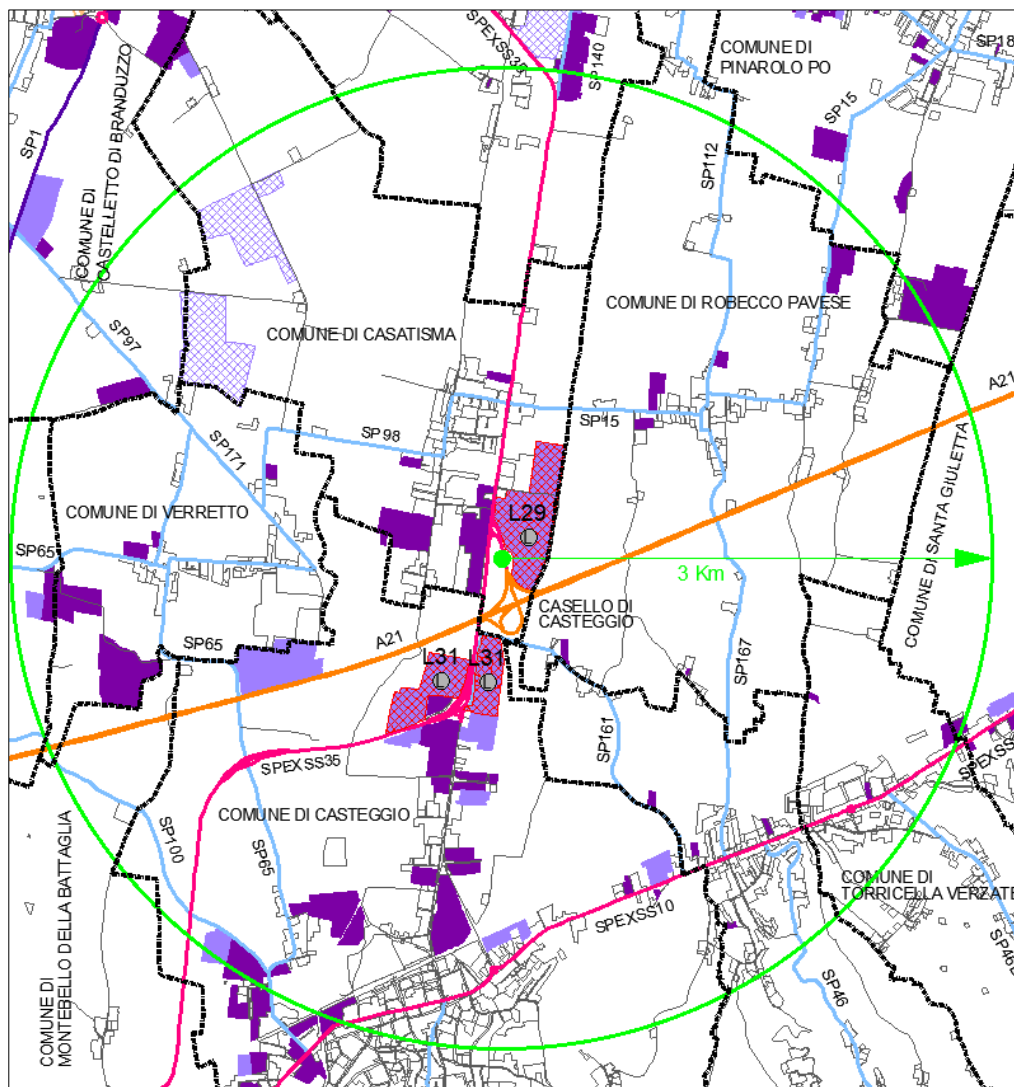
(*) interni ad ATI

(**) esterni ad ATI ma interni al Comune indicato

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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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 	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	<ul style="list-style-type: none"> 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 attraversa l'abitato di Voghera e Silvano Pietra fino all'intersezione con SP12.

ATI "Casteggio" (svincolo A21)



LEGENDA	
CONFINI COMUNALI	
3 Km	
RAGGIO 3KM	
CASELLO AUTOSTRADALE	
AUTOSTRADA	
VIABILITA' PROVINCIALE	
VIABILITA' LOCALE	
TESSUTO CONSOLIDATO	
AMBITI E AREE CONSOLIDATE PRODUTTIVE ESISTENTI (ATC)	
AMBITI E AREE DI TRASFORMAZIONE PRODUTTIVE PREVISTE (ATP)	
AMBITI E AREE DELLA RIGENERAZIONE	
LOGISTICHE	
LOGISTICHE ESISTENTI	
LOGISTICHE DI PREVISIONE	
LOGISTICHE ESTERNE AL TERRITORIO PROVINCIALE	
SEZ. MED <6M	
SEZ. MED 7,5M	
SEZ. MED >8M	

Comune di Casatisma
 Comune di Bressana Bottarone
 Comune di Robecco Pavese
 Comune di Pinarolo Po
 Comune di Santa Gioletta
 Comune di Torricella Verzate
 Comune di Corbino San Quirico
 Comune di Casteggio
 Comune di Montebello della Battaglia
 Comune di Verretto
 Comune di Lungavilla
 Comune di Castelletto di Branduzzo

Quadro insediativo

Insediamenti logistici				
Codice e stato	Comune	Superficie	Contesto interessato	Accesso da casello
L29 – previsione (da verificare) (*)	Casatisma	ST=211.826 mq SL=105.913 mq	Ambito di trasformazione produttivo	SPEXSS35
L31 – previsione (*)	Casteggio	ST=184.841 mq SL=92.421 mq	Ambito di trasformazione produttivo	SPEXSS35
L27 – esistente (**)	Bressana Bottarone	ST=393.985 mq SL=236.391 mq	Ambito di trasformazione produttivo	SP12 – SP1 - SPEXSS35

(*) interni ad ATI

(**) esterni ad ATI ma interni al Comune indicato

Insediamenti produttivi / commerciali / terziari			
Tipologia	Superficie	Contesto interessato	Accesso da casello
Insediamenti consolidati	868.444 mq (*) + 1.427.877 mq (**) Aree di rigenerazione 364.720 mq (*) + 205.692 mq (**)	Casatisma: ambiti produttivi all'interno del centro abitato	SPEXSS35
		Casteggio contesto urbanizzato produttivo lungo la SPexSS35 e la SPexSS10, a Nord del centro abitato	SPEXSS35 - SPEXSS10
		Bressana Bottarone: aree localizzate lungo la rete stradale a ridosso dei centri abitati	SP01 – SP140 - SPEXSS35
		Robecco Pavese: aree di limitata dimensione nel centro abitato	SP15 – SPEXSS35
		Pinarolo Po; aree in corrispondenza del centro abitato; ed aree a Sud dell'abitato	SP15 - SP187 – SPEXSS35
		Santa Gioletta: aree di limitata dimensione nel centro abitato e lungo la Padana	SP66 - SPEXSS10
		Torricella Verzate: aree di limitata dimensione nel centro abitato e lungo la Padana	SPEXSS10
		Corvino San Quirico aree di limitata dimensione nel centro abitato e lungo la Padana	SPEXSS10
		Montebello della Battaglia: aree produttive lungo la SP203 e lungo la SP1 al confine con Voghera	SP203 – SP1 - SPEXSS10
		Verretto: aree a Sud Ovest del centro abitato e aree di limitata dimensione nel centro abitato	SP65 - SPEXSS10
		Lungavilla: aree produttive concentrate ad Ovest del centro abitato e in misura minore ad Est	SP23 - SP1 - SPEXSS10
		Castelletto di Branduzzo: aree ad Est del centro abitato	SP1 - SPEXSS10

Insediamenti produttivi / commerciali / terziari			
Tipologia	Superficie	Contesto interessato	Accesso da casello
Insediamenti di previsione	457.785 mq (*) + 333.207 mq (**) + 1.164.124 mq area per servizi (**)	Casatisma: aree di trasformazione produttiva all'esterno del centro abitato lungo il confine con il Comune di Castelletto e Verretto	SPEXSS35
		Casteggio Completamento delle aree produttive esistenti nel contesto urbanizzato produttivo lungo la SPexSS35 e la SPexSS10, a Nord del centro abitato	SPEXSS35
		Bressana Bottarone aree localizzate lungo la rete stradale a ridosso dei centri abitati	SP01 – SP140 - SPEXSS35
		Pinarolo Po: aree in corrispondenza del centro abitato	SP15 – SPEXSS35
		Santa Giuletta: aree di limitata dimensione nel centro abitato e lungo la Padana	SPEXSS10
		Montebello della Battaglia: aree lungo la SP203	SP203 - SPEXSS10
		Lungavilla: aree di limitata dimensione Sud e ad Est del centro abitato	SP65 – SP79 - SP1 - SPEXSS10
		Castelletto di Branduzzo: area a Sud del centro abitato	SP1 - SPEXSS10

(*) interni ad ATI

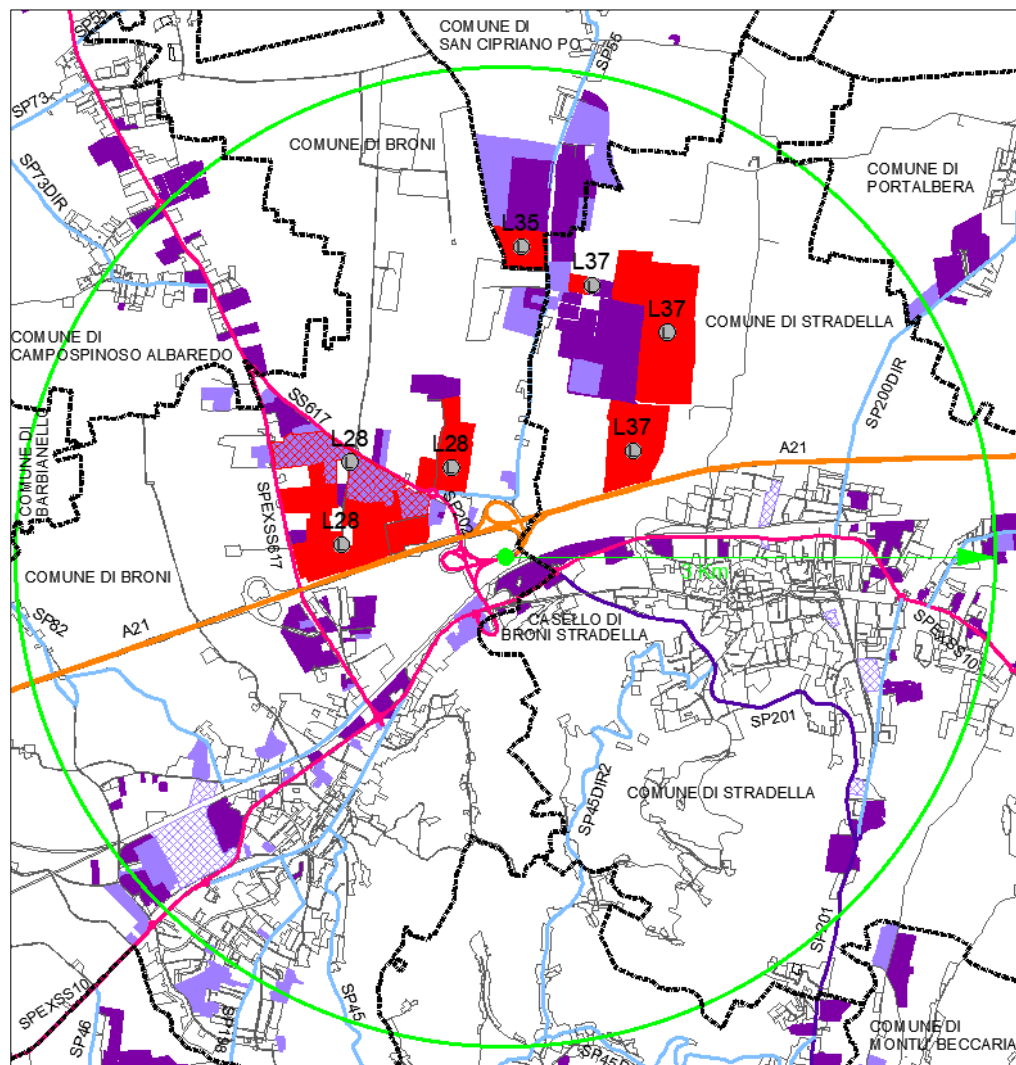
(**) esterni ad ATI ma interni al Comune indicato

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	<ul style="list-style-type: none"> presenza di cavalcavia su A21 	Accessibilità da/per casello autostradale senza attraversamenti di tessuti urbani abitati.
SPEXSS10	Strada Extraurbana Secondaria C1, con sez. media di 10,0 m	-	Il tratto si estende in agricolo e non attraversa centri urbani
SP161	Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m (3,5 m)	<ul style="list-style-type: none"> 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.
SP 167	Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m	<ul style="list-style-type: none"> 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.
SP 65	Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m	<ul style="list-style-type: none"> 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 casetti del comune di Casteggio.
SP 100	Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m	<ul style="list-style-type: none"> 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 casetti del comune di Casteggio.
SP 98	Strada Locale di tipo F, con sezione media inferiore a 6 m	<ul style="list-style-type: none"> 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 casetti del comune di Verretto ed attraversa il centro abitato di Casatisma.

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	<ul style="list-style-type: none"> · 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	<ul style="list-style-type: none"> · 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)	<ul style="list-style-type: none"> · 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	<ul style="list-style-type: none"> · 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)



LEGENDA	
CONFINI COMUNALI	
RAGGIO 3KM	
CASELLO AUTOSTRADALE	
AUTOSTRADA	
VIABILITA' PROVINCIALE	
VIABILITA' LOCALE	
TESSUTO CONSOLIDATO	
AMBITI E AREE CONSOLIDATE PRODUTTIVE ESISTENTI (ATC)	
AMBITI E AREE DI TRASFORMAZIONE PRODUTTIVE PREVISTE (ATP)	
AMBITI E AREE DELLA RIGENERAZIONE	
LOGISTICHE	
LOGISTICHE ESISTENTI	
LOGISTICHE DI PREVISIONE	
LOGISTICHE ESTERNE AL TERRITORIO PROVINCIALE	

Comune di Broni
 Comune di Barbianello
 Comune di Campospinoso Albaredo
 Comune di San Cipriano Po
 Comune di Portalbera
 Comune di Stradella
 Comune di Canneto Pavese

Quadro insediativo

Insediamenti logistici				
Codice e stato	Comune	Superficie	Contesto interessato	Accesso da casello
L28 – esistente (*)	Broni	SF=269.800 mq SL=161.880 mq	Tessuto urbano consolidato produttivo	SPEXSS617 – SP202
L28 – previsione (*)	Broni	ST=189.978 mq SL=113.987 mq	Tessuto urbano consolidato produttivo	SPEXSS617 – SP202
L35 – esistente (*)	San Cipriano Po	SF=66.920 mq SL=40.152 mq	Tessuto urbano consolidato produttivo	SP202 - SP55
L37 – esistente (*)	Stradella	SF=516.155 mq SL=309.693 mq	Tessuto urbano consolidato produttivo	SP202 – SP55

(*) interni ad ATI

(**) esterni ad ATI ma interni al Comune indicato

Insediamenti produttivi / commerciali / terziari			
Tipologia	Superficie	Contesto interessato	Accesso da casello
Insediamenti consolidati	1.249.432mq (*) + 744.594mq (**)	Broni: contesto produttivo lungo la SPexSS10 e lungo la SPexSS617 e SP202	SPEXSS617 – SP202
		San Cipriano Po: contesto urbanizzato produttivo lungo la SP55 a Sud del centro abitato	SP202 - SP55
		Stradella: insediamenti produttivi limitati lungo la SPexSS10 e di maggiore consistenza in contesto extraurbano lungo la SP55 a Nord dell'abitato	SP202 – SP55
	Aree di rigenerazione 206.639mq (*)	Barbianello: aree localizzate in corrispondenza dei centri abitati	SP94 – SP187 - SPEXSS10
		Campospinoso aree localizzate lungo la strada SPEXSS617 e in corrispondenza del centro abitato	SPEXSS617
		Portalbera aree localizzate lungo la SP200 e la SP200DIR ad Est e a Sud Ovest del centro abitato	SP200DIR – SP67 – SP200 - SPEXSS10
		Canneto Pavese aree localizzate lungo la SP201	SP201 - SPEXSS10
Insediamenti di previsione	771.321mq (*) + 506.026mq (**)	Broni: aree agricole di completamento del contesto produttivo lungo la SPexSS10	SPEXSS10
		San Cipriano Po: aree agricole di completamento del contesto urbanizzato produttivo lungo la SP55 a Sud del centro abitato	SP202 - SP55
		Stradella: aree a completamento degli insediamenti produttivi limitati lungo la SPexSS10 e di extraurbano lungo la SP55 a Nord dell'abitato	SP202 – SP55

Insediamenti produttivi / commerciali / terziari			
Tipologia	Superficie	Contesto interessato	Accesso da casello
		Barbianello: aree localizzate in corrispondenza dei centri abitati	SP94 – SP187 - SPEXSS10
		Campospinoso aree localizzate lungo la strada SPEXSS617 a Nord del centro abitato	SPEXSS617
		Portalbera aree localizzate lungo la SP200 e la SP200DIR ad Est e a Sud Ovest del centro abitato	SP200DIR – SP67 – SP200 - SPEXSS10

(*) interni ad ATI

(**) esterni ad ATI ma interni al Comune indicato

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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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 	Il tratto si estende in ambito agricolo e lambisce alcuni caseggiati del comune di Casteggio.

Condizioni della rete stradale			
Strada	Caratteristiche geometriche	Criticità strutturali	Attraversamento tessuti urbani abitati
		passaggio sopraelevato della SPEXSS35 · presenza di cavalcavia per superamento A21	
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.
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.

3.3 Nuovo articolo VIII-3: prescrizioni ambientali

L'articolo VIII-3 della proposta di variante definisce le prescrizioni ambientali valide per l'attuazione di insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale, da assumersi per qualsiasi intervento previsto nel territorio provinciale, anche eventualmente proposto all'esterno degli ATI.

Le prescrizioni ambientali sono composte da condizionamenti localizzativi per gli insediamenti e da requisiti prestazionali da prevedersi in fase pianificatoria e progettuale delle proposte insediative.

Al comma 1, let. a), dell'art. VIII-3, la proposta di variante dispone l'inammissibilità di insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale all'interno di specifiche aree ad elevata sensibilità ambientale, presenti esternamente ai tessuti e agli ambiti di trasformazione con destinazione produttiva (oltre che commerciale) e logistica dei PGT vigenti.

Tali aree sono state dettagliate sulla base del quadro delle sensibilità ambientali definito in fase di Scoping di VAS, selezionando sia gli elementi disciplinati da norme che ne impediscono o ne condizionano significativamente la relativa trasformabilità, sia gli elementi ambientali più fragili, che per tipologia, dimensione e collocazione specifica sono significativamente vulnerabili ad eventuali pressioni generabili da insediamenti logistici in corrispondenza di essi o in prossimità.

L'insieme degli elementi assunti è rappresentato nella Tavola 7 "*Aree non idonee alla localizzazione di insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale*" della proposta di variante del PTCP. La cartografia di tali elementi è stata definita attraverso i livelli informativi forniti dal Geoportale della Lombardia, dal Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Lombardo della Valle del Ticino e dal PTCP della Provincia di Pavia. Tali fonti portano con sé la possibilità di errori puntuali nella effettiva presenza della sensibilità ambientale.

Il quadro delle aree ad elevata sensibilità ambientale in cui non sono ammessi insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale è così composto:

- sensibilità antropiche (*fonte PGT da Geoportale della Lombardia*):
 - nuclei di antica formazione;
 - tessuti urbani consolidati residenziali;
 - ambiti di trasformazione a destinazione residenziale;
 - attrezzature ospedaliere, sanitarie e assistenziali;
 - scuole e istituti scolastici;
- sensibilità idro-geomorfologiche (*fonte Geoportale della Lombardia, PAI, PGRA, PPR e PTCP*):
 - ambiti ricadenti in fascia A e B del Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico del Bacino del Fiume Po;
 - aree di pericolosità idraulica elevata (Hi3) e molto elevata (Hi4), e aree di esondazione del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del Bacino del Po;
 - ambiti caratterizzati da una probabilità elevata di eventi alluvionali frequenti, classificati con grado elevato di pericolosità (H) del Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA);
 - geositi identificati dal Piano Paesaggistico Regionale e dal PTCP;

- territori collinari e montani dell'Oltrepò Pavese;
- sensibilità naturalistiche (*fonte Geoportale della Lombardia e PTCP*):
 - Siti Natura 2000;
 - Parco Naturale della Valle del Ticino;
 - Riserve Naturali;
 - Monumenti naturali;
 - Oasi di protezione destinate alla conservazione degli habitat naturali, al rifugio, alla sosta ed alla produzione di specie selvatiche con particolare riferimento a quelle protette, istituite nell'ambito della pianificazione faunistico-venatoria;
 - Parchi locali di interesse comunale (PLIS);
 - Rete Ecologica Regionale (RER), elementi di continuità ecologica:
 - Corridoi regionali primari;
 - Varchi, convertiti in fasce di tutela di 500 m di larghezza complessiva;
 - Rete Ecologica Provinciale (REP), elementi portanti e di supporto primario:
 - Gangli primari;
 - Aree di interesse naturalistico in ambito planiziale;
 - Corsi d'acqua di rilievo idrobiologico, a cui sono state applicate fasce di tutela di 100 m;
 - Varchi di permeabilità residuale;
 - elementi di rilievo strutturale:
 - ecosistemi vegetazionali areali: formazioni boschive e fasce arboreo-arbustive, cespuglieti consolidati, vegetazione delle aree umide, vegetazione ripariale e dei greti;
 - ecosistemi acquatici: zone umide palustri e specchi d'acqua, affioramenti naturali di acqua con applicazione di fascia di tutela di 100 m, teste di fontanile con applicazione di fascia di tutela di 100 m.
- sensibilità paesaggistiche (*fonte Geoportale della Lombardia, PPR, PTC Parco del Ticino, PTR Navigli Lombardi, PTCP*):
 - beni paesaggistici tutelati ai sensi dell'art. 142, comma 1, del D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i.:
 - corsi d'acqua e relativa fascia di 150 m (di cui alla lettera c);
 - boschi ex D.lgs. n. 34/2018 (di cui alla lettera g);
 - Piano Paesaggistico Regionale:
 - ambito di tutela paesaggistica del Po (di cui all'art. 20, comma 8);
 - Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Lombardo della Valle del Ticino:
 - intero territorio dell'Area Protetta, ad eccezione delle Zone di Iniziativa Comunale e delle Zone G1 e G2 dell'azzonamento (in riferimento alla possibilità di modifica dei relativi confini secondo disposizioni del PTC del Parco);
 - Piano Territoriale d'Area dei Navigli Lombardi:
 - fascia di tutela di 100 m del Naviglio Pavese;
 - fascia di tutela di 100 m del Naviglio di Bereguardo;
 - Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Pavia:
 - ambito del Barco Certosa (di cui all'art. II-34);
 - elementi di rilevanza culturale:

- beni culturali secondo fonte SIRBeC con applicazione di fascia di tutela di 250 m (per il complesso del Palazzo d'Adda a Casatisma è stata assunta la cartografia delle aree sottoposte a tutela fornita dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Monza-Brianza e Pavia);
- Vie Storiche della Rete Escursionistica Lombarda (REL), quali Via Francisca del Lucomagno, Via Francigena e Via degli Abati, con applicazione di fascia tutela di 100 m per lato.

Al fine di contenere l'introduzione di eventuali condizioni di esposizione della popolazione umana a fattori di inquinamento, disturbo e/o rischio potenzialmente inducibili da insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale, la proposta di variante del PTCP aggiunge ulteriori prescrizioni di tutela:

- al comma 1, let. b) dell'art. VIII-3, è disposta l'inammissibilità di insediamenti logistici a distanze inferiori a 250 m dai limiti, come cartografati nei PGT, dei centri e nuclei urbani, degli ambiti di trasformazione a destinazione residenziale, e a 500 m dai limiti delle sedi dedicate a servizi scolastici e di istruzione, a servizi sanitari e servizi di supporto e protezione sociale;
- al comma 1, let. c) dell'art. VIII-3, non sono ammessi insediamenti la cui accessibilità avvenga tramite viabilità di attraversamento di centri e nuclei abitati, e/o viabilità urbana a contatto con margini esterni di tessuti residenziali e servizi di cui al punto b) precedente; tale principio vale per tutti i tratti stradali compresi tra l'insediamento logistico proposto e i nodi di riferimento della rete viabilistica di livello autostradale (categoria "A") e dalla rete stradale con caratteristiche di categoria "B" ai sensi del Codice della Strada e del D.M. 05/11/2001.

Ad integrazione delle aree ad elevata sensibilità sono poi state assunti due elementi della Rete Ecologica Provinciale del PTCP, per cui sono già definite disposizioni anche prescrittive nella Normativa vigente del PTCP, ossia gli "*Ambiti di connessione ecologica*", di cui all'art. II-52, comma 6, e le "*Aree Prioritarie di Intervento (API)*" approvate con DGR n. 2423 del 11/11/2019 ed integrate nel PTCP come elemento costituente la REP.

Per tali due elementi, la proposta di variante del PTCP definisce le seguenti prescrizioni aggiuntive a quanto già disposto all'art. II-52 della Normativa di PTCP valide specificamente per la localizzazione di insediamenti logistici:

- nel caso di proposta di insediamenti logistici ricadenti, anche solo parzialmente, in "*Ambiti di connessione ecologica*", non sono ammesse aree operative logistiche e aree funzionali esterne (compresi parcheggi esterni, anche se pubblici) che interrompano la continuità geometrica di tali Ambiti o ne riducano la relativa sezione trasversale per più della metà della larghezza cartografata nella Tavola 3.2 del PTCP; tale principio deve essere applicato anche cumulativamente con altre realtà insediate ed eventuali previsioni gravanti, internamente o esternamente, sullo stesso Ambito di connessione ecologica interessato;
- nel caso di proposta di insediamenti ricadenti, anche solo parzialmente, in "*Aree Prioritarie di Intervento (API)*", non sono ammesse aree operative logistiche e aree funzionali esterne (compresi parcheggi esterni, anche se pubblici) che interferiscano

gli elementi di sensibilità e di potenziamento funzionale indicati negli Schemi Direttori di intervento di ciascuna API;

Sono poi definite specifiche misure prestazionali per l'inserimento ecologico e paesaggistico degli insediamenti logistici e relative aree funzionali (come i parcheggi esterni).

Come già previsto dai criteri regolamentari per l'insediamento di attività logistiche approvati dalla Provincia con D.C.P. n. 67/2022 e successive modifiche e integrazioni, è richiesto che tutte le alterazioni e le perdite ecosistemiche indotte dalle previsioni insediative logistiche e infrastrutturali connesse siano riequilibrare da un punto di vista ecologico tramite interventi compensativi, da definirsi secondo il metodo di cui al D.d.g. D.G. Qualità dell'ambiente di Regione Lombardia n. 4517 del 07/05/2007.

E' specificato, inoltre, che gli interventi di riequilibrio ecologico dovranno essere previsti esclusivamente nel medesimo contesto ecosistemico interessato, localizzandoli preferenzialmente all'interno degli elementi della REP e in coerenza con i relativi obiettivi e disposizioni di cui all'art. II-52 della normativa del PTCP. Sono, altresì, ammessi interventi di compensazione ecologica in aree attigue e prossime agli insediamenti logistici, a condizione che non siano aree intercluse o fisicamente isolate, ma siano aree in diretta continuità con sistemi agricoli o naturali aperti, e che al loro interno siano previsti ecosistemi funzionali ai servizi ecologici locali e anche di relazione con il contesto.

Si riporta nel seguito il nuovo articolo proposto:

Art. VIII-3. Prescrizioni ambientali per insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale

1. (P) Sono definite le seguenti disposizioni ambientali con valore prescrittivo per la localizzazione e l'attuazione di insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale ricadenti in tutto il territorio provinciale:

- a. non sono ammessi insediamenti e aree funzionali connesse (compresi parcheggi esterni, anche se pubblici) nelle aree ad elevata sensibilità ambientale illustrate in Tavola 7 "Aree non idonee alla localizzazione di insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale" del PTCP; all'esterno di tali Aree ad elevata sensibilità ambientale valgono in ogni caso le discipline e le disposizioni definite dalla normativa e dagli strumenti di pianificazione vigenti di riferimento;
- b. i nuovi insediamenti logistici e gli ampliamenti degli esistenti, i parcheggi esterni e le eventuali viabilità di nuova introduzione dovranno garantire una distanza di almeno 250 m dai perimetri, attuali e previsti, degli ambiti di trasformazione a destinazione residenziale e dei centri e nuclei urbani residenziali, e una distanza di almeno 500 m dai perimetri delle aree dedicate a servizi scolastici e di istruzione, a servizi sanitari e servizi di supporto e protezione sociale; la distanza deve essere calcolata dalla superficie territoriale delle aree in cui sono proposti gli interventi logistici, dal perimetro delle aree dedicate ad eventuali parcheggi esterni alla superficie territoriale e dal confine stradale ai sensi del Codice della Strada delle nuove viabilità previste;

- c. *eventuali proposte di insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale in ambiti agricoli di interesse strategico, di cui all'art. IV-2 della Normativa di PTCP, dovranno essere localizzate in aderenza al tessuto urbano consolidato produttivo/commerciale o ad ambiti di trasformazione a destinazione produttiva/commerciale già presenti nei PGT vigenti alla data di adozione della presente variante;*
- d. *non sono ammessi insediamenti la cui accessibilità avvenga tramite viabilità di attraversamento di centri e nuclei abitati, e/o viabilità urbana a contatto con margini esterni di tessuti residenziali e servizi di cui al punto b) precedente; tale principio vale per tutti i tratti stradali compresi tra l'insediamento logistico proposto e i nodi di riferimento della rete viabilistica di livello autostradale (categoria "A") e dalla rete stradale con caratteristiche di categoria "B" ai sensi del Codice della Strada e del D.M. 05/11/2001;*
- e. *nel caso di proposta di insediamenti logistici ricadenti, anche solo parzialmente, in "Ambiti di connessione ecologica" della Rete Ecologica Provinciale, oltre ad ottemperare alle disposizioni prescrittive di cui all'art. II-52, comma 6, della normativa di attuazione del PTCP, non sono ammesse aree operative logistiche e aree funzionali esterne (compresi parcheggi esterni, anche se pubblici) che interrompano la continuità geometrica di tali Ambiti o ne riducano la relativa sezione trasversale per più della metà della larghezza cartografata nella Tavola 3.2 del PTCP; tale principio deve essere applicato anche cumulativamente con altre realtà insediate ed eventuali previsioni gravanti, internamente o esternamente, sullo stesso Ambito di connessione ecologica interessato;*
- f. *nel caso di proposta di insediamenti ricadenti, anche solo parzialmente, in "Aree Prioritarie di Intervento (API)", approvate con DGR n. 2423 del 11/11/2019 ed integrate nel PTCP come elemento costituente la Rete Ecologica Provinciale, non sono ammesse aree operative logistiche e aree funzionali esterne (compresi parcheggi esterni, anche se pubblici) che interferiscano gli elementi di sensibilità e di potenziamento funzionale indicati negli Schemi Direttori di intervento di ciascuna API;*
- g. *ogni singolo insediamento logistico, anche derivante da variazione funzionale di aree già urbanizzate, dovrà garantire sempre una fascia perimetrale esterna all'area operativa e ai parcheggi previsti eventualmente al di fuori di essa, di larghezza netta pari ad almeno 18 m per gli insediamenti con superficie operativa sino a 10 ettari e pari ad almeno 30 m per gli insediamenti con superficie operativa superiore; tale fascia dovrà essere dedicata esclusivamente alla realizzazione e manutenzione nel tempo di dense unità vegetazionali pluristratificate, con funzione di filtro ecologico e percettivo, costituite in prevalenza da piante legnose a portamento arboreo in grado di raggiungere altezze superiori a 20 m, che nell'insieme definiscano una copertura dello strato arboreo superiore al 80%; per gli impianti arborei dovranno essere utilizzate esclusivamente piante sviluppate (cfr. minima 20-22 cm) di specie autoctone, coerenti con l'orizzonte fitogeografico di riferimento e con le condizioni ambientali sito-specifiche, prevedendo la polispecificità delle unità complessive e garantendo una interdistanza tra gli individui arborei non superiore a 6-8 m sulla fila e a 6 tra le file; saranno da preferire soluzioni con integrazione di piante sviluppate a portamento cespuglioso; tale disposizione vale anche per le proposte insediative logistiche poste a confine con altri insediamenti di qualsiasi funzione o con sedi di impianti, esistenti o previsionali, e con viabilità extraurbana nel rispetto delle distanze imposte dal Codice della Strada e del relativo Regolamento;*
- h. *il sistema di laminazione delle acque meteoriche delle coperture degli insediamenti logistici proposti dovrà garantire, salvo evidenti impedimenti di natura pedo-geologica ed idrogeologica sito-specifici, soluzioni basate sulla natura, tramite*

l'infiltrazione delle acque e l'integrazione ecosistemica all'interno dei bacini di raccolta e laminazione, con specie vegetali legnose idonee;

- i. eventuali adeguamenti di strade extraurbane esistenti e/o nuove viabilità extraurbane associate ad un insediamento proposto dovranno prevedere opere di deframmentazione funzionali al passaggio trasversale della fauna terricola, tramite scatolari o opere simili con sezione interna minima di 2 m di larghezza e almeno 1,5 m di altezza, garantendo la disponibilità ed il mantenimento ad entrambi gli imbocchi del passaggio di ampi spazi liberi da manufatti e utilizzi potenzialmente interferenti con le funzionalità del manufatto di attraversamento; la localizzazione di tali punti di permeabilità dovrà essere definita in riferimento alle reti ecologiche pianificate e ai passaggi faunistici effettivi e potenziali rilevati direttamente in loco; in caso di affiancamento di tali manufatti a corsi d'acqua, il passaggio faunistico dovrà essere realizzato in modo fisicamente separato e garantendo che il piano di calpestio per lo spostamento degli animali sia sempre privo d'acqua;*
- j. tutte le alterazioni e le perdite ecosistemiche indotte dalle previsioni insediative logistiche e infrastrutturali connesse dovranno essere riequilibrate da un punto di vista ecologico tramite interventi compensativi, da definirsi secondo il metodo di cui al D.d.g. D.G. Qualità dell'ambiente di Regione Lombardia n. 4517 del 07/05/2007; gli interventi di riequilibrio ecologico dovranno essere previsti esclusivamente nel medesimo contesto ecosistemico interessato, localizzandoli preferenzialmente all'interno degli elementi della Rete Ecologica Provinciale, in coerenza con i relativi obiettivi e disposizioni di cui all'art. II-52 della normativa del PTCP. Sono, altresì, ammessi interventi di compensazione ecologica in aree attigue e prossime agli insediamenti logistici (in aggiunta a quanto previsto alla precedente let. g), a condizione che non siano aree intercluse o fisicamente isolate, ma siano aree in diretta continuità con sistemi agricoli o naturali aperti, e che al loro interno siano previsti ecosistemi funzionali ai servizi ecologici locali e anche di relazione con il contesto.*

4 LE SENSIBILITÀ AMBIENTALI

Come illustrato la proposta di variante del PTCP ha identificato e cartografato nella Tavola 7 specifiche aree ad elevata sensibilità ambientale, esterne ai tessuti urbani produttivi e agli ambiti di trasformazione produttivi, in cui non sono ammessi insediamenti logistici.

Il quadro di tali aree è composto sia dal sistema dei vincoli e delle tutele disciplinate da norme che impediscono o condizionano fortemente la relativa trasformabilità, sia dagli elementi ambientali più fragili, la cui alterazione del relativo stato indotta da interventi logistici comporterebbe un impatto significativo sull'ambiente.

Oltre a ciò, la proposta di variante ha definito ulteriori prescrizioni per la localizzazione di insediamenti logistici, che valgono anche per proposte insediative all'interno di tessuti urbani produttivi o ad ambiti di trasformazione produttivi.

Negli ATI individuati sono presenti, comunque, porzioni di territorio in cui è possibile proporre insediamenti logistici, sia all'interno dei tessuti produttivi esistenti, sia in ambiti di trasformazione produttivi, sia anche in aree extra-urbane.

Nel seguito, per ogni ATI si evidenziano le sensibilità ambientali assunte dalla proposta di variante del PTCP e gli eventuali ulteriori elementi ambientali di attenzione.

4.1 Sensibilità ambientali nell'ATI "Pavia"

La porzione di ATI riferita allo svincolo A7 evidenzia una estesa copertura di aree ad elevata sensibilità ambientale nella parte meridionale, lungo la valle del Fiume Ticino.

La presente porzione di ATI è interessata dal Parco Lombardo della Valle del Ticino, che aggiunge ulteriori aree di tutela ambientale.

Il centro abitato di Trivulzio è localizzato lungo l'A7 e a stretto contatto con tessuti produttivi, anche ricadenti nei territori di Bereguardo e di Tore d'Isola. I centri abitati di Marcignago e della frazione Torradello di Battuda rappresentano elementi antropici isolati nella porzione dell'ATI con minor presenza di altre aree ad elevata sensibilità ambientale.

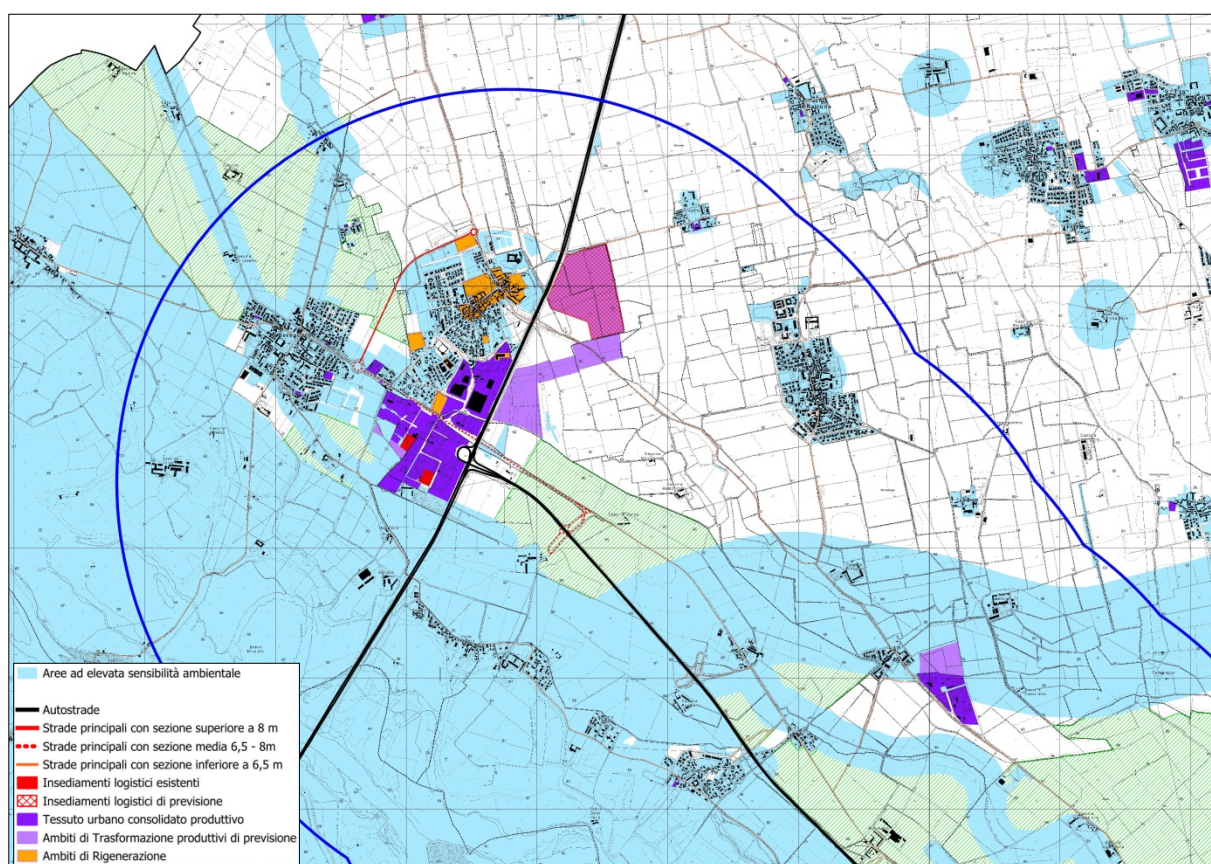


Figura 4-1. Copertura delle aree ad elevata sensibilità ambientale nell'ATI - porzione svincolo A7; in verde le Zone G1 e G2 del PTC del Parco Lombardo della Valle del Ticino.

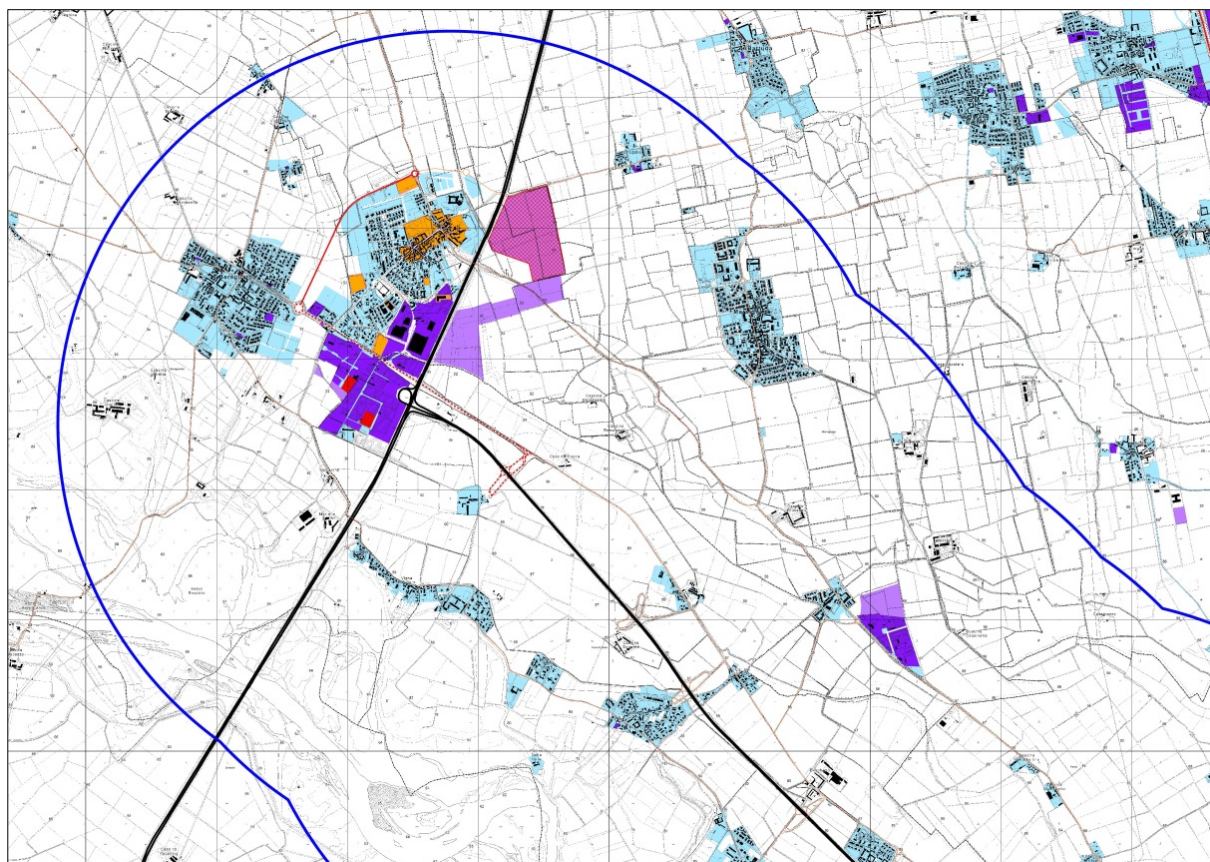


Figura 4-2. Aree ad elevata sensibilità antropica (aree azzurre).

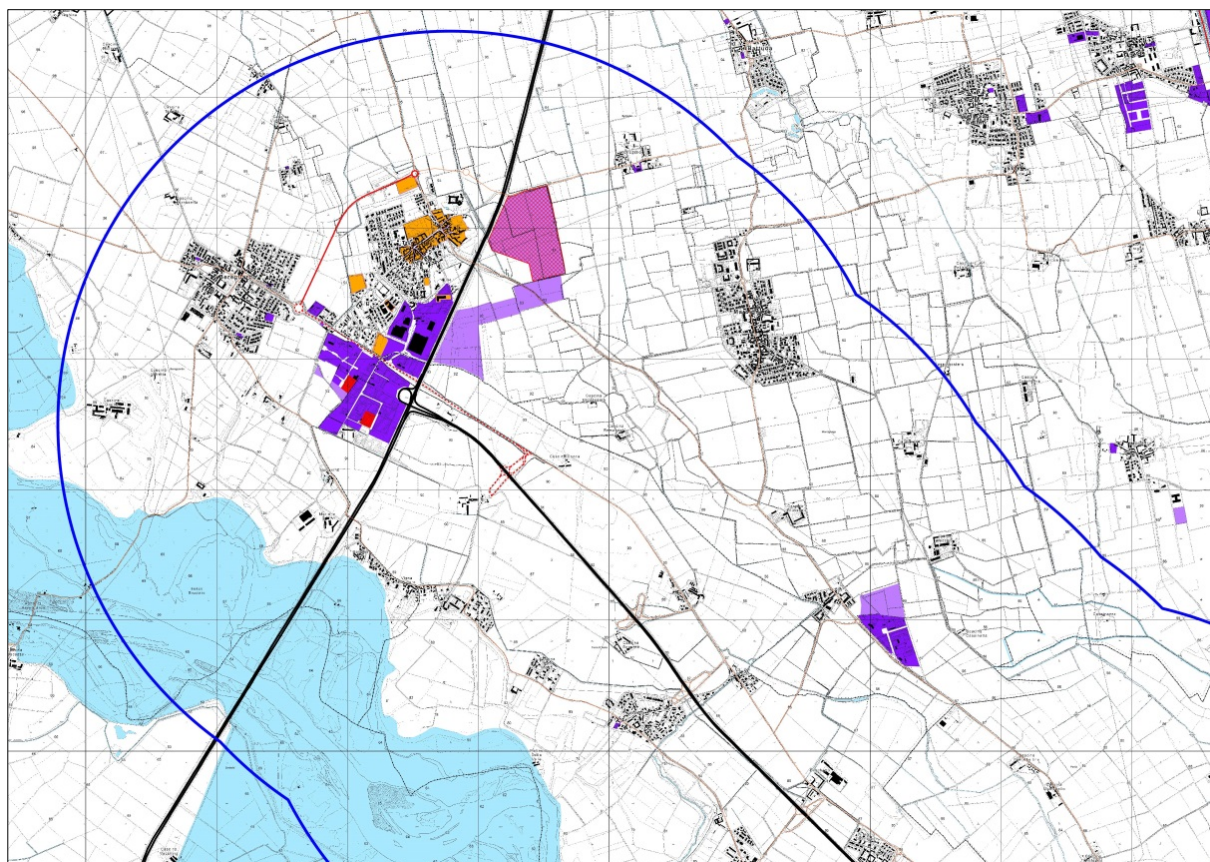


Figura 4-3. Aree di fragilità idraulica e geologica (aree azzurre).

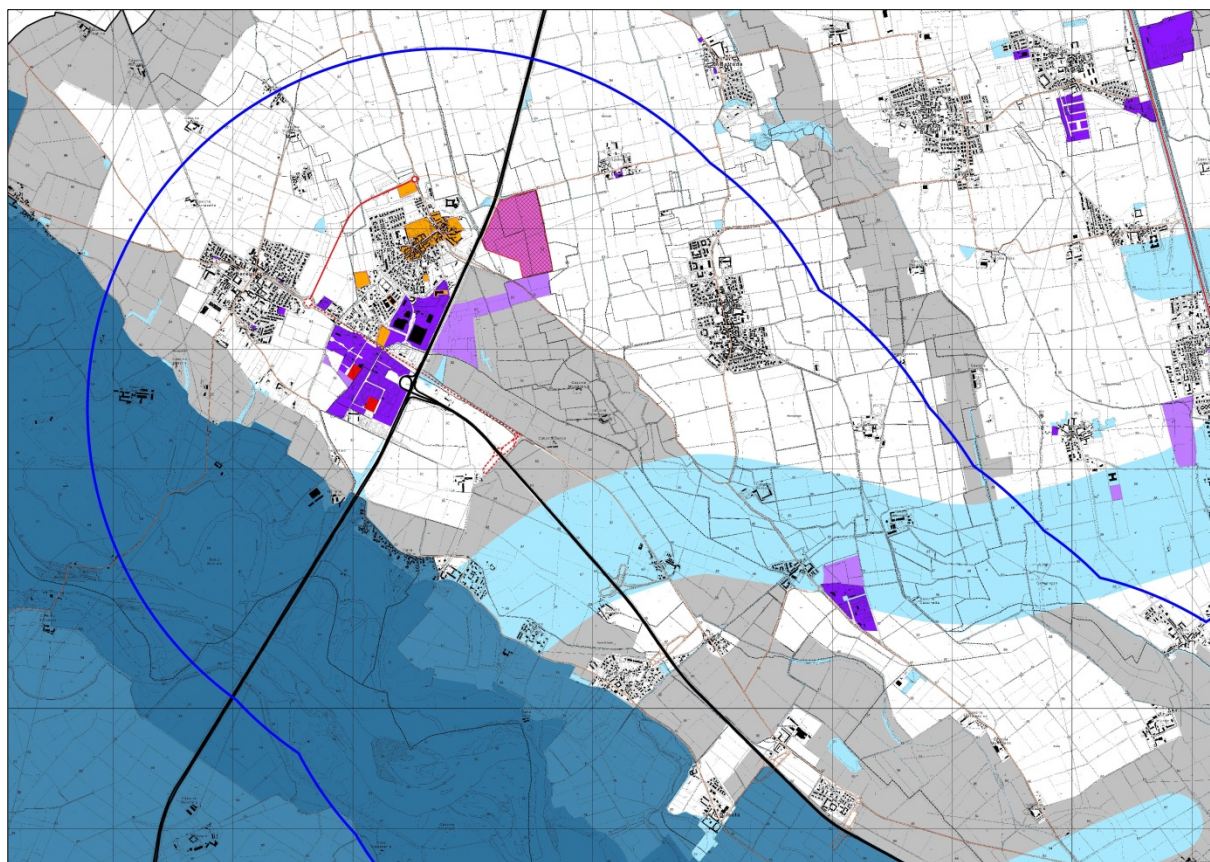


Figura 4-4. Aree ed elementi ad elevata sensibilità ecologica-naturalistica (aree azzurre), con evidenza in blu dei Siti Natura 2000 e aggiunta degli "Ambiti di connessione ecologica" (in grigio) disciplinati dalla Rete Ecologica Provinciale e dalle ulteriori prescrizioni introdotte dalla proposta di variante del PTCP.

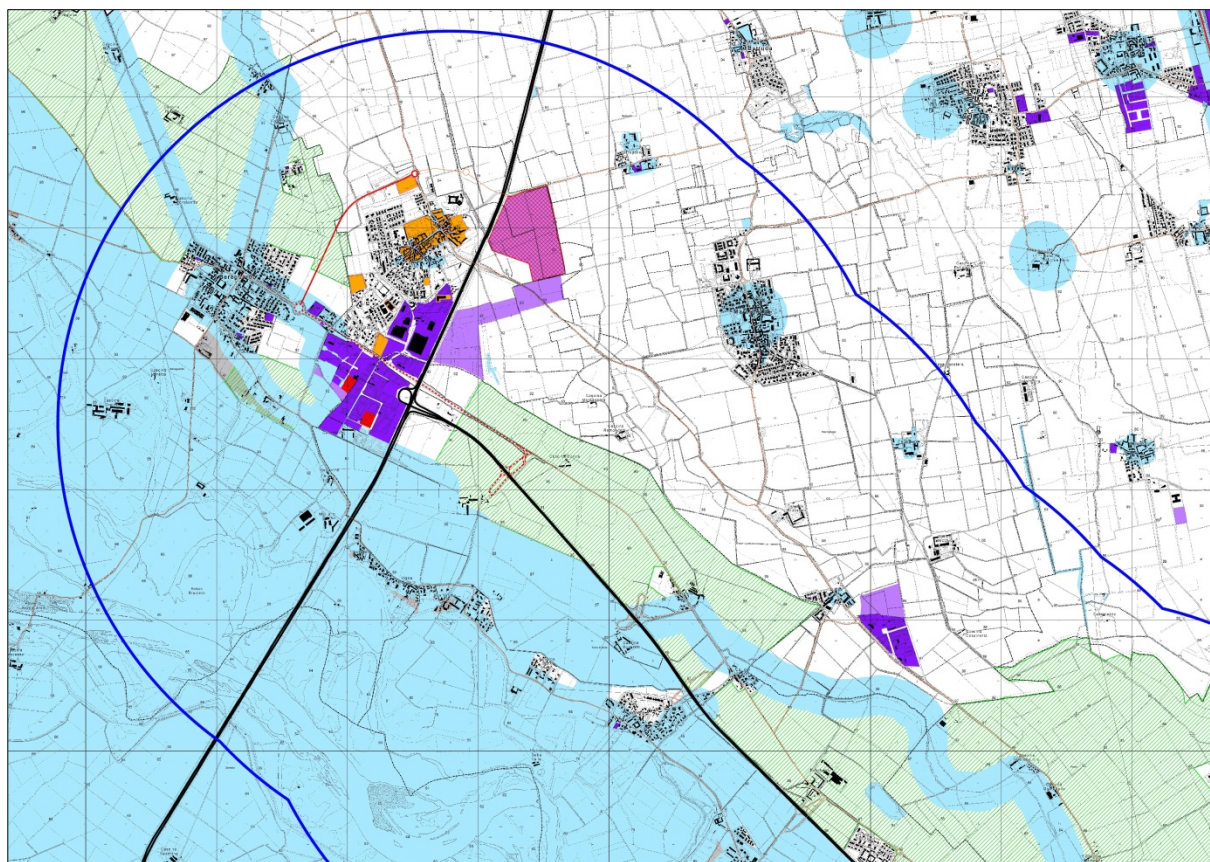


Figura 4-5. Aree ad elevata sensibilità paesaggistica (aree azzurre), con aggiunta in verde delle Zone G1 e G2 del PTC del Parco Lombardo della Valle del Ticino e dei Beni paesaggistici tutelati ai sensi dell'art. 136 del D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i. (in grigio).

La porzione di ATI riferita agli svincoli A53 e A54 di Pavia evidenzia una significativa presenza di aree ad elevata sensibilità ambientale, distribuite non solo lungo la valle del Ticino, ma anche lungo la Roggia Vernavola e lungo il Canale Naviglio ed il Colatore Navigliaccio.

Sono presenti ampi tessuti residenziali, estesi anche a diretto contatto con tessuti produttivi esistenti e di previsione.

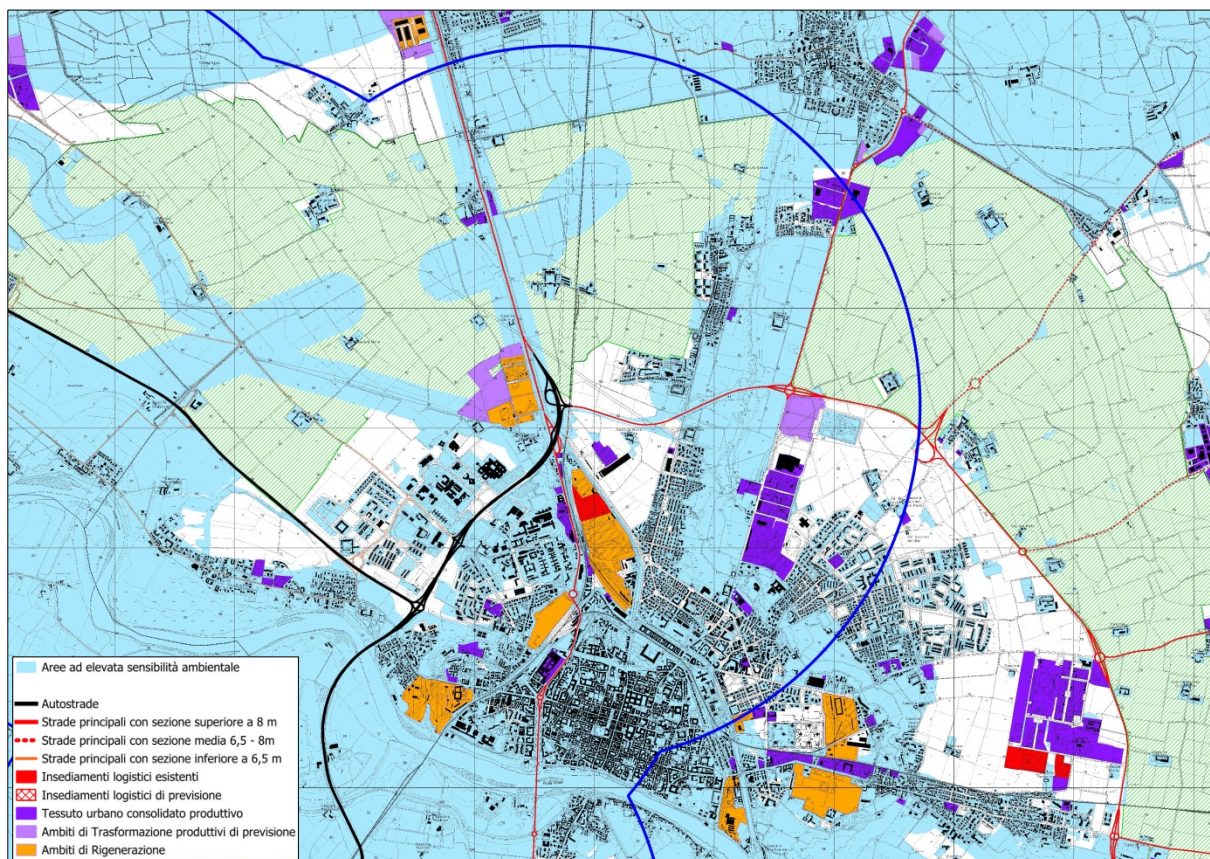


Figura 4-6. Copertura delle aree ad elevata sensibilità ambientale nell'ATI - porzione svincoli A53 e A54 a Pavia; in verde le Zone G1 e G2 del PTC del Parco Lombardo della Valle del Ticino.

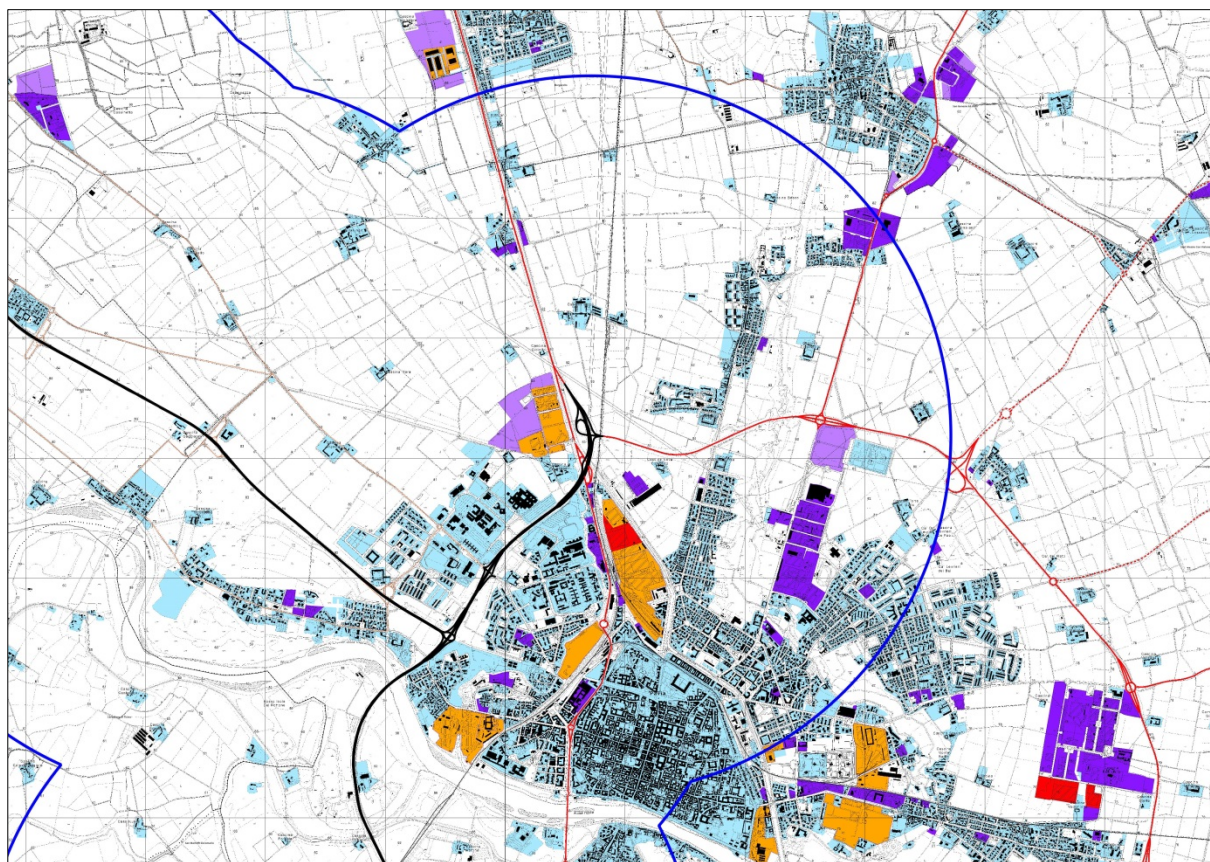


Figura 4-7. Aree ad elevata sensibilità antropica (aree azzurre).



Figura 4-8. Aree di fragilità idraulica e geologica (aree azzurre).

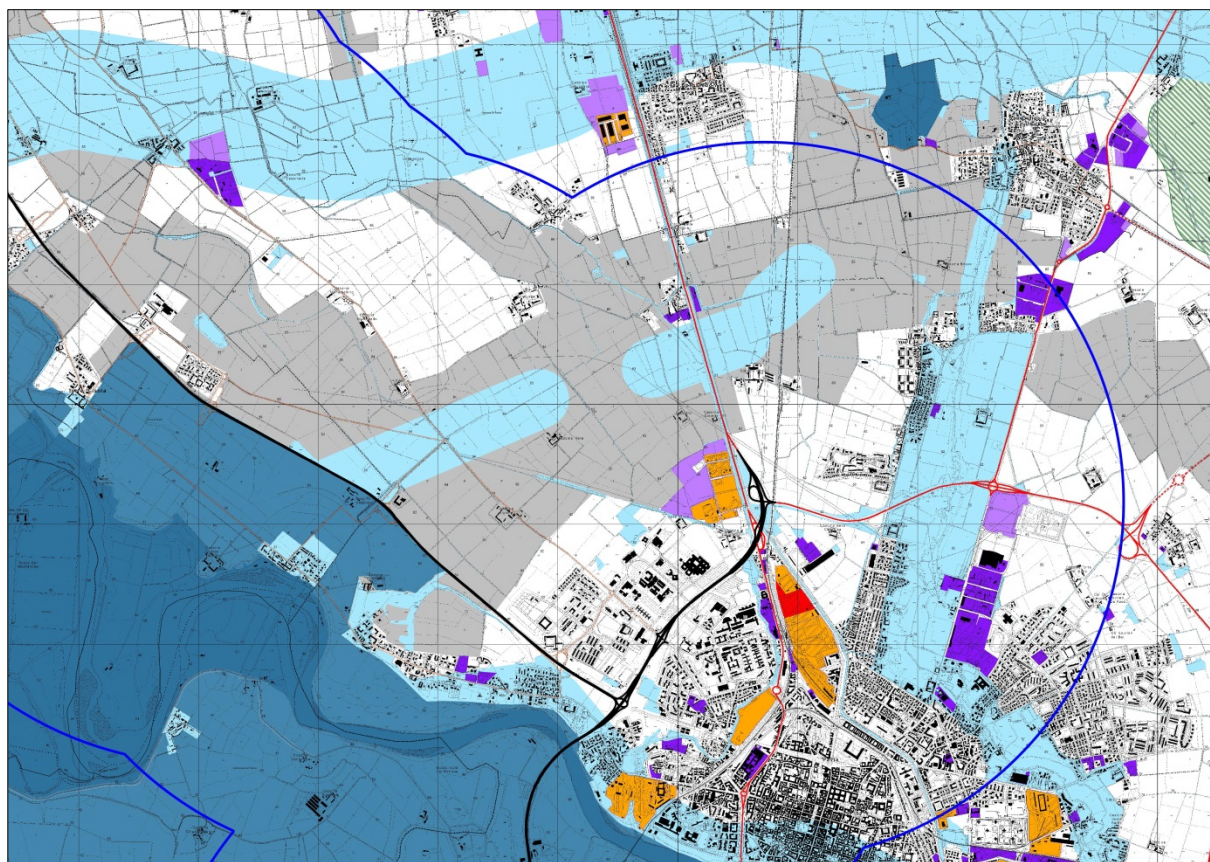


Figura 4-9. Aree ed elementi ad elevata sensibilità ecologica-naturalistica (aree azzurre), con evidenza in blu dei Siti Natura 2000 e aggiunta degli "Ambiti di connessione ecologica" (in grigio) e delle "Aree prioritarie di Intervento (API)" (in verde) disciplinati dalla Rete Ecologica Provinciale e dalle ulteriori prescrizioni introdotte dalla proposta di variante del PTCP.

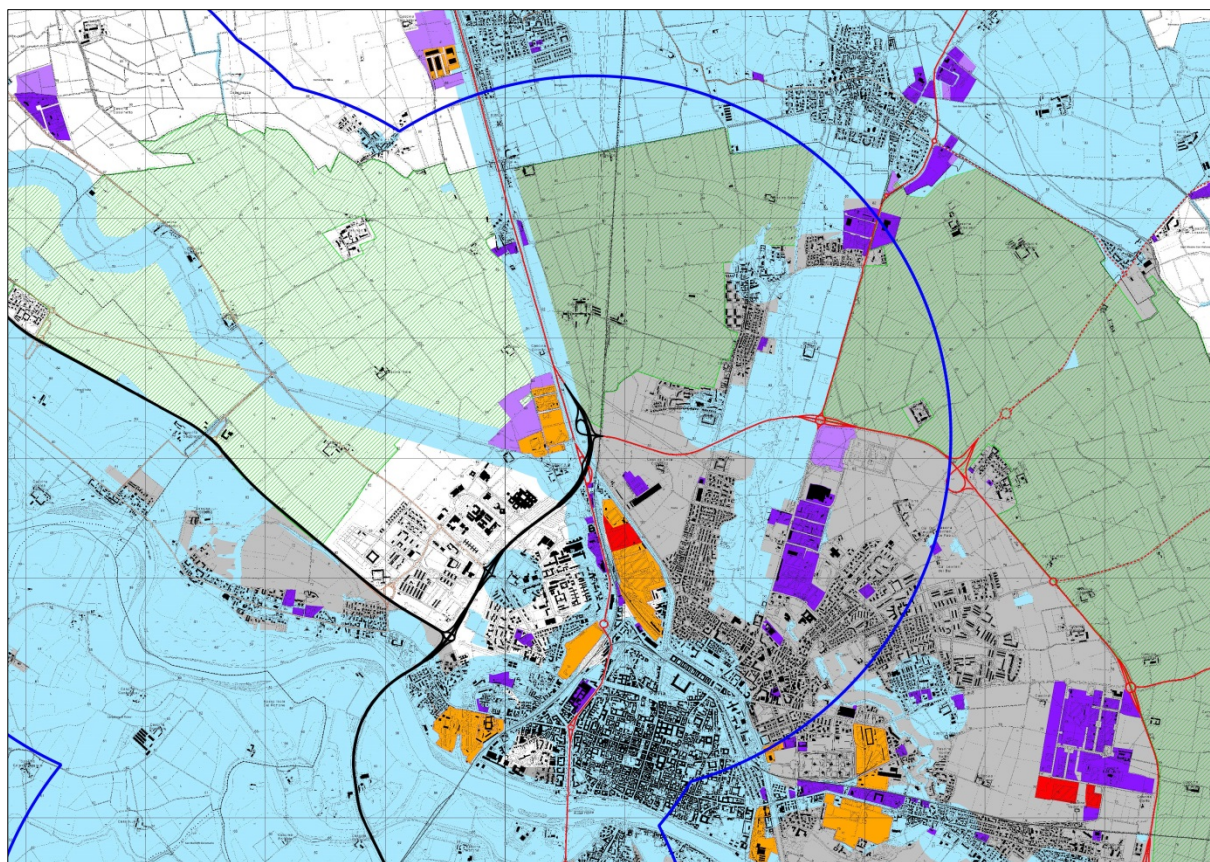


Figura 4-10. Aree ad elevata sensibilità paesaggistica (aree azzurre), con aggiunta in verde delle Zone G1 e G2 del PTC del Parco Lombardo della Valle del Ticino e dei Beni paesaggistici tutelati ai sensi dell'art. 136 del D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i. (in grigio).

Anche la porzione meridionale dell'ATI, riferita agli svincoli A54 a sud di Pavia, evidenzia una significativa presenza di aree ad elevata sensibilità ambientale, che occupano pressoché totalmente gli spazi esterni ai tessuti produttivi esistenti e di previsione.

Lungo la SS35 si rileva una diffusa aderenza tra tessuti residenziali e produttivi.

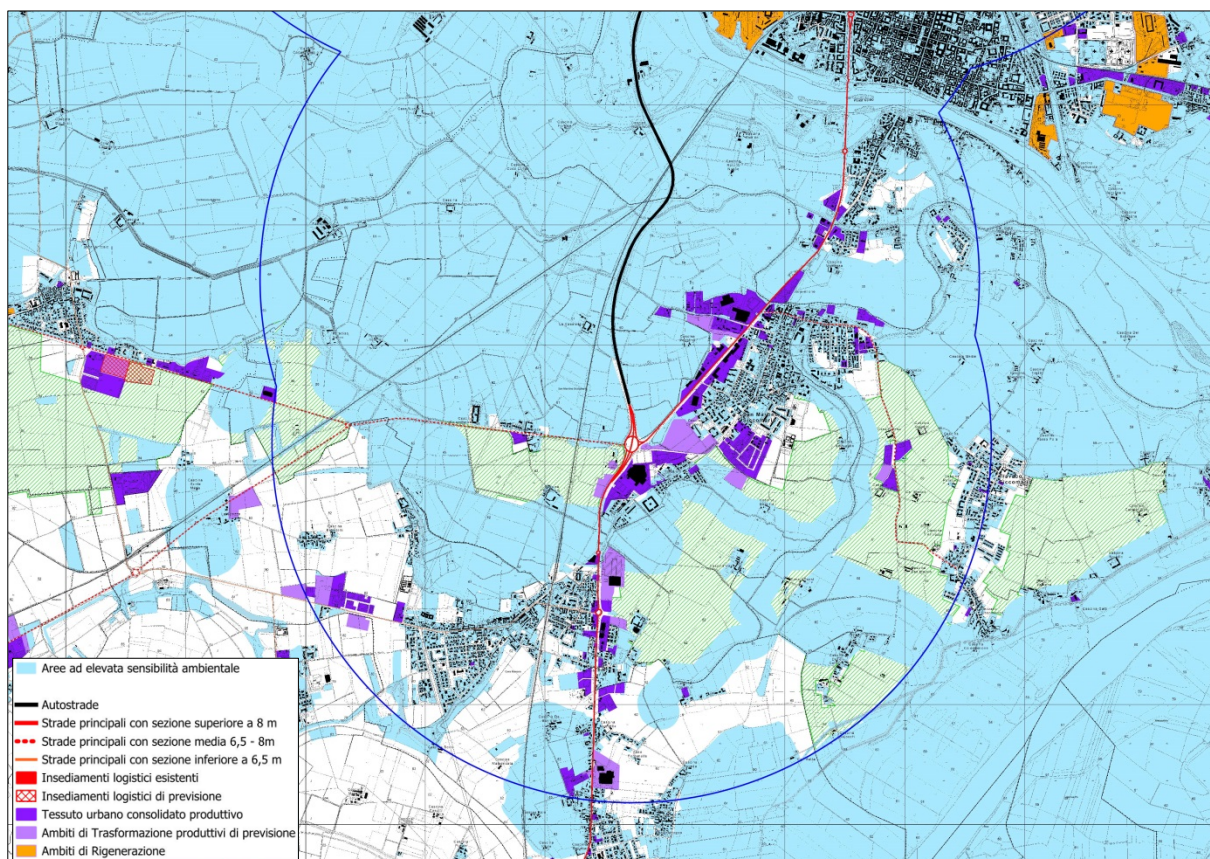


Figura 4-11. Copertura delle aree ad elevata sensibilità ambientale nell'ATI - porzione svincoli A54 a sud di Pavia; in verde le Zone G1 e G2 del PTC del Parco Lombardo della Valle del Ticino.

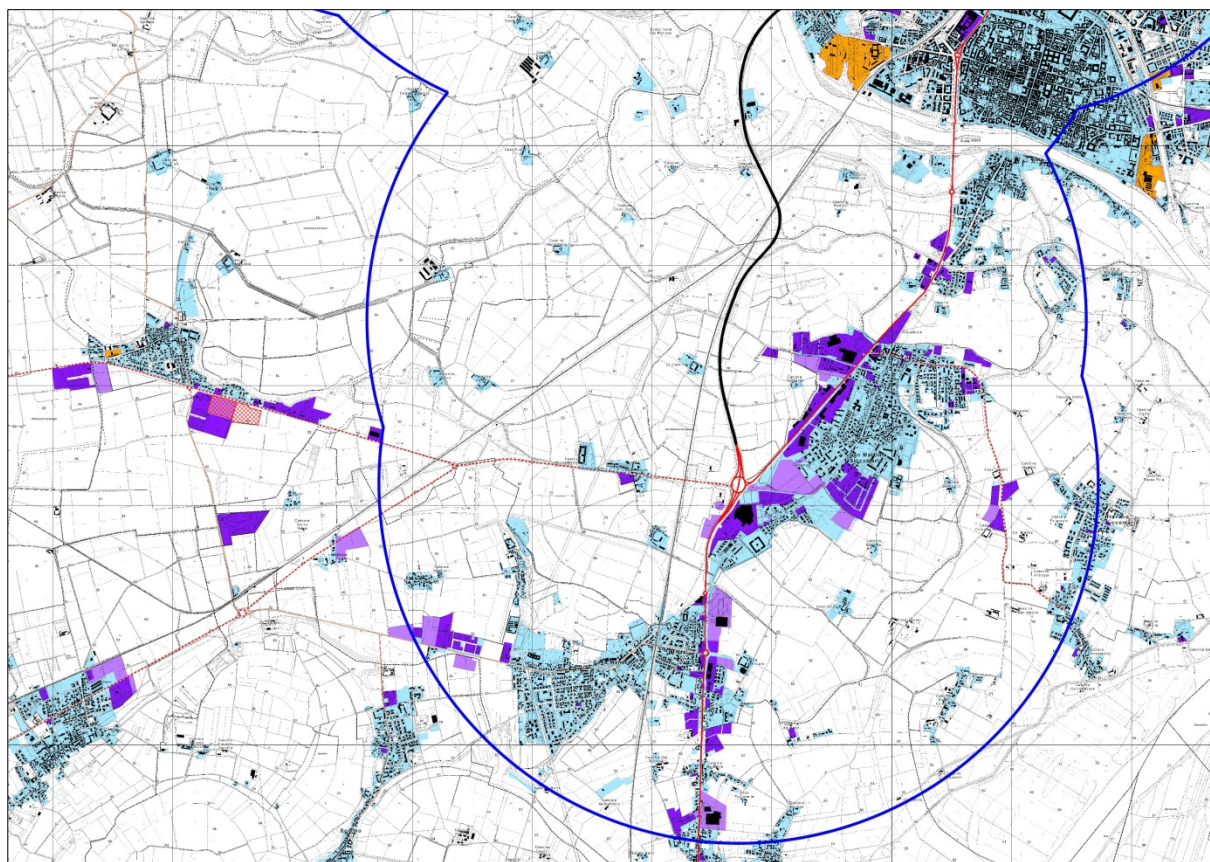


Figura 4-12. Aree ad elevata sensibilità antropica (aree azzurre).

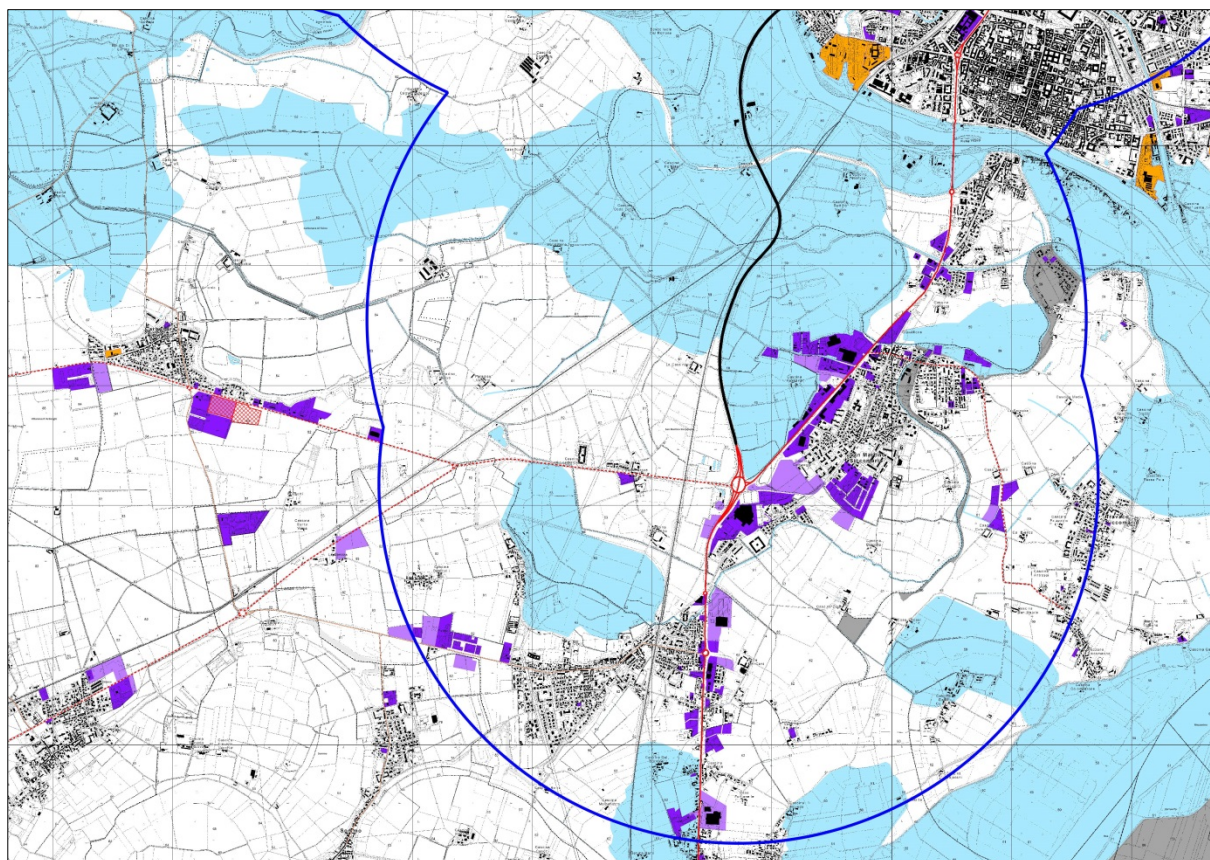


Figura 4-13. Aree di fragilità idraulica e geologica (aree azzurre), con aggiunta delle aree caratterizzate da una probabilità di eventi alluvionali, classificati con grado medio di pericolosità (M) del PGRA (in grigio).

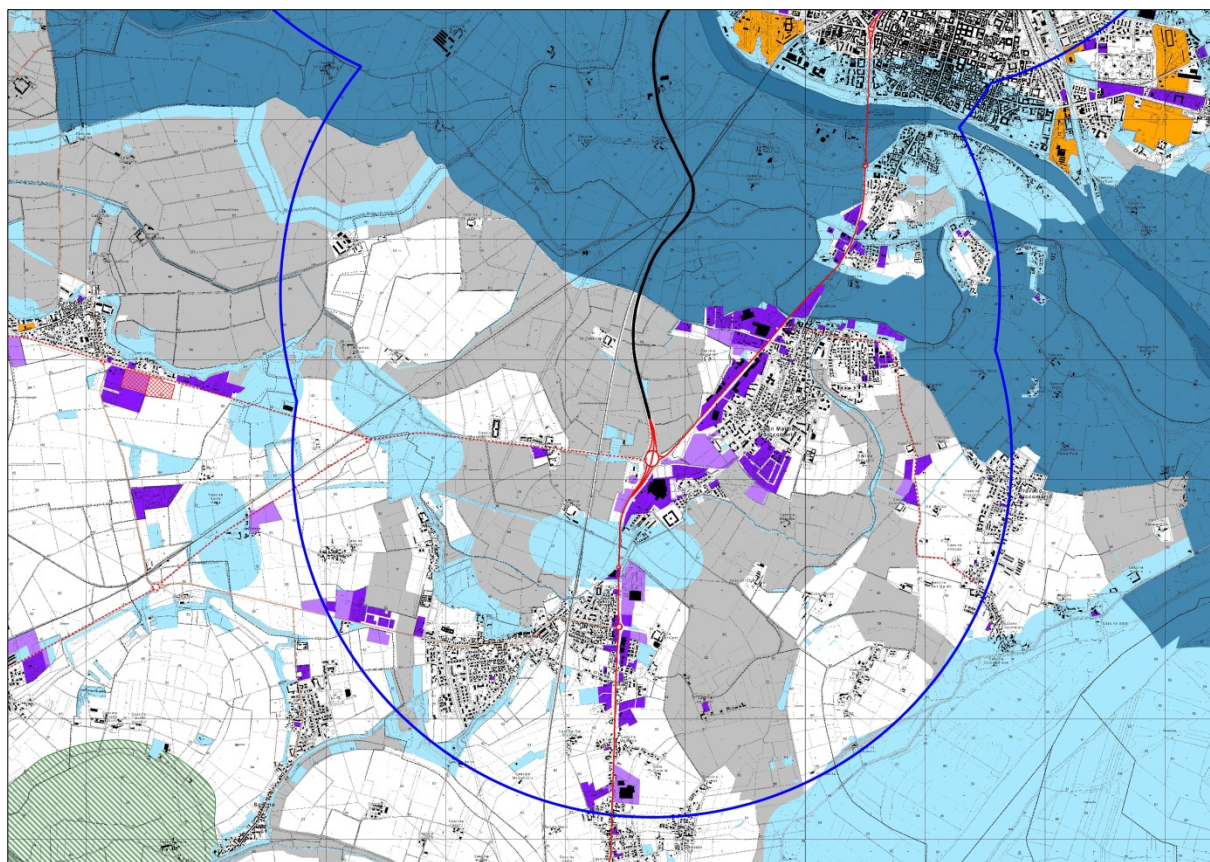


Figura 4-14. Aree ed elementi ad elevata sensibilità ecologica-naturalistica (aree azzurre), con evidenza in blu dei Siti Natura 2000 e aggiunta degli "Ambiti di connessione ecologica" (in grigio) e delle "Aree prioritarie di Intervento (API)" (in verde) disciplinati dalla Rete Ecologica Provinciale e dalle ulteriori prescrizioni introdotte dalla proposta di variante del PTCP.

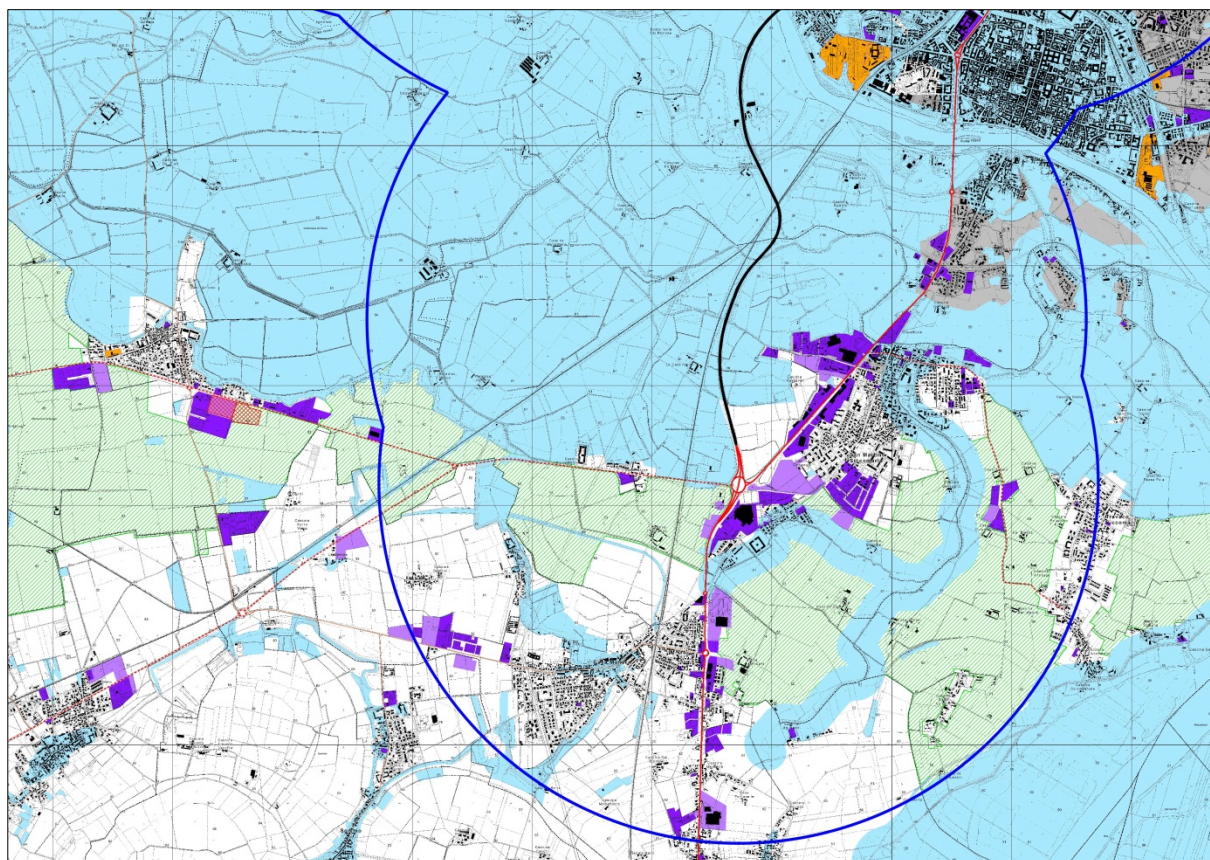


Figura 4-15. Aree ad elevata sensibilità paesaggistica (aree azzurre), con aggiunta in verde delle Zone G1 e G2 del PTC del Parco Lombardo della Valle del Ticino e dei Beni paesaggistici tutelati ai sensi dell'art. 136 del D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i. (in grigio).

4.2 Sensibilità ambientali nell'ATI "Gropello Cairoli"

Come nell'ATI "Pavia", anche l'ATI "Gropello Cairoli" evidenzia una significativa presenza di aree ad elevata sensibilità ambientale, che ne occupano la metà settentrionale. La restante porzione a sud della linea ferroviaria e della SS596 è interessata dalle Zone G1 e G2 del PTC del Parco Lombardo della Valle del Ticino.

Il centro abitato di Gropello Cairoli si estende a ovest dell'A7, in stretta attiguità sia allo svincolo autostradale, sia a tessuti produttivi e logistici esistenti e previsti.

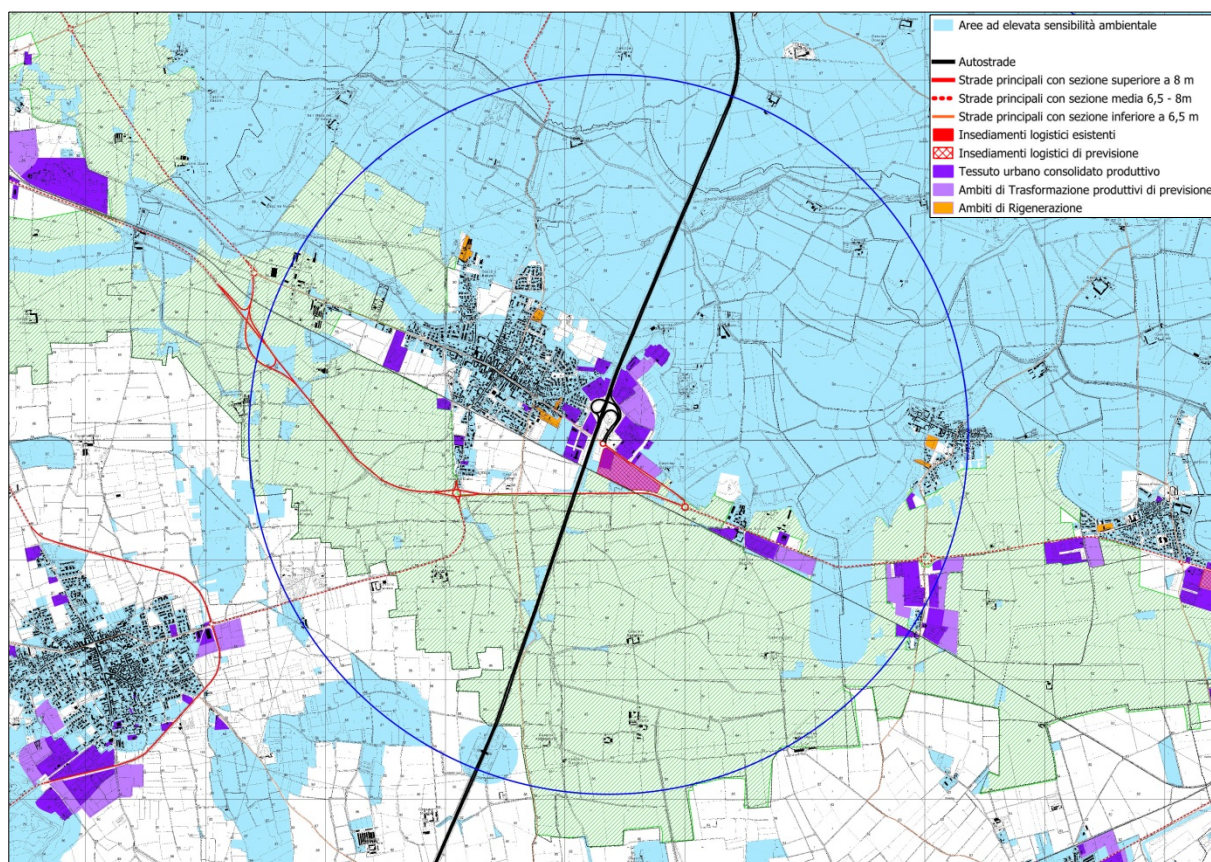


Figura 4-16. Copertura delle aree ad elevata sensibilità ambientale nell'ATI; in verde le Zone G1 e G2 del PTC del Parco Lombardo della Valle del Ticino.

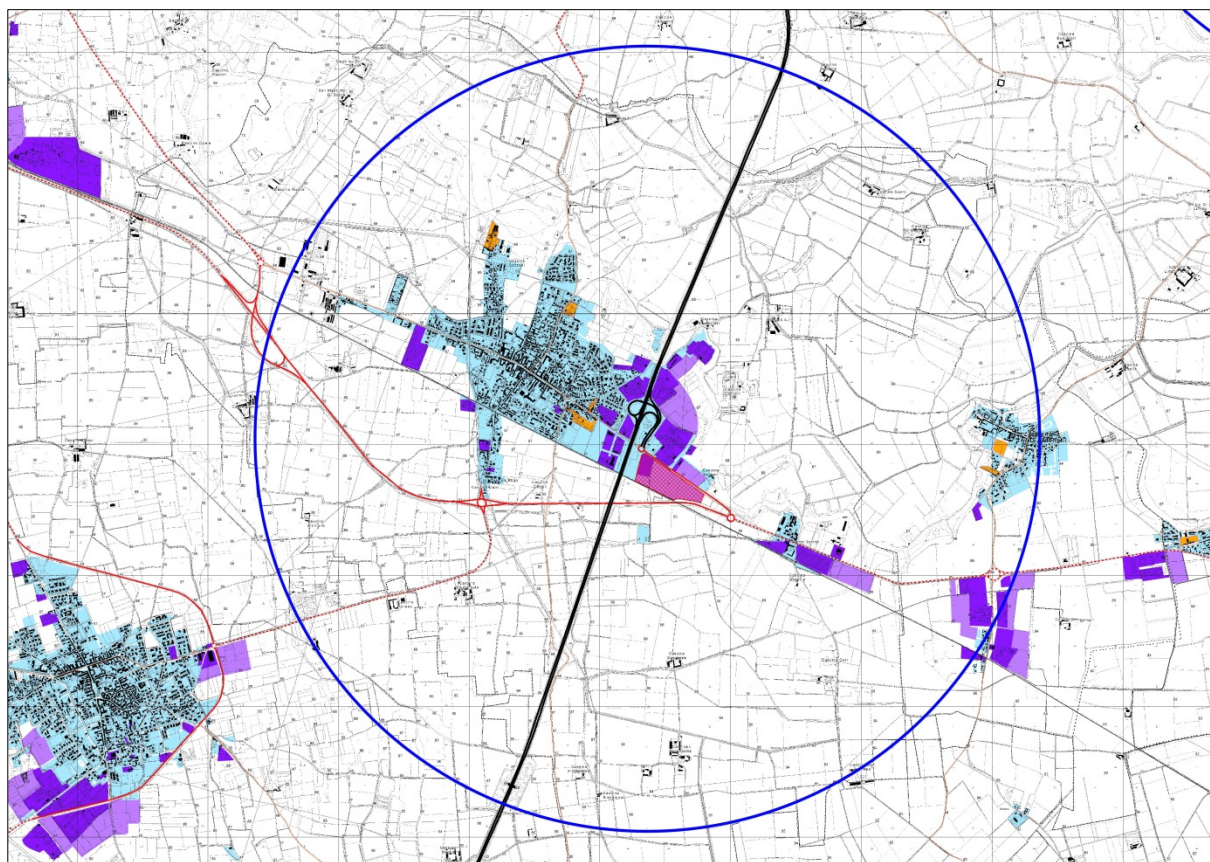


Figura 4-17. Aree ad elevata sensibilità antropica (aree azzurre).

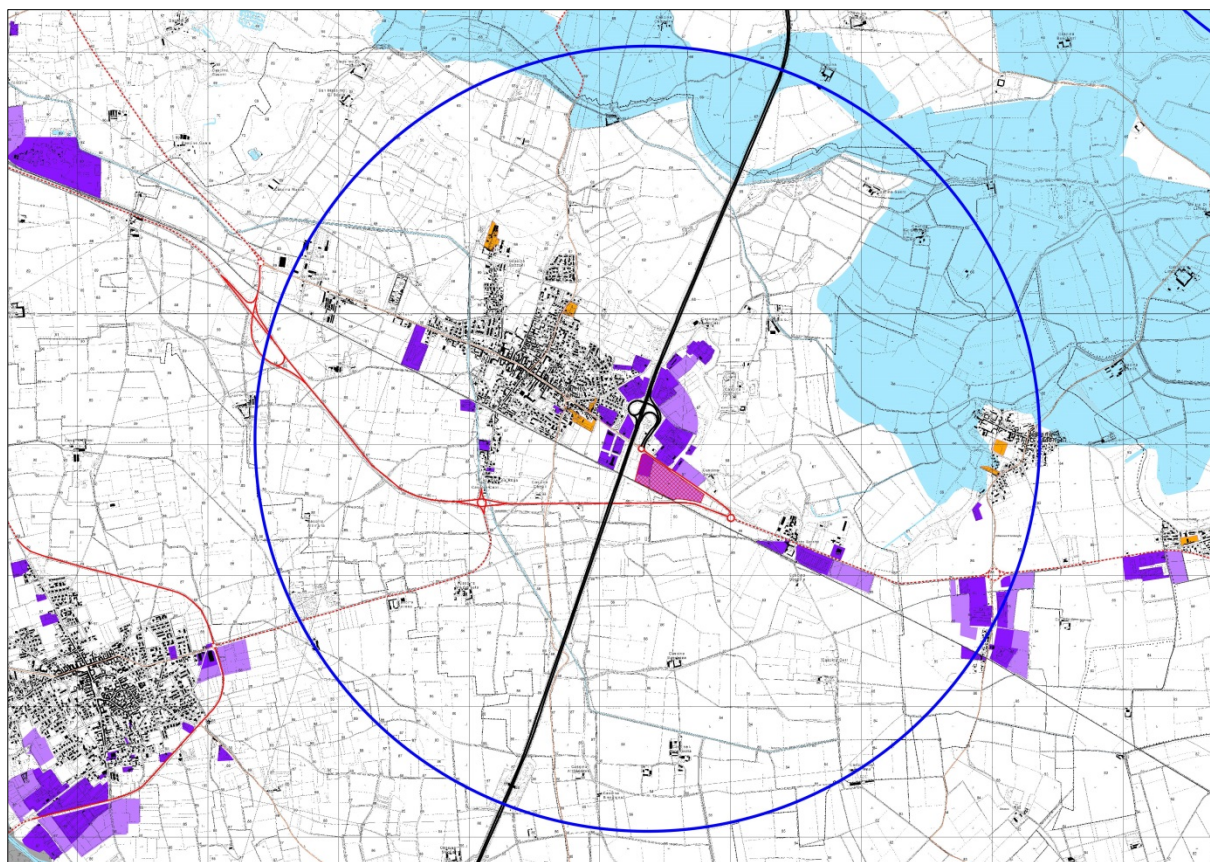


Figura 4-18. Aree di fragilità idraulica e geologica (aree azzurre).

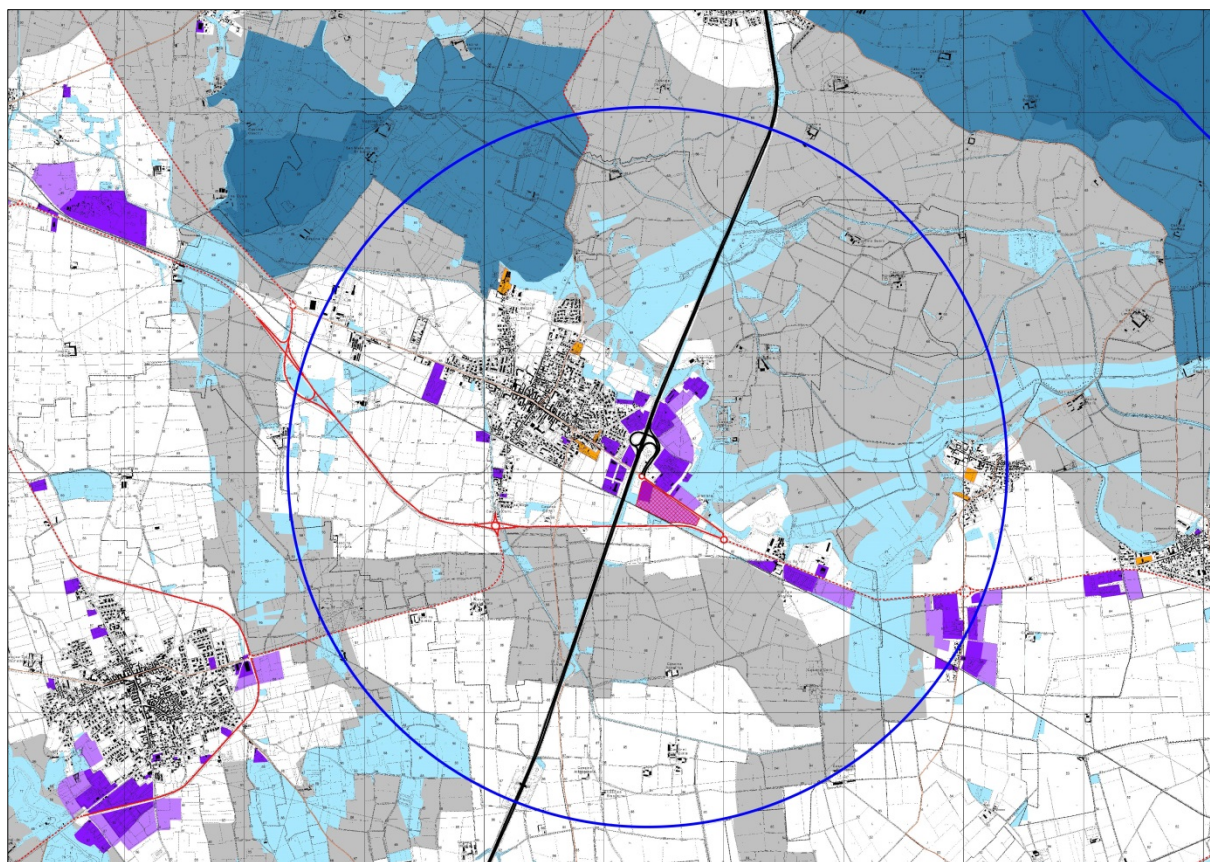


Figura 4-19. Aree ed elementi ad elevata sensibilità ecologica-naturalistica (aree azzurre), con evidenza in blu dei Siti Natura 2000 e aggiunta degli "Ambiti di connessione ecologica" (in grigio) disciplinati dalla Rete Ecologica Provinciale e dalle ulteriori prescrizioni introdotte dalla proposta di variante del PTCP.

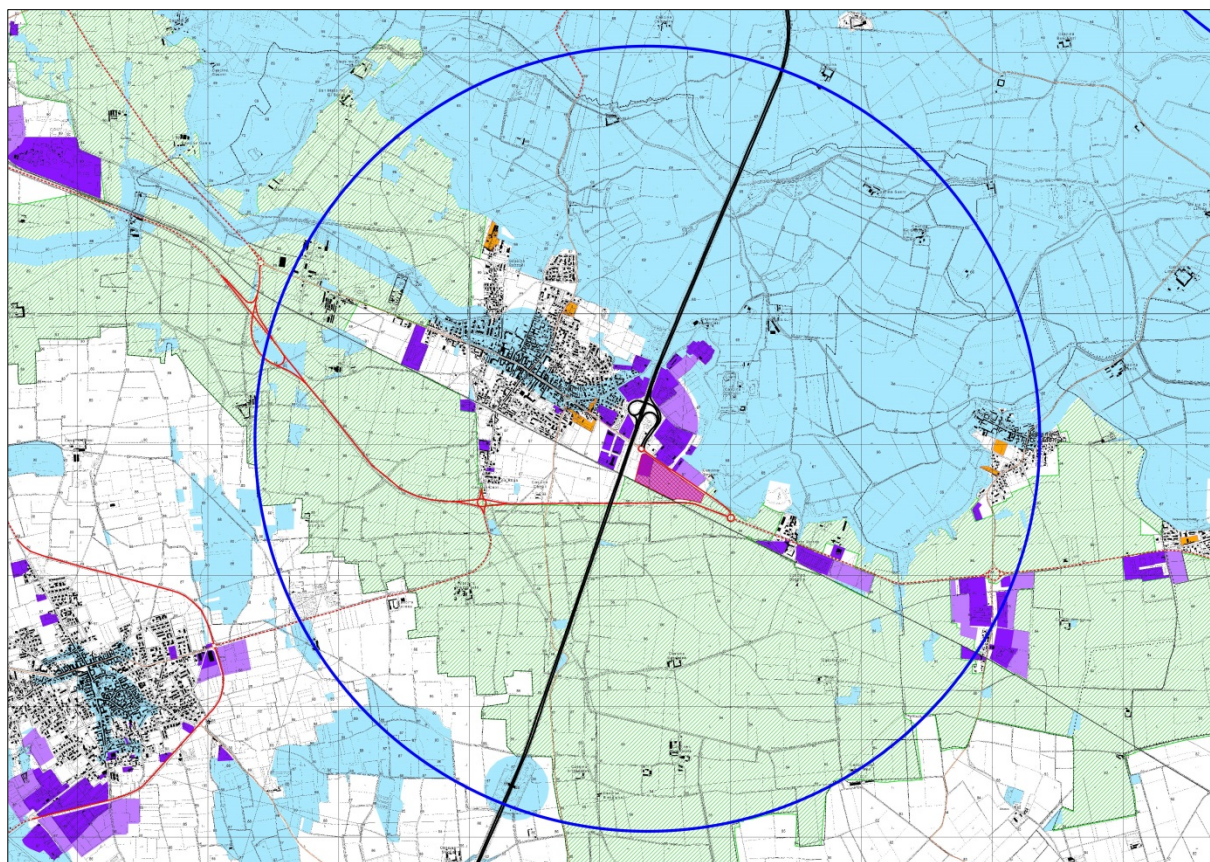


Figura 4-20. Aree ad elevata sensibilità paesaggistica (aree azzurre), con aggiunta in verde delle Zone G1 e G2 del PTC del Parco Lombardo della Valle del Ticino.

4.3 Sensibilità ambientali nell'ATI "Casei Gerola"

L'ATI include gli ambiti territoriali riferiti allo svincolo A7 di Casei Gerola e allo svincolo A21 di Voghera, in cui le aree ad elevata sensibilità sono localizzate in corrispondenza per lo più di elementi di specifica valenza ecologica (zone umide diffuse e PLIS Parco Le Fologhe) e paesaggistica.

Gli elementi di sensibilità antropica sono rappresentati dai centri abitati ricadenti nei territori di Casei Gerola e di Voghera, che mostrano un diretto contatto con viabilità principali direttamente connesse agli svincoli autostradali, o con tessuti produttivi e logistici esistenti e previsti.

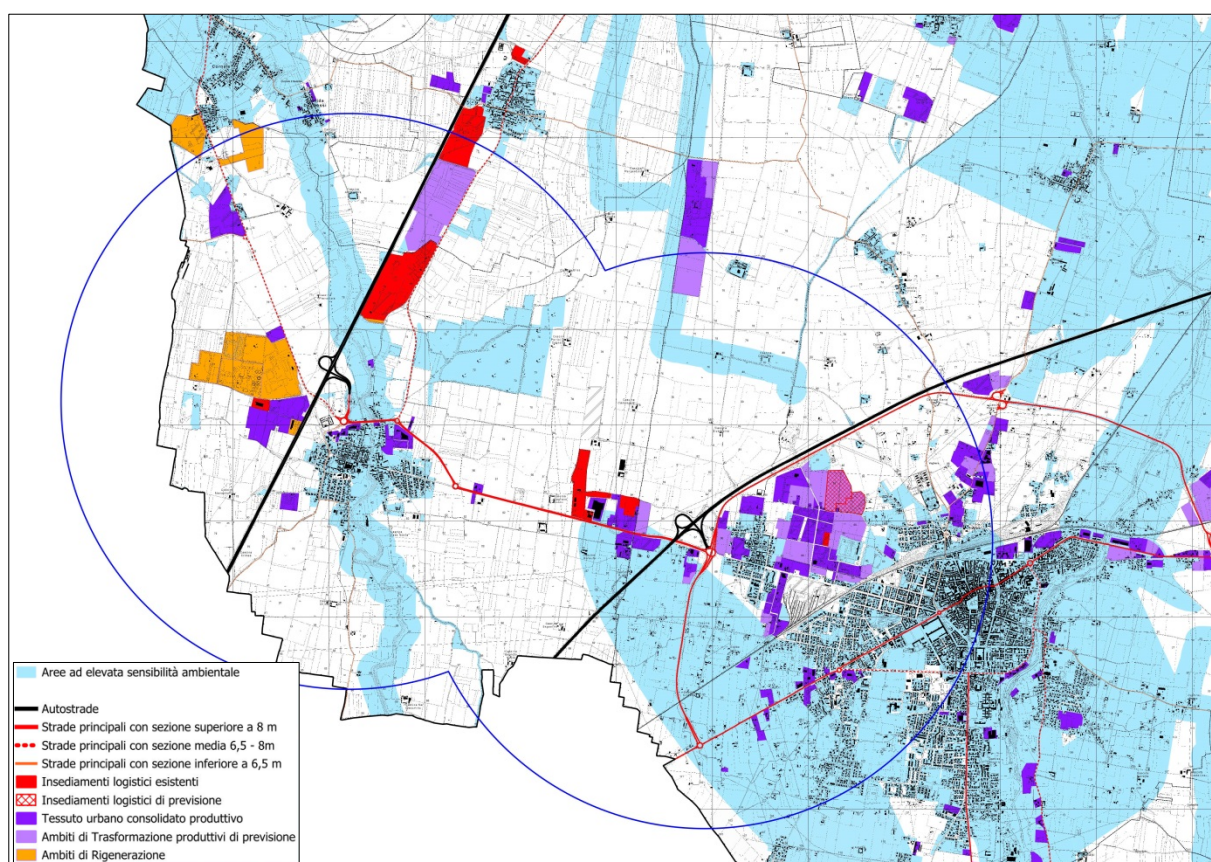


Figura 4-21. Copertura delle aree ad elevata sensibilità ambientale nell'ATI.

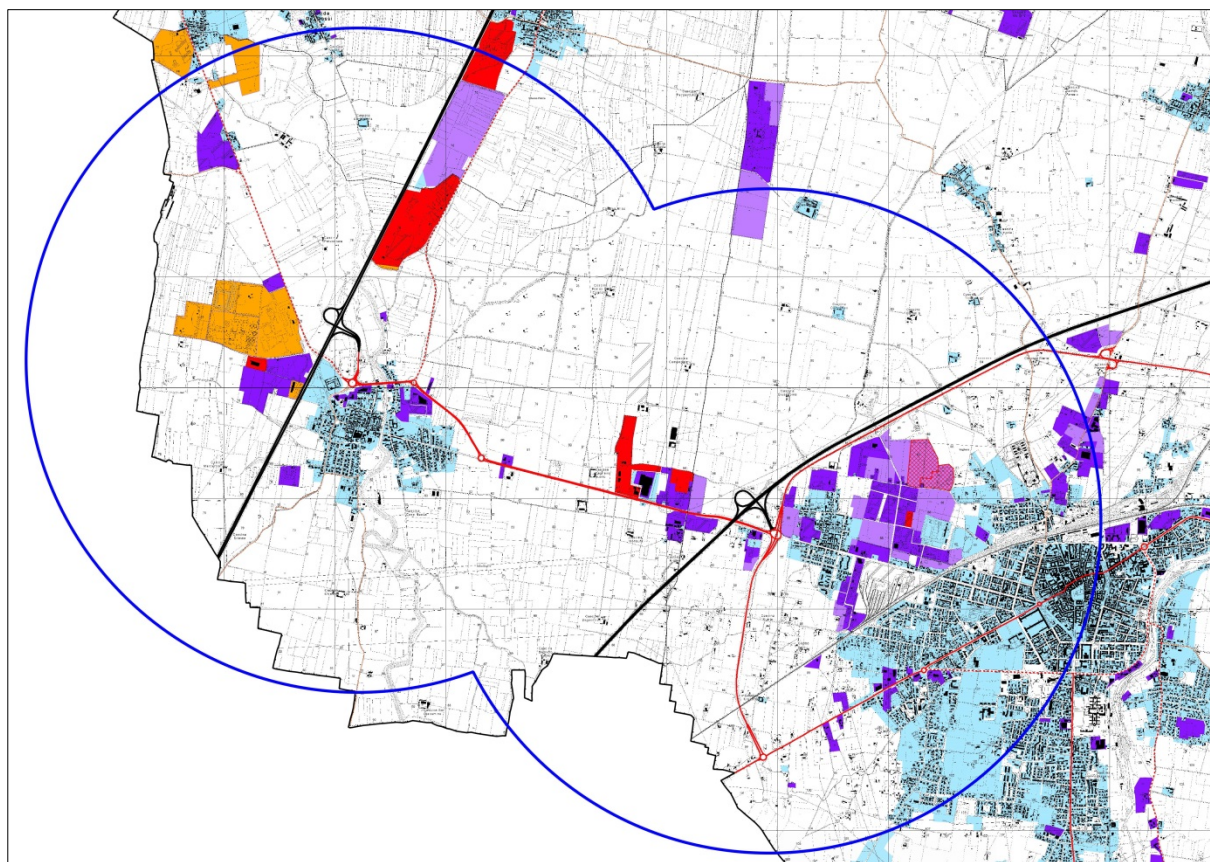


Figura 4-22. Aree ad elevata sensibilità antropica (aree azzurre).

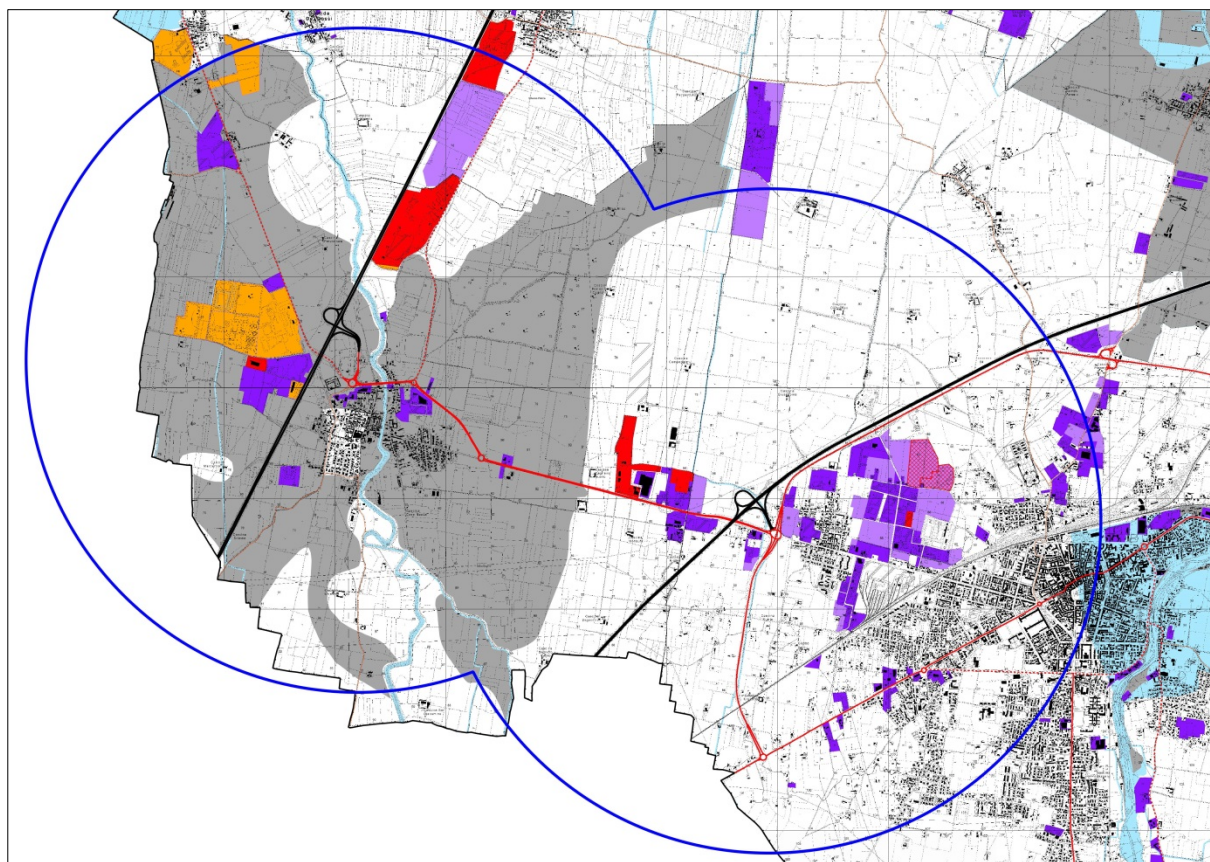


Figura 4-23. Aree di fragilità idraulica e geologica (aree azzurre), con aggiunta delle aree caratterizzate da una probabilità di eventi alluvionali, classificati con grado medio di pericolosità (M) del PGRA (in grigio).

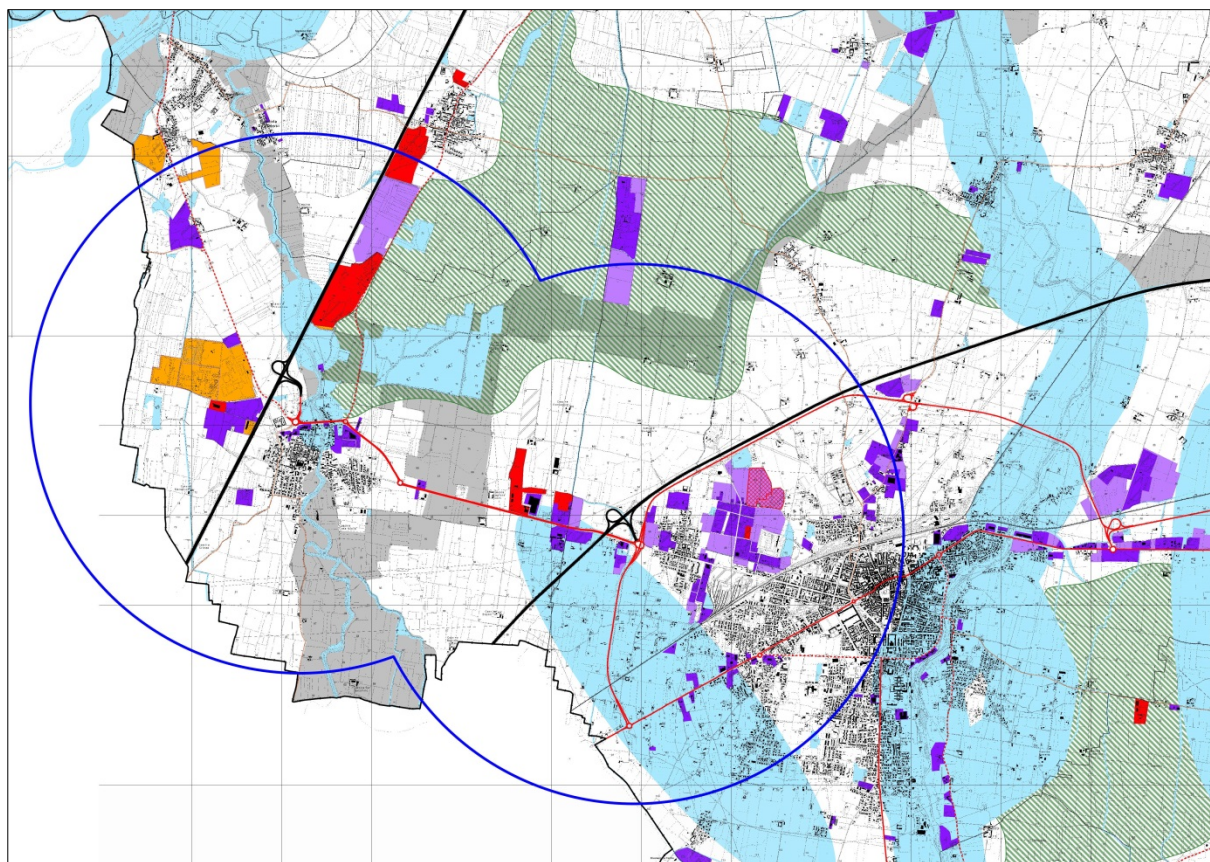


Figura 4-24. Aree ed elementi ad elevata sensibilità ecologica-naturalistica (aree azzurre), con evidenza degli "Ambiti di connessione ecologica" (in grigio) e delle "Aree prioritarie di Intervento (API)" (in verde) disciplinati dalla Rete Ecologica Provinciale e dalle ulteriori prescrizioni introdotte dalla proposta di variante del PTCP.

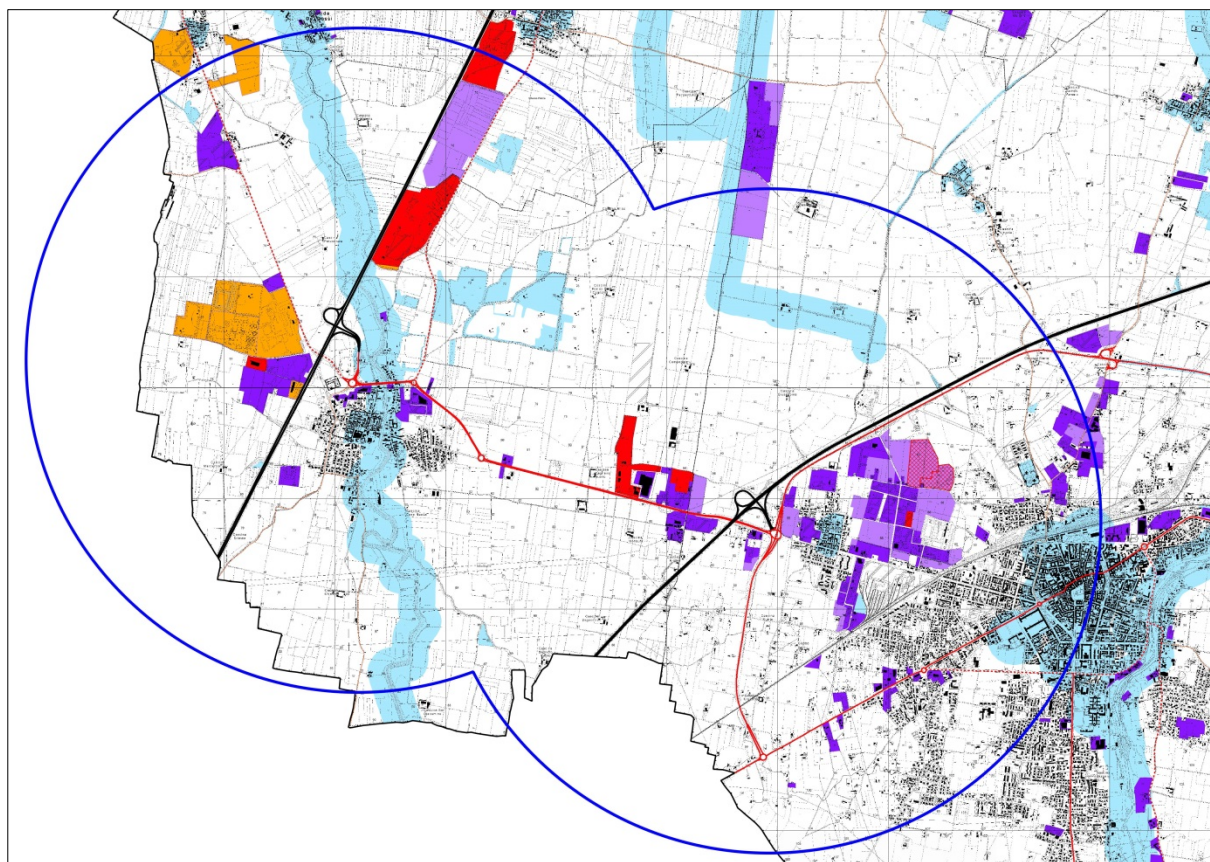


Figura 4-25. Aree ad elevata sensibilità paesaggistica (aree azzurre).

4.4 Sensibilità ambientali nell'ATI "Casteggio"

Nell'ATI le aree ad elevata sensibilità sono localizzate in corrispondenza soprattutto di elementi di specifica valenza ecologica e paesaggistica, con funzione anche di connessione tra la pianura e i rilievi collinari.

Gli elementi di sensibilità antropica sono diffusi, rappresentati dai centri urbani e nuclei frazionali in molti casi in diretto contatto con viabilità principali.

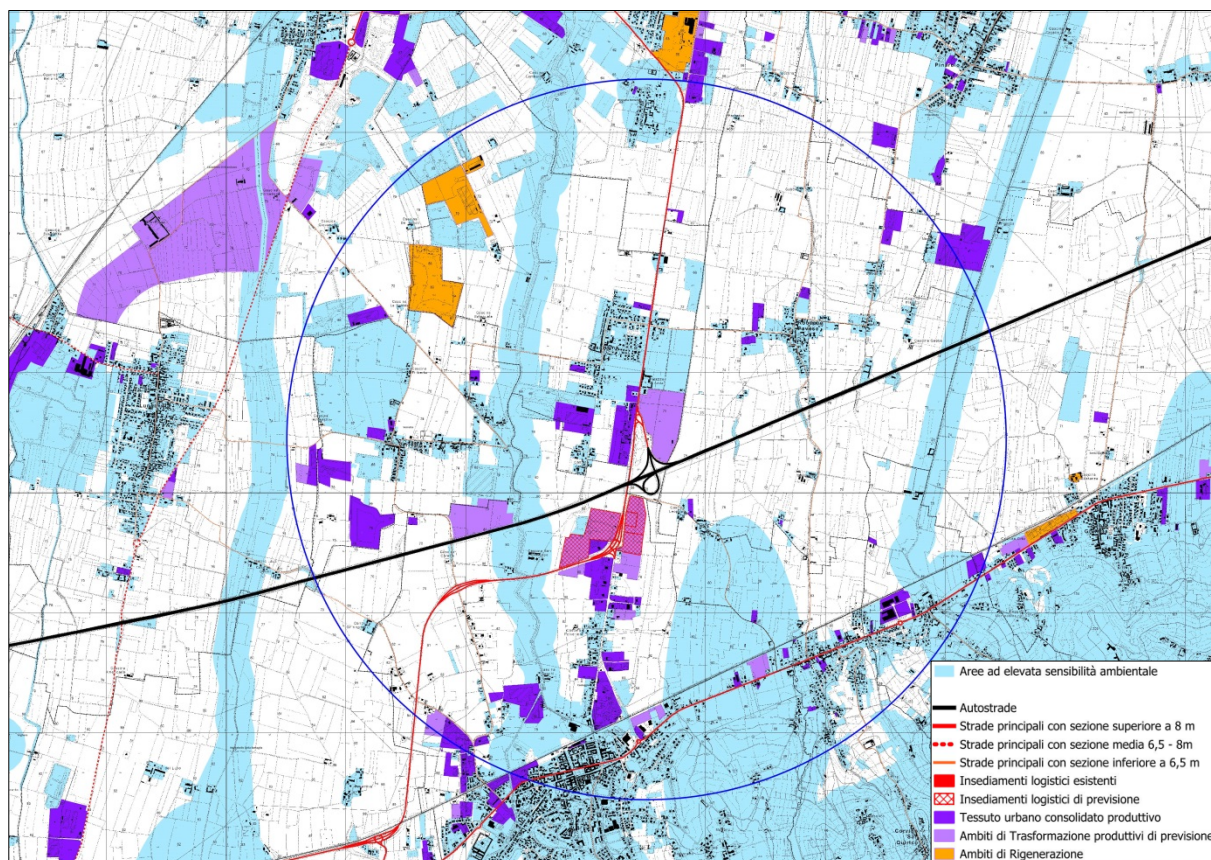


Figura 4-26. Copertura delle aree ad elevata sensibilità ambientale nell'ATI.

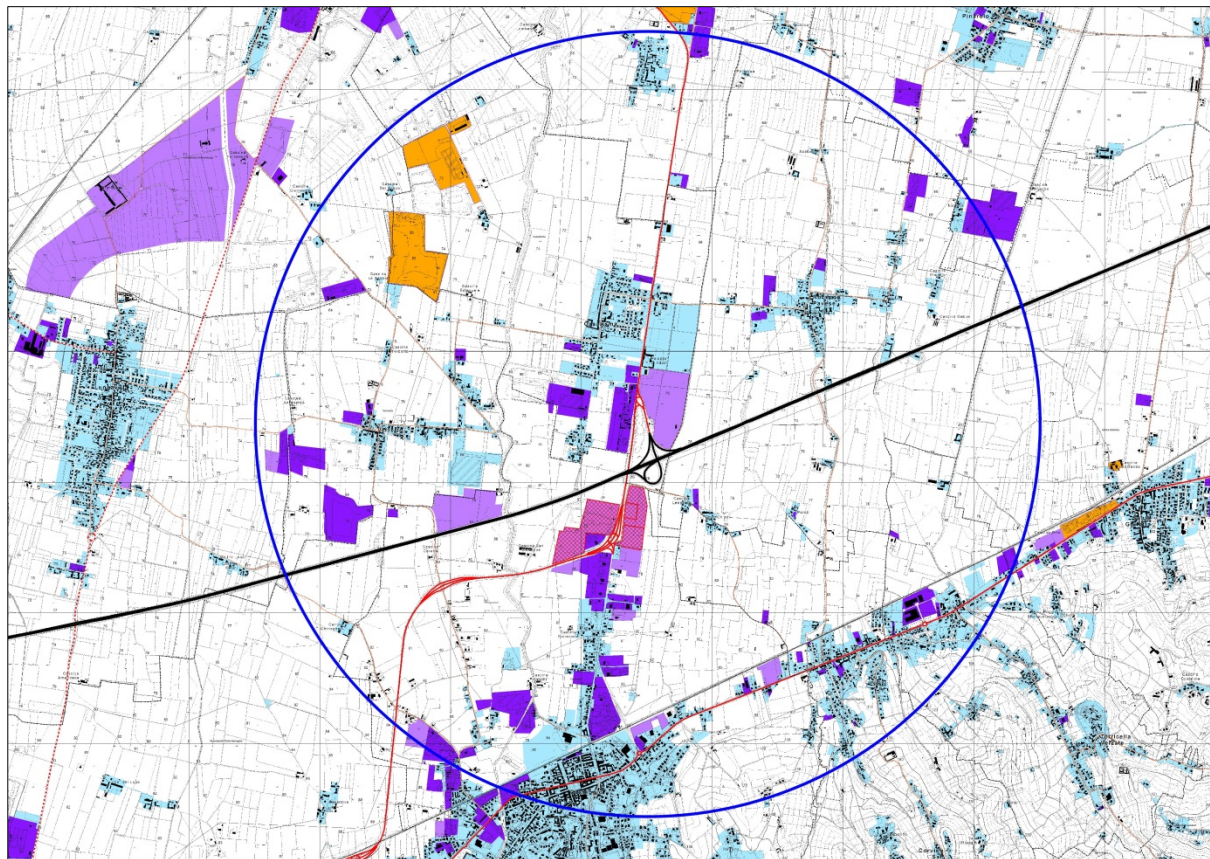


Figura 4-27. Aree ad elevata sensibilità antropica (aree azzurre).

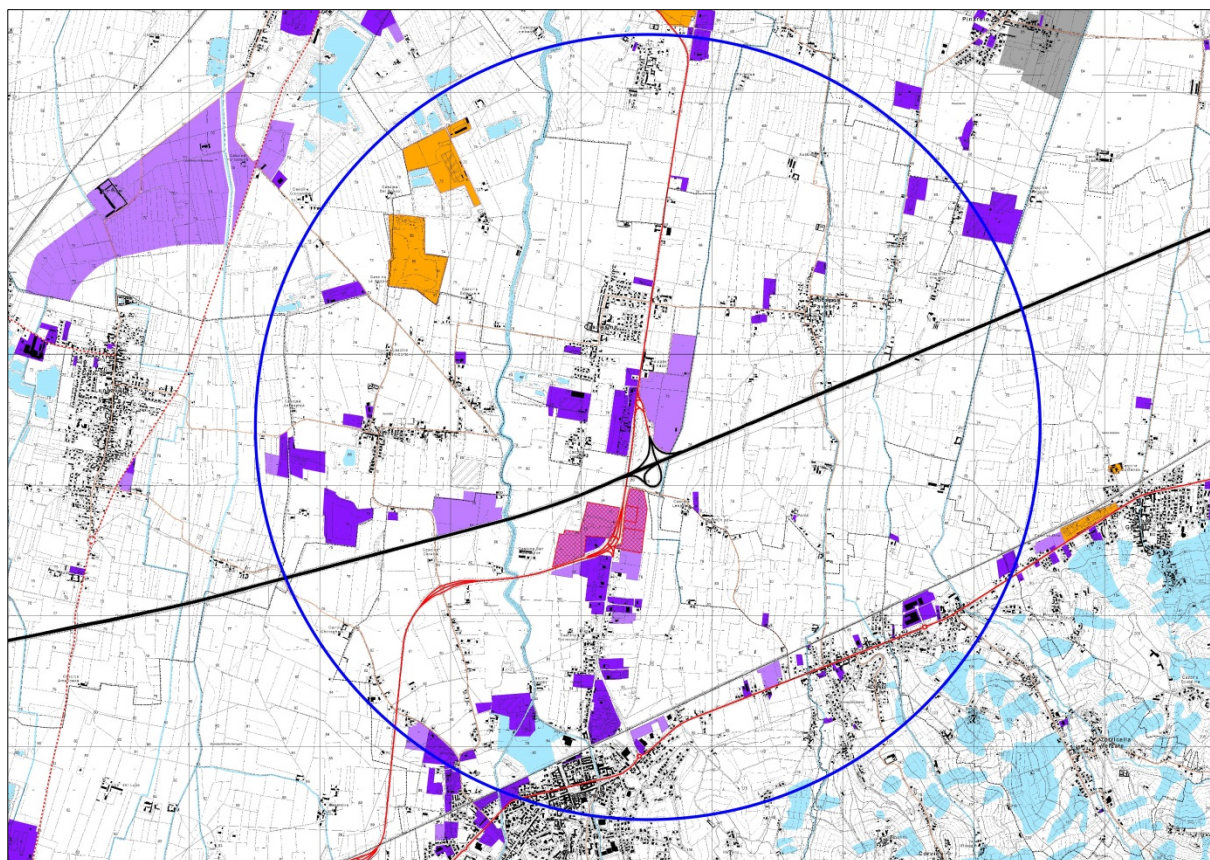


Figura 4-28. Aree di fragilità idraulica e geologica (aree azzurre), con aggiunta delle aree caratterizzate da una probabilità di eventi alluvionali, classificati con grado medio di pericolosità (M) del PGRA (in grigio).

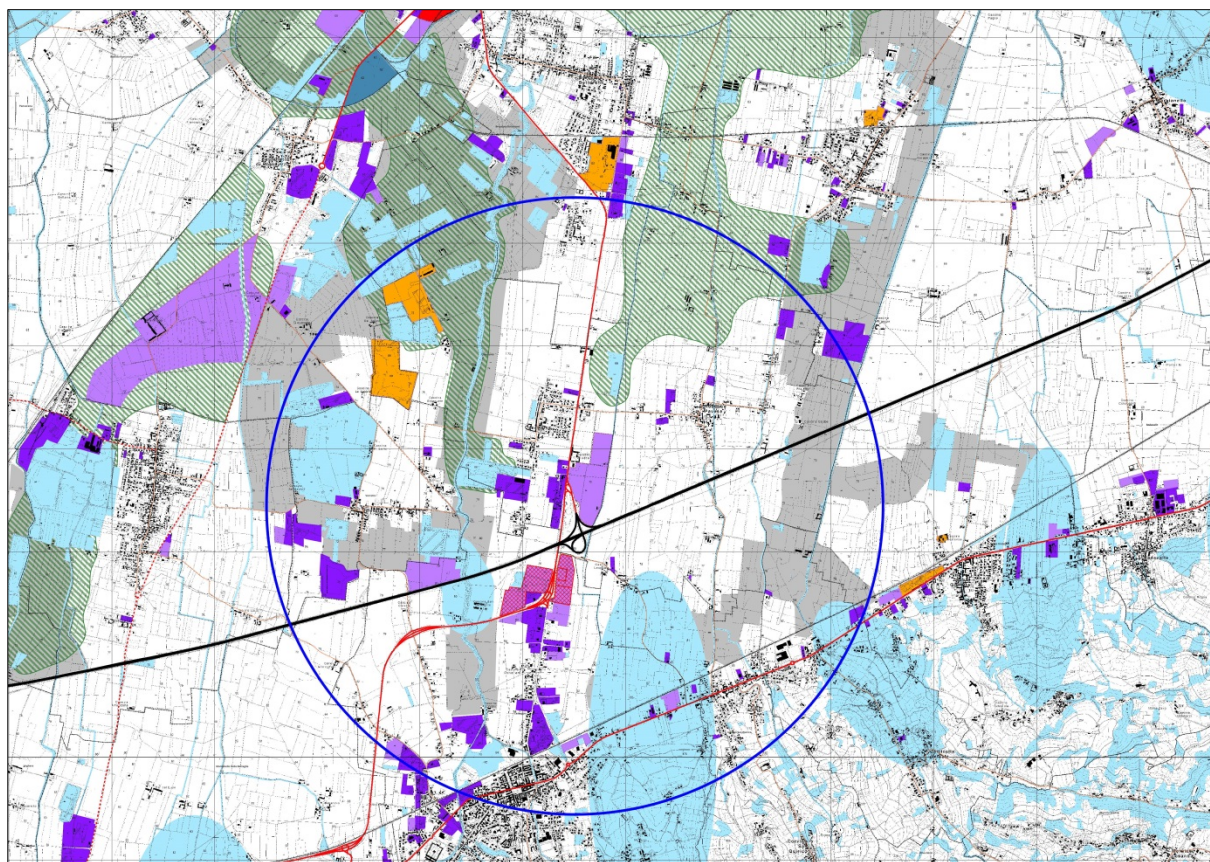


Figura 4-29. Aree ed elementi ad elevata sensibilità ecologica-naturalistica (aree azzurre), con evidenza in blu dei Siti Natura 2000 e aggiunta degli "Ambiti di connessione ecologica" (in grigio) e delle "Aree prioritarie di Intervento (API)" (in verde) disciplinati dalla Rete Ecologica Provinciale e dalle ulteriori prescrizioni introdotte dalla proposta di variante del PTCP.

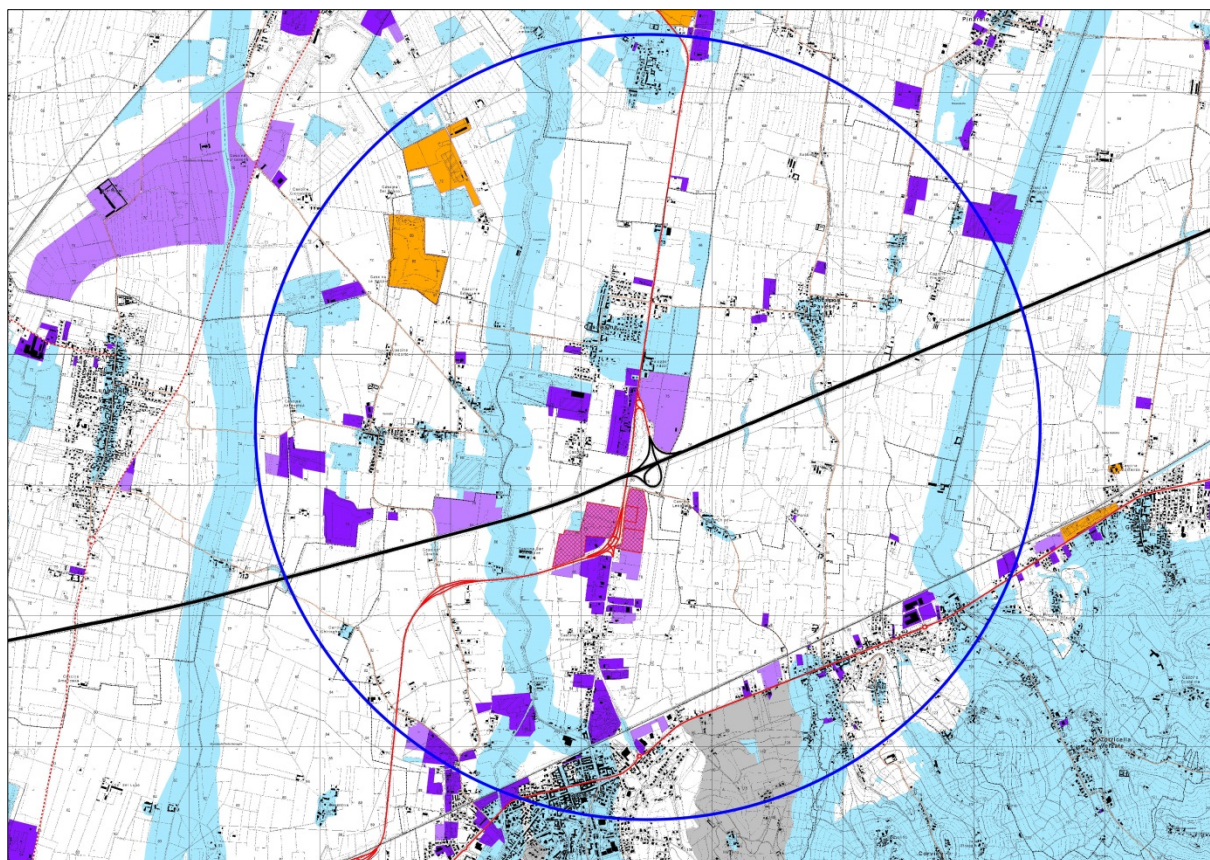


Figura 4-30. Aree ad elevata sensibilità paesaggistica (aree azzurre), con aggiunta in grigio dei Beni paesaggistici tutelati ai sensi dell'art. 136 del D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i. (in grigio).

4.5 Sensibilità ambientali nell'ATI "Broni - Stradella"

L'ATI coinvolge una porzione territoriale estesa tra la pianura oltrepadana e i rilievi collinari di Broni e Stradella.

Nella porzione pianiziale a nord A21 è illustrata una presenza limitata di aree ad elevata sensibilità ambientale, ma nell'ATI si estendono ulteriori elementi rilevanti sia paesaggistici, riferiti alle viste panoramiche percepibili dalla rete stradale esistente, sia naturalistiche, riferiti ad ambiti funzionali al sistema ecorelazionale e alla biodiversità faunistica, anche connessa alla corridoio ecologico del Fiume Po.

Il tracciato della SS10 attraversa i centri abitati di Stradella e di Broni portando con sé elevati flussi di traffico e rappresentando, pertanto, un fattore di specifica pressione sulla popolazione locale.

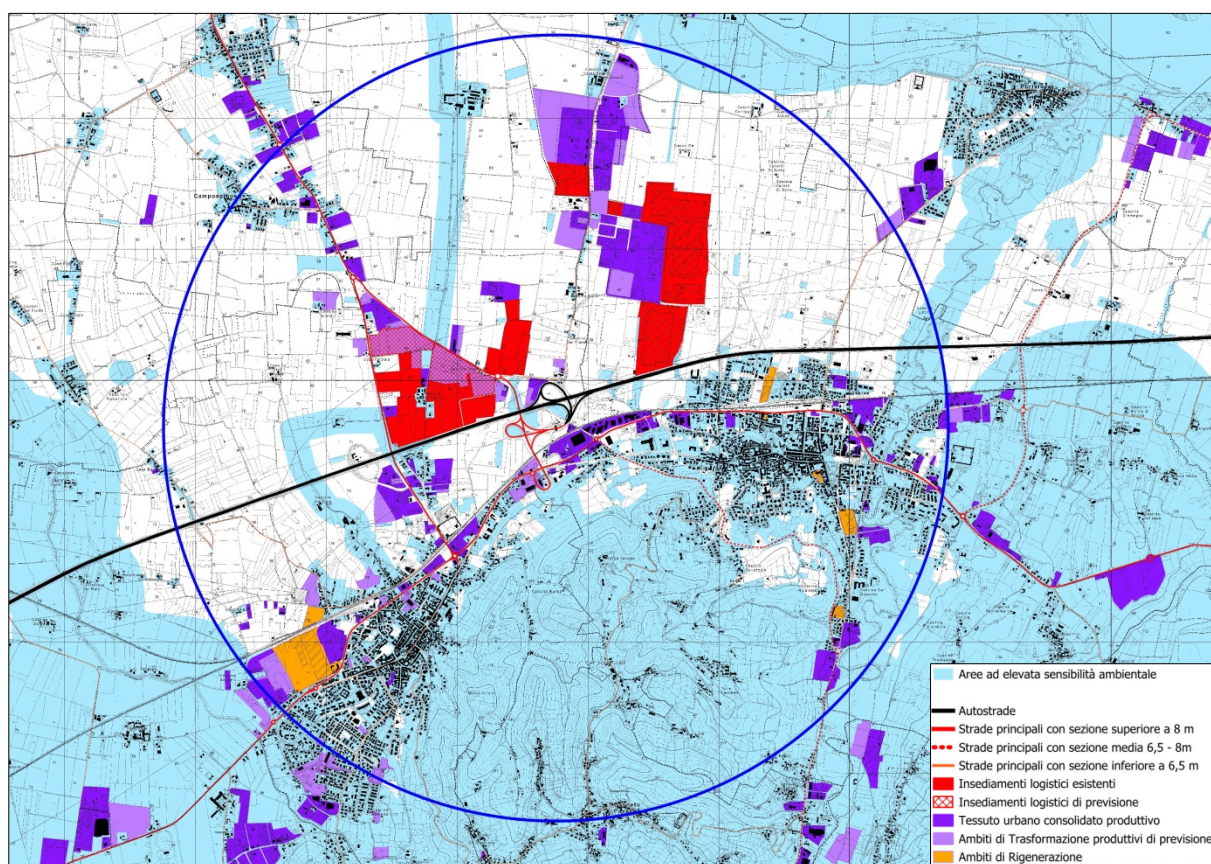


Figura 4-31. Copertura delle aree ad elevata sensibilità ambientale nell'ATI.

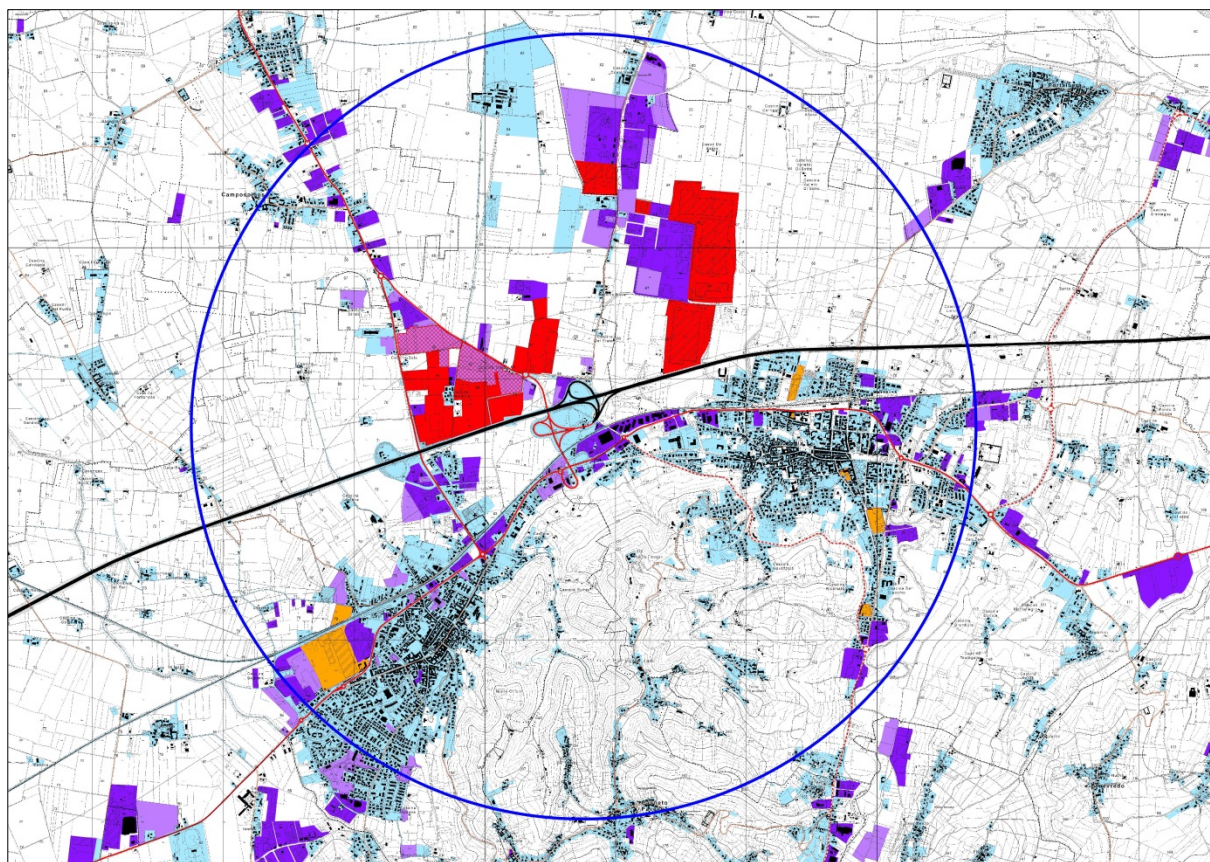


Figura 4-32. Aree ad elevata sensibilità antropica (aree azzurre).

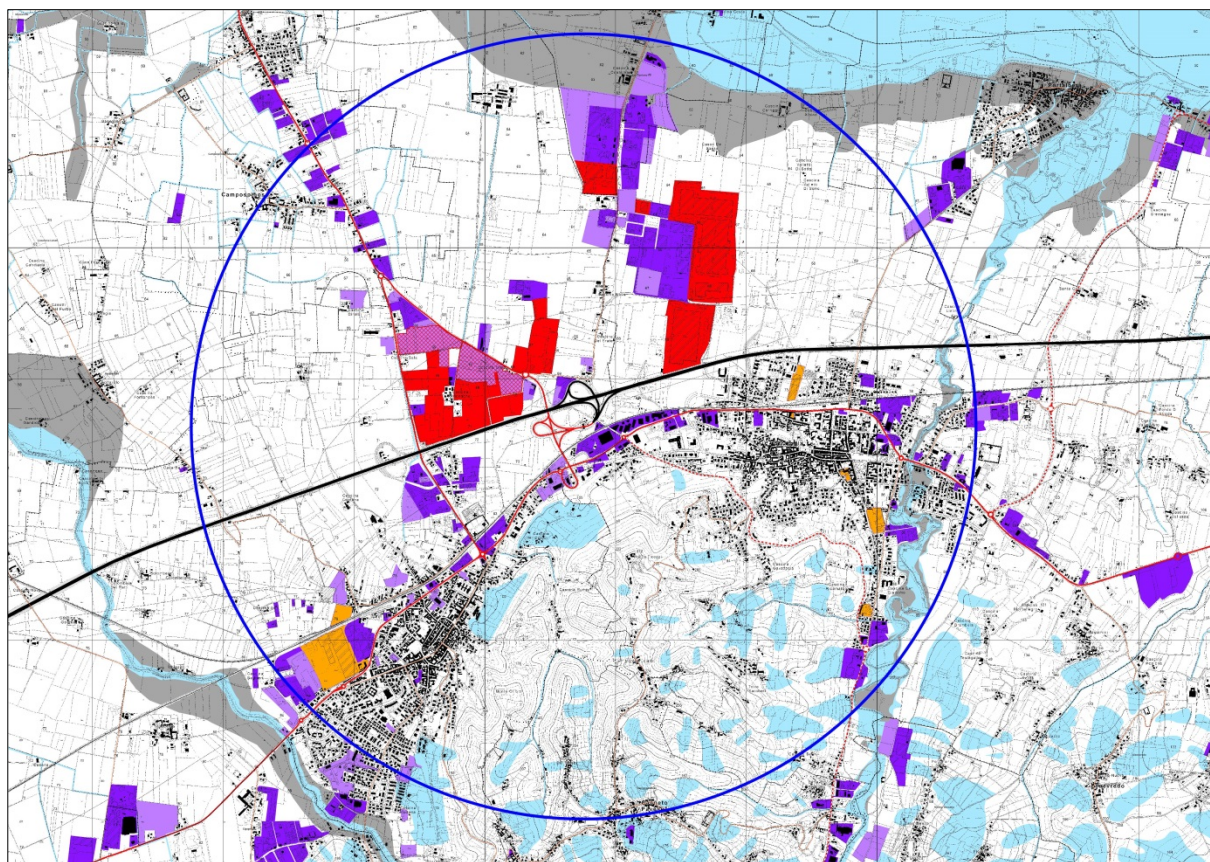


Figura 4-33. Aree di fragilità idraulica e geologica (aree azzurre), con aggiunta delle aree caratterizzate da una probabilità di eventi alluvionali, classificati con grado medio di pericolosità (M) del PGRA (in grigio).

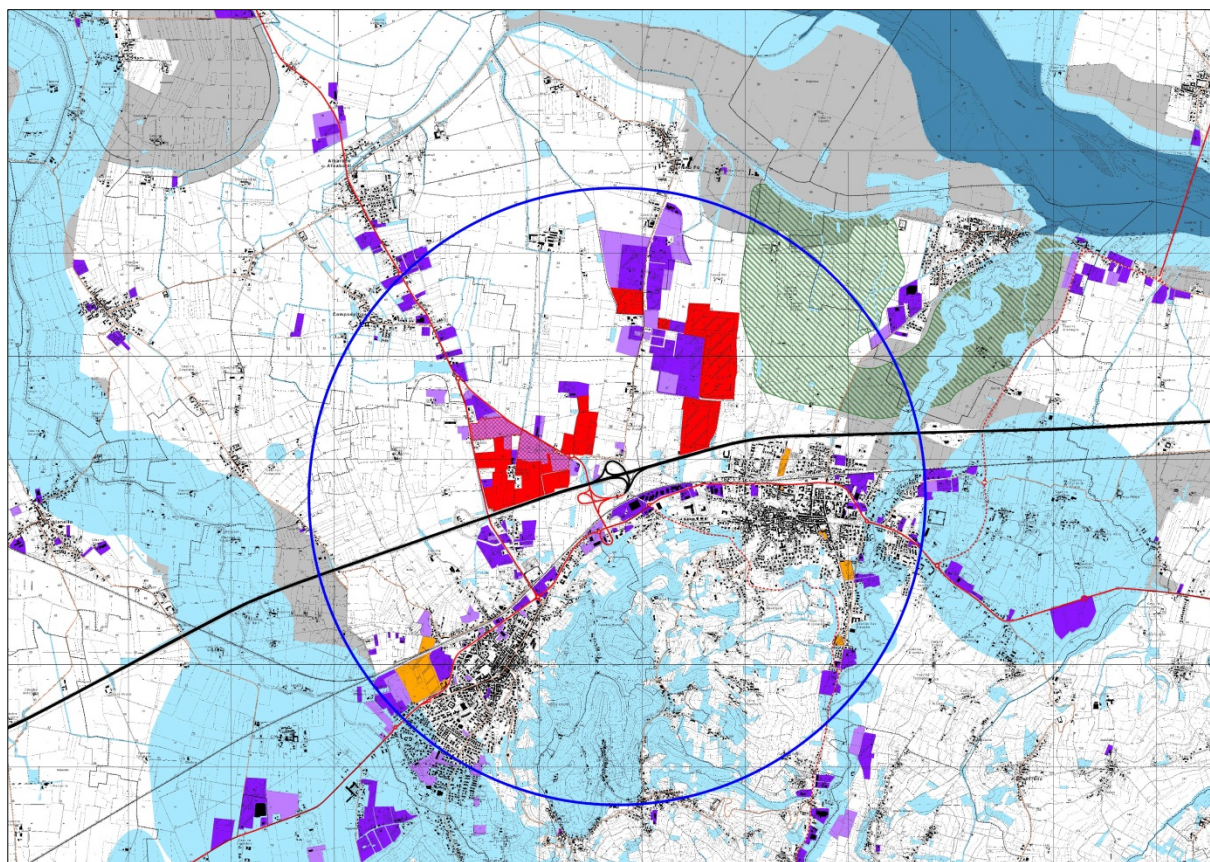


Figura 4-34. Aree ed elementi ad elevata sensibilità ecologica-naturalistica (aree azzurre), con evidenza in blu dei Siti Natura 2000 e aggiunta degli "Ambiti di connessione ecologica" (in grigio) e delle "Aree prioritarie di Intervento (API)" (in verde) disciplinati dalla Rete Ecologica Provinciale e dalle ulteriori prescrizioni introdotte dalla proposta di variante del PTCP.

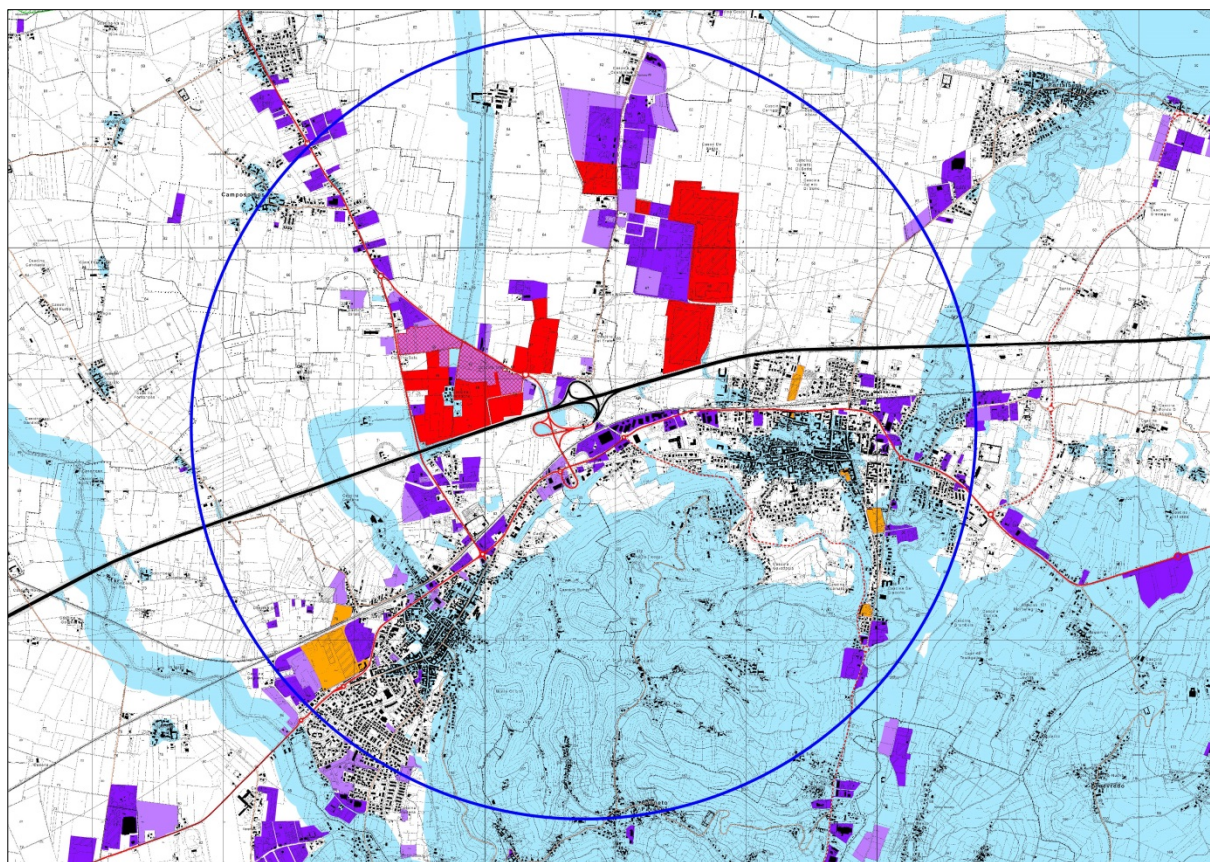


Figura 4-35. Aree ad elevata sensibilità paesaggistica (aree azzurre).

5 ANALISI AMBIENTALE

Il presente Capitolo analizza le relazioni tra la proposta di variante di PTCP e gli obiettivi ambientali definiti a livello regionale dal Piano Territoriale Regionale.

Tabella 5.1 – Relazione tra proposta di variante di PTCP e obiettivi ambientali di riferimento.

Obiettivi ambientali	Considerazioni relazionali
Obiettivi Tematici PTR: settore "Ambiente"	
<i>TM 1.1 Migliorare la qualità dell'aria e ridurre le emissioni climalteranti ed inquinanti</i>	La proposta di variante pone specifiche condizioni localizzative per gli insediamenti logistici, che permettono di ridurre in modo significativo le pressioni sui centri e nuclei residenziali e su specifici ricettori antropici sensibili (distanziamento dai tessuti residenziali e dai servizi pubblici, e impedimento all'utilizzo di viabilità attraversante centri e nuclei abitati). Tale scelta concorre a tutelare la salute umana della popolazione insediata nel territorio provinciale.
<i>TM 1.2 Tutelare e promuovere l'uso razionale delle risorse idriche, con priorità per quelle potabili, per assicurare l'utilizzo della "risorsa acqua" di qualità, in condizioni ottimali (in termini di quantità e di costi sostenibili per l'utenza) e durevoli:</i> - tutelare [...] i corpi idrici	La proposta di variante ha inserito tra le aree ad elevata sensibilità ambientale in cui non sono ammessi insediamenti logistici le fasce di tutela di 150 m dei corsi d'acqua vincolati ai sensi del D.lgs. n. 42/2004 e fasce di 100 m (ove già non incluse nelle precedenti) dei corsi d'acqua di rilievo idrobiologico individuati dal PTCP.
<i>TM 1.3 Mitigare il rischio di esondazione:</i> - promuovere modalità di uso del suolo negli ambiti urbani che ne riducano al minimo l'impermeabilizzazione, anche attraverso forme di progettazione attente a garantire la permeabilità dei suoli - vietare la costruzione in aree a rischio di esondazione	La proposta di variante ha inserito tra le aree ad elevata sensibilità ambientale in cui non sono ammessi insediamenti logistici gli ambiti territoriali caratterizzati da condizioni di elevata pericolosità idraulica, individuati nel PAI e nel PGRA.
<i>TM 1.4 Perseguire la riqualificazione ambientale dei corsi d'acqua:</i> - recuperare e salvaguardare le caratteristiche ambientali e paesaggistiche delle fasce di pertinenza fluviale e degli ambienti acquatici - tutelare gli ambiti di particolare pregio, quali le fasce fluviali principali, [...], con specifica attenzione alla tutela e/o ricomposizione dei caratteri paesaggistici	Si rimanda al precedente obiettivo TM 1.2.

Obiettivi ambientali	Considerazioni relazionali
<p><i>TM 1.7 Difendere il suolo e la tutela dal rischio idrogeologico e sismico (integra TM 1.3):</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - vietare la costruzione in aree a rischio idrogeologico e sismico 	<p>Nell'ambito planiziale di analisi non sono segnalati dissesti geologici del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del Bacino del Po (P.A.I.) e dall'Inventario dei fenomeni franosi della Lombardia (IFFI).</p>
<p><i>TM 1.8 Prevenire i fenomeni di erosione, deterioramento e contaminazione dei suoli:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - contenere il consumo di suolo negli interventi per infrastrutture e nelle attività edilizie e produttive 	<p>La proposta di variante dispone che nuovi insediamenti logistici esterni ad aree già urbanizzate o urbanizzabili secondo i PGT possano essere proposti esclusivamente in aderenza ai tessuti urbani produttivi o agli ambiti di trasformazione produttivi già vigenti (fatto salvo il rispetto del consumo di suolo e del bilancio ecologico di cui alla L.r. n. 31/2014 e delle disposizioni in merito del PTCP). Tale scelta, nel caso di previsto consumo di suolo, permette di evitare la dispersione urbana, accorpando le occupazioni permanenti inducibili dagli interventi insediativi e, quindi, la perdita di suoli in spazi aperti.</p> <p>Per quanto attiene alle previsioni stradali connesse agli insediamenti logistici, la scelta di limitare a 3 chilometri il raggio degli ATI permette di ridurre in modo significativo l'eventuale necessità di raccordo stradale con gli svincoli autostradali e delle strade di categoria B di riferimento, contenendo così il possibile consumo di suolo inducibile dall'infrastrutturazione del territorio.</p>
<p><i>TM 1.9 Tutelare e aumentare la biodiversità, con particolare attenzione per la flora e la fauna minacciate:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - conservare gli habitat non ancora frammentati - proteggere [...] il patrimonio forestale lombardo - conservare [...] le aree umide 	<p>Tutti gli elementi di sensibilità indicati sono stati inseriti dalla proposta di variante nel quadro delle aree ambientali in cui non è ammessa la realizzazione di insediamenti logistici.</p>
<p><i>TM 1.10 Conservare e valorizzare gli ecosistemi e la rete ecologica regionale:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - scoraggiare le previsioni urbanistiche e territoriali che possano compromettere la valenza della rete ecologica regionale - [...] tutelare gli ecosistemi [...] anche attraverso l'innovazione nella progettazione delle infrastrutture con forme che tengano conto, ad esempio, dei corridoi per la fauna 	<p>La proposta di variante ha inserito tra le aree non idonee alla localizzazione di insediamenti logistici gli elementi della RER di maggior rilevanza per le connessioni sovralocali (corridoi e varchi), oltre che gli elementi portanti della Rete Ecologica Provinciale e gli ecosistemi maggiormente sensibili alle trasformazioni.</p> <p>Per quanto attiene alle previsioni infrastrutturali connesse agli insediamenti logistici, la proposta di variante pone specifiche prescrizioni di compatibilità ambientale funzionali alla fauna e ai relativi spostamenti.</p>
<p><i>TM 1.12 Prevenire, contenere e abbattere l'inquinamento acustico</i></p>	<p>Si rimanda al precedente obiettivo TM 1.1.</p>

Obiettivi ambientali	Considerazioni relazionali
<i>TM 1.13 Prevenire, contenere e abbattere l'inquinamento elettromagnetico e luminoso</i>	I progetti degli interventi insediativi logistici e stradali connessi devono necessariamente essere sviluppati in ottemperanza alle disposizioni nazionali e regionali riferite al contenimento dell'esposizione della popolazione a inquinamento elettromagnetico, oltre che sviluppare sistemi di illuminazione esterna in conformità alla L.r. n. 31/2015.
Obiettivi territoriali PTR: "Sistema territoriale della Pianura irrigua"	
<p><i>ST5.5 Migliorare l'accessibilità e ridurre l'impatto ambientale del sistema della mobilità, agendo sulle infrastrutture e sul sistema dei trasporti:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>migliorare le infrastrutture viabilistiche, in particolare quelle a breve raggio, e mettere in atto contestuali politiche per la riduzione della congestione viaria, [...]</i> 	<p>La proposta di variante limita gli ATI a 3 chilometri dagli svincoli autostradali e delle strade di categoria B, riducendo pertanto le distanze per accedere ai comparti logistici e, quindi, la presenza di mezzi pesanti indotti lungo la rete stradale statale e provinciale. Oltre a ciò è prescritto il divieto di utilizzare strade di attraversamento urbano, tra il comparto insediativo e lo svincolo di riferimento.</p> <p>Contestualmente pone come prescrizione per l'insediamento di realtà logistiche la risoluzione delle attuali criticità della rete stradale presente nell'ambito territoriale in cui si inserisce l'intervento.</p> <p>Tali scelte concorrono direttamente al perseguimento dell'obiettivo regionale di miglioramento delle infrastrutture viabilistiche e di riduzione della congestione viaria.</p>
<p><i>ST5.5 Migliorare l'accessibilità e ridurre l'impatto ambientale del sistema della mobilità, agendo sulle infrastrutture e sul sistema dei trasporti:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>migliorare il rapporto infrastrutture-paesaggio anche prevedendo meccanismi di compensazione ecologica preventiva e passando dalla logica della progettazione di una nuova infrastruttura a quella della progettazione del territorio interessato dalla presenza della nuova infrastruttura</i> 	<p>Per quanto attiene all'obiettivo di miglioramento del rapporto tra infrastrutture e paesaggio, anche prevedendo meccanismi di compensazione ecologica, la proposta di variante prevede ambiti di possibile insediamento di attività logistiche concentrati in corrispondenza di svincoli autostradali e di strade di categoria B, riducendo così la necessità di realizzare nuove infrastrutture stradali nel territorio.</p> <p>Oltre a ciò, la proposta di variante riprende quanto già prescritto dai "Criteri regolamentari per la perequazione territoriale di insediamenti logistici" approvati dalla Provincia con la D.C.P. n. 67/2022, richiedendo l'applicazione di un modello regionale di quantificazione delle compensazioni ecologiche per le trasformazioni indotte anche dalle eventuali nuove viabilità connesse agli insediamenti logistici proposti.</p>

Obiettivi ambientali	Considerazioni relazionali
<p><i>Uso del suolo:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>limitare l'espansione urbana: coerenzare le esigenze di trasformazione con i trend demografici e le dinamiche territoriali in essere, impegnando solo aree direttamente legate ai ritmi effettivi del fabbisogno insediativo</i> - <i>mantenere e/o ripristinare le funzionalità del suolo non edificato</i> - <i>evitare la dispersione urbana</i> - <i>mantenere la riconoscibilità dei centri urbani evitando le saldature lungo le infrastrutture</i> - <i>coordinare a livello sovracomunale l'individuazione di nuove aree produttive e di terziario/commerciale, valutandone attentamente le ricadute sul sistema della mobilità e nelle reti secondarie di collegamento, nonché sul sistema della produzione agricola</i> - <i>promuovere l'utilizzo dello strumento della perequazione territoriale di livello sovra comunale</i> - <i>tutelare e conservare il suolo agricolo</i> 	<p>Per quanto attiene agli obiettivi relativi alla limitazione dell'espansione urbana e della dispersione urbana, alla tutela del suolo agricolo e al mantenimento delle funzionalità del suolo non edificato, la proposta di variante, attraverso ATI con ampiezza massima di 3 chilometri, concentra l'edificabilità di nuovi eventuali insediamenti logistici in determinate porzioni del territorio, e contestualmente dispone che comparti logistici in aree extra-urbane siano attuabili esclusivamente in aderenza a tessuti urbani produttivi e ambiti di trasformazione produttivi già vigenti.</p> <p>Oltre a ciò, la proposta di variante definisce un insieme di aree ad elevata sensibilità ambientale non idonee alla localizzazione di insediamenti logistici, tra cui ampi ambiti con suolo libero specificamente funzionali alla fornitura di servizi ecosistemici polivalenti.</p> <p>Per quanto attiene all'obiettivo di mantenere la riconoscibilità dei centri urbani evitando le saldature lungo le infrastrutture, la proposta di variante ha inserito tra le aree ad elevata sensibilità ambientale non idonee alla localizzazione di insediamenti logistici specifici elementi areali già riconosciuti dagli strumenti di pianificazione territoriale (tra cui i corridoi e i varchi della RER e della REP) definiti al fine di garantire anche le condizioni di permeabilità tra tessuti urbani allineati lungo viabilità principali.</p> <p>Per quanto attiene all'obiettivo di coordinare a livello sovracomunale l'individuazione di nuove aree produttive (in questo caso logistiche) valutandone attentamente le ricadute sul sistema della mobilità, si rimanda alle considerazioni già espresse circa l'identificazione di ATI che concentrano le potenziali trasformazioni insediative e infrastrutturali in prossimità a nodi autostradali e strade di categoria B, oltre alle disposizioni di risoluzione delle criticità (attuali e inducibili dagli interventi insediativi) della rete stradale presente nello specifico territorio interessato.</p> <p>Per quanto attiene all'obiettivo di promuovere l'utilizzo dello strumento della perequazione territoriale di livello sovracomunale, la proposta di variante dispone che gli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale 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.</p>

6 VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE

La proposta di variante del Piano territoriale di coordinamento provinciale è stata sviluppata ai fini dell'adeguamento alla L.r. n. 15/2024, che richiede la definizione, nell'ambito del PTCP, degli Ambiti Territoriali Idonei alla localizzazione di insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale, come definiti all'art. 1, commi 2 e 3, della suddetta Legge regionale.

Nello sviluppo della proposta di variante del PTCP è stato scelto di applicare le disposizioni per gli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale anche agli insediamenti logistici con superficie operativa tra 1 e 3 ettari. Tale scelta alternativa a quanto indicato dalla L.r. n. 15/2024 permette di rendere coerenti anche gli interventi insediativi più piccoli ai riferimenti di compatibilità infrastrutturale e ambientale definiti dalla proposta di variante in adeguamento alla Legge regionale suddetta.

Un secondo aspetto rilevante fa riferimento al rapporto con i criteri regionali approvati con D.g.r. n. 3377/2024, ove indicano di assumere come limite spaziale di riferimento per la definizione degli ATI una distanza non superiore a 5 chilometri di percorrenza dagli svincoli autostradali e delle strade di categoria B secondo Codice della Strada e relativa disciplina di attuazione, permettendo alla Provincia di prevedere eventuali scostamenti in aumento in relazione alla sussistenza di specifiche condizioni di contesto e di accessibilità tramite viabilità adeguata dal punto di vista capacitativo.

In riferimento a tali indicazioni, la proposta di variante del PTCP in analisi ha assunto esclusivamente gli ambiti correlati direttamente ai nodi autostradali e agli svincoli delle strade di categoria B, senza introdurre ulteriori, e ha limitato a 3 chilometri l'areale dei singoli ATI. Tale scelta alternativa a quanto ammesso dai criteri regionali permette di concentrare la possibile localizzazione di insediamenti logistici nei soli contesti territoriali a maggior accessibilità e di limitare le potenziali trasformazioni ambientali in ambiti spaziali dimensionalmente più contenuti.

Infine, si segnala che per tutti i casi di insediamenti logistici che potranno essere proposti ai sensi degli articoli 4 e 5 della L.r. n. 15/2024 in tutto o in parte all'esterno degli ATI definiti, la proposta di variante del PTCP dispone una serie di prescrizioni da assumersi già in fase di proposta, finalizzate sia ad una localizzazione più coerente col contesto territoriale e infrastrutturale, sia al contenimento dei possibili fattori di pressione inducibili sulla rete stradale esistente e sulle diverse componenti ambientali.

Tale scelta permetterebbe, dunque, di sviluppare e presentare eventuali proposte insediative logistiche in modo coerente con le disposizioni definite dalla proposta di variante di PTCP.