



## PROVINCIA DI PAVIA

*Settore Territorio, Pianificazione Strategica e Patrimonio*

### **PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE**

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



Oggetto: <b>Variante di PTCP in adeguamento alla L.R. 15/2024</b>	D.G.P. n. ... del .....
	Data: Settembre 2025
Elaborato: <b>Relazione di variante</b>	Scala:

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

## ***INDICE***

- 1. PREMESSE**
- 2. OBIETTIVI DELLA L.R. 15/2024**
- 3. LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE DELLE PROVINCE**
- 4. PTCP VIGENTE**
- 5. CONTENUTI DELLA VARIANTE**
- 6. QUADRO SINOTTICO DELLA MOBILITA'**
- 7. QUADRO SINOTTICO DELLA MOBILITA' NEL TERRITORIO DEL PAVESE**
- 8. QUADRO SINOTTICO DELLA MOBILITA' NEL TERRITORIO DELLA LOMELLINA**
- 9. QUADRO SINOTTICO DELLA MOBILITA' NEL TERRITORIO DELL'OLTREPO**
- 10. QUADRO SINOTTICO DELLA LOGISTICA**
- 11. QUADRO SINOTTICO DELLA LOGISTICA NEL TERRITORIO DEL PAVESE**
- 12. QUADRO SINOTTICO DELLA LOGISTICA NEL TERRITORIO DELLA LOMELLINA**
- 13. QUADRO SINOTTICO DELLA LOGISTICA NEL TERRITORIO DELL'OLTREPO**
- 14. AGGIORNAMENTO STUDIO DEL TRAFFICO DELLA VIABILITA' ESISTENTE**
- 15. ANALISI DELLA VIABILITA' PROVINCIALE E DEGLI ASSI INFRASTRUTTURALI STRATEGICI**
- 16. DISCIPLINA DATA CENTER**
- 17. ASPETTI AMBIENTALI**
- 18. EFFETTI DELLA VARIANTE**
- 19. ELABORATI DI VARIANTE**

## **1. PREMESSE**

Lo scorso agosto, la Regione Lombardia ha approvato la nuova legge, la numero 15 dell'8 agosto 2024 pubblicata sul BURL n. 33 del 12 agosto 2024 ed entrata in vigore il giorno successivo alla suddetta pubblicazione.

La nuova legge regionale disciplina gli insediamenti logistici e quelli equiparabili superiori ai 30 mila metri quadrati di superficie operativa considerati come insediamenti sovracomunali.

Con la DGR n. 11 novembre 2024 n.XII/3377 la Regione Lombardia ha approvato i criteri a cui le sue Province dovranno attenersi nell'individuazione degli ambiti idonei a ospitare gli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale, ovvero quelli con una superficie operativa superiore ai tre ettari, in attuazione all'art.3 della legge regionale 15/2024.

Il nuovo provvedimento indica innanzitutto la necessità di localizzare in via prioritaria gli insediamenti “in prossimità di importanti nodi stradali e autostradali, terminal intermodali, scali ferroviari attrezzati per il carico delle merci, aeroporti di interesse nazionale, porti fluviali o Zone Logistiche Semplificate”. Nel testo si indicherebbe inoltre che le Province, prima di dare il via libera a nuovi insediamenti di rilevanza sovracomunale o all'ampliamento degli esistenti, dovranno valutarne gli impatti sul traffico indotto e che i nuovi insediamenti siano “localizzati prioritariamente nelle aree dismesse o in quelle da rigenerare o bonificare”, comunque nei limiti individuati dalla LR 15/2024.

Le Province, inoltre “dovranno prestare attenzione alla salvaguardia del paesaggio, dell'ambiente e delle attività agricole di interesse strategico, evitando possibili interferenze funzionali o visuali con aree di pregio paesaggistico, aree soggette a specifiche tutele ambientali, beni culturali tutelati o edifici e ambiti di rilevanza storica e architettonica”.

## **2. OBIETTIVI DELLA L.R. 15/2024**

La nuova legge regionale è volta ad armonizzare la pianificazione urbanistica perseguendo l'obiettivo di promuovere uno sviluppo sostenibile.

Rientrano nell'ambito di applicazione della nuova legge regionale le piattaforme logistiche non intermodali, i centri di magazzinaggio generali e simili, i centri di movimentazione di merci e prodotti anche a supporto del commercio, i depositi di merci e veicoli, che anche a seguito di ampliamento interessano una superficie operativa superiore ai 3 ettari

### **3. LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE DELLE PROVINCE**

Ai sensi della legge regionale 15/2024 e dei criteri attuativi approvati con la DGR n. 11 novembre 2024 n.XII/3377 pubblicati sul BURL n.47 del 19 novembre 2024e, le Province devono individuare nel PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (PTCP) le aree idonee in cui possono essere localizzati gli insediamenti sovracomunali (Ambiti Territoriali Idonei ATI).

Tale individuazione dovrà avvenire tramite variante di adeguamento del vigente PTCP, con procedura ordinaria sulla quale la Regione ai sensi della legge regionale 12/2005 effettuerà la verifica di compatibilità con la propria programmazione.

E' imprescindibile pertanto, definire quali possibili interventi di politica dei territori possono essere posti in essere per garantire la riduzione del consumo di suolo ed evitare che opportunità economiche e occupazionali si trasformino in criticità, cercando l'obiettivo di favorire una logica di sistema, in cui gli insediamenti logistici siano integrati in un contesto territoriale adatto ad ospitarli, anche rispetto alla vicinanza con autostrade, ferrovie e terminal intermodali e al bacino di utenza potenziale da servire".

La variante di adeguamento dovrà tenere in considerazione recependole le nuove disposizioni regionali, con particolare riferimento alla classificazione delle strade, valutando l'idoneità delle aree in termini di accessibilità alle reti di trasporto locali, regionali e nazionali esistenti, la riduzione del consumo di suolo, la localizzazione prioritaria nelle aree di riqualificazione, la promozione dell'equità territoriale, la tutela della salute pubblica e dell'ambiente, nonché le norme già contenute nel vigente PTCP.

A livello generale per la realizzazione di tali politiche oltre a una diffusione della cultura del fare sistema tra imprese e istituzioni, fondamentale sarà la politica delle infrastrutture accompagnata a livello locale.

Necessario quindi sarà verificare lo stato della viabilità provinciale che a tutt'oggi non risulta idonea a supportare un ulteriore aumento del traffico.

### **4. PTCP VIGENTE**

Il vigente PTCP approvato con la D.C.P. n. 45/2023 ed efficace dal 14 agosto 2024, nonché i Criteri per gli insediamenti logistici approvati con la D,C,P. n.67/2022 già contengono norme e disposizioni che di fatto hanno anticipato i contenuti della legge regionale 15/2024. Infatti sono previsti numerosi strumenti volti al riconoscimento del principio della concertazione delle scelte strategiche tra diversi livelli istituzionali e del

coinvolgimento delle organizzazioni economiche e sociali nonché degli operatori privati nelle diverse fasi di elaborazione e attuazione degli strumenti urbanistici.

Già il vigente PTCP ha previsto lo strumento della co-pianificazione da formalizzarsi in appositi accordi di pianificazione che è lo strumento negoziale che la Provincia e i Comuni possono utilizzare per concordare obiettivi e scelte strategiche comuni ovvero per coordinare la sostenibilità di previsioni, e per definire successivamente gli interventi di livello sovracomunale.

La Provincia tra l'altro già con la Delibera di Consiglio Provinciale n.67/2022 anticipando le nuove norme regionali, ha approvato specifici criteri per la perequazione territoriale per gli insediamenti logistici sovracomunali ai fini della equità territoriale.

La perequazione con i tavoli di concertazione di fatto si configura come lo strumento tecnico che può essere efficacemente utilizzato per garantire il raggiungimento degli obiettivi anche infrastrutturali citati, concorrendo all'attuazione degli obiettivi della Provincia in materia di mobilità.

Si tratta di uno strumento del tutto nuovo introdotto dalla Legge Urbanistica Regionale n. 12/2005, che fa riferimento alla possibilità di costituire un fondo comune, finanziato dagli enti locali con risorse proprie e con quote dei proventi degli oneri di urbanizzazione e delle entrate fiscali conseguenti alla realizzazione degli interventi concordati.

I criteri della Provincia di Pavia approvati con la suddetta delibera consiliare n.67/2022 definiscono inoltre un onere a carico del proponente dell'intervento logistico finalizzato alla manutenzione della viabilità provinciale calcolato in base ad un algoritmo individuato nelle Linee guida per gli studi del traffico approvati all'interno dei suddetti criteri e moltiplicato per 10 anni considerando tale periodo come quello della vita media di un insediamento logistico

In sostanza la perequazione territoriale concerne specificatamente la compensazione degli effetti indotti dalle scelte di pianificazione di area vasta, e concretamente si traduce nella condivisione sovracomunale, tramite un fondo, di tutti gli oneri (spese) ed onori (entrate) connessi alla realizzazione di un determinato progetto di assetto e sviluppo territoriale.

Sulla base delle indicazioni delle norme del PTCP e dei criteri approvati dalla provincia del PTCP si sono sviluppate fino ad oggi diverse esperienze all'interno degli Accordi di perequazione Territoriali sugli insediamenti logistici sovracomunali, che hanno permesso di verificare e sperimentare concretamente una prima ipotesi di meccanismo perequativo.

## 5. CONTENUTI DELLA VARIANTE

Aggiornamento del quadro conoscitivo del sistema produttivo-logistico e della mobilità Legge Regionale n.15 dell'8 agosto 2024 (Disciplina degli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale), pubblicata sul BURL n.33, Supplemento del 12 Agosto 2024, finalizzata a “dettare disposizioni uniformi sotto il profilo urbanistico e di perseguire l'ordinato assetto del territorio regionale” e alla “disciplina “per la localizzazione di nuovi insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale, nonché di insediamenti logistici esistenti il cui ampliamento ne determina la rilevanza sovracomunale”, “nel rispetto 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” (articolo 1, comma 1).

Ai sensi di tale nuova normativa regionale “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, e i depositi di merci o veicoli che, anche a seguito di ampliamento, interessano una superficie operativa superiore ai tre ettari” (articolo 1, comma 2). La stessa normativa chiarisce che “nella definizione di superficie operativa di cui al comma 2 rientrano 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, con esclusione delle aree verdi e delle aree di mitigazione e compensazione interne o esterne all'area di intervento” (articolo 1, comma 3), che di fatto corrisponde all'intera superficie fondiaria impermeabilizzata e destinata operativamente alle attività di logistica sia interne (stoccaggio e movimentazione merci) sia esterne (aree carico e scarico merci, e aree a parcheggi).

Ai fini della LR n.15/2024 la provincia nel proprio Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) individua gli “Ambiti territoriali idonei” sulla base dei criteri e degli indirizzi regionali individuati dalla medesima legge (articolo 1, comma 5).

Tali “principi direttivi per la localizzazione degli insediamenti di logistica di rilevanza sovracomunale” si basano, tra l'altro, sulle verifiche del quadro conoscitivo relativamente a:

1. *“idoneità della localizzazione rispetto ai collegamenti al sistema di mobilità di scala provinciale, metropolitana, regionale, nazionale, anche in termini di verifica degli impatti sulla congestione e sulla sicurezza della rete viabilistica, e rispetto alla presenza di parcheggi funzionali all'attività logistica” (articolo 3, comma 1, lett. a);*
2. *“considerazione degli insediamenti di logistica di rilevanza sovracomunale nel*

*territorio provinciale o metropolitano, della presenza di clusters dedicati agli ambiti logistici e della relativa distribuzione sul territorio, del livello di operatività, del traffico indotto e delle criticità, anche in coerenza con gli obiettivi, con le strategie e con le azioni individuate dal programma regionale della mobilità e dei trasporti (PRMT)” (articolo 3, comma 1, lettera h).*

Il presente aggiornamento del quadro conoscitivo relativamente al sistema della mobilità e al sistema della logistica sul territorio provinciale, intende proseguire il lavoro già predisposto nell’ambito dell’ultima variante di PTCP, recentemente approvata ai sensi della Legge Regionale n.31 del 2014 e s.m.i.

In particolare si è provveduto ad una doppia indagine conoscitiva sul territorio provinciale:

- a. raccogliere le informazioni sulla rete della mobilità su gomma, attraverso la quale si svolge la quasi totalità dell’approvvigionamento e della distribuzione di merci e delle movimentazioni afferenti alla logistica, attraverso una caratterizzazione del sistema delle strade provinciali e sovracomunali, per percorso, dimensione e tipologia, corrispondente al primo quadro sinottico di seguito presentato; si nota che tale quadro è integrato dalle risultanze dei rilievi di traffico effettuati nei mesi di marzo-aprile 2025, su specifiche sezioni di interesse, a completamento di quelli effettuati recentemente dalla provincia;
- b. raccogliere le informazioni sugli insediamenti di logistica già esistenti, o di previsione in itinere, specificandone la localizzazione, la dimensione, il rapporto con la rete della mobilità, con gli insediamenti produttivi esistenti e previsti, nonché le relazioni con i centri abitati e le previste aree di espansione a carattere residenziale di previsione; si nota che tale quadro è integrato dal quadro ambientale di riferimento in relazione alle aree SIC, ZPS, e alla rete ecologica regionale, provinciale e comunale, individuata negli atti di pianificazione territoriale ai vari livelli di approfondimento.

## **6. QUADRO SINOTTICO DELLA MOBILITA’**

Il “Quadro sinottico delle Strade provinciali”, di seguito riportato in Tabella, è stato impostato sulla base dei dati disponibili delle strade provinciali nel territorio della Provincia di Pavia ed è aggiornato a marzo 2025.

Il “Quadro sinottico delle Strade provinciali” specifica per ogni tratto di strada provinciale:

1. la sigla identificativa (SP);

2. la denominazione del percorso;
3. il punto di partenza del tratto, definito dall'intersezione con altre strade;
4. il punto di arrivo del tratto, definito dall'intersezione con altre strade;
5. la lunghezza del tratto stradale, come dedotta dalla cartografia del database regionale, consultabile sul Geoportale di Regione Lombardia, riferendosi in particolare allo shapefile tratto\_stradale.shp;
6. la larghezza media della sezione stradale, come dedotta dalla cartografia del database regionale, consultabile sul Geoportale di Regione Lombardia, riferendosi in particolare allo shapefile dbgt AC\_VEL.shp;
7. la classificazione del tratto di strada provinciale, secondo il seguente distinguo:  
sono classificate come strade di Tipo C (Strada Extraurbana Secondaria: strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine) ai sensi del Nuovo Codice della Strada (Decreto Legislativo n.285 del 30 aprile 1992 e ss.mm.ii.), le strade extraurbane con le seguenti caratteristiche: sezione superiore a 6,5 metri (e inferiore a 8,0 metri), mezzzeria e banchine, individuate come "C(2)"; sezione superiore a 8,0 metri, mezzzeria e banchine, individuate come "C(1)"; peraltro occorre ricordare che le Strade Extraurbane Secondarie di Tipo C, ai sensi del Decreto Ministeriale DM del 5 novembre 2001 (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade), sono individuate specificamente con le seguenti sezioni: "C1" con sezione di 10,50 metri, corsie di 3,75 metri e banchine di 1,50 metri; "C2" con sezione di 9,50 metri, corsie di 3,50 metri e banchine di 1,25 metri (si veda in particolare quanto illustrato nel DM, Fig.3.6.d., pagina 28);  
sono classificate come strade di Tipo F (Strada Locale: strada urbana od extraurbana non facente parte degli altri tipi di strade) ai sensi del Nuovo Codice della Strada (Decreto Legislativo n.285 del 30 aprile 1992 e ss.mm.ii.), le strade extraurbane non rientranti nella prima tipologia;  
per ogni tratto stradale è sempre individuata la presenza o meno di mezzzeria, e la presenza o meno di banchine, al fine di una adeguata classificazione dal punto di vista del vigente Codice della Strada.

## **7. QUADRO SINOTTICO DELLA MOBILITA' NEL TERRITORIO DEL PAVESE**

Il quadro della rete della viabilità provinciale nel territorio del Pavese, riconducibile al quadro sinottico di seguito riportato, si può riassumere nei seguenti dati di sintesi:

la lunghezza complessiva dei 115 tratti analizzati è di 436km di cui:

124km classificabili come C(1), pari al 28% del totale;



57km classificabili come C(2), pari al 13% del totale;

255km classificabili come F, pari al 59% del totale

dei complessivi 115 tratti analizzati risultano:

i tratti classificabili come C(1) hanno una sezione media pari a 8,8m;

i tratti classificabili come C(2) hanno una sezione media pari a 7,3m;

i tratti classificabili come F hanno una sezione media pari a 5,2m;

dei complessivi 115 tratti analizzati risultano 224km senza mezzzeria o senza banchine laterali, e 212km dotati sia di mezzzeria sia di banchine laterali; in particolare:

224km risultano con mezzzeria e con banchine laterali;

202km risultano senza mezzzeria;

59km risultano senza banchine laterali.

I tratti classificabili come strade di Tipo C (Strada Extraurbana Secondaria: strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine) ai sensi del Nuovo Codice della Strada (Decreto Legislativo n.285 del 30 aprile 1992 e ss.mm.ii.), individuate come “C(1)” dalla presente indagine conoscitiva, risultano quindi con una lunghezza complessiva pari a meno di un terzo del totale (28%), e riguardano le seguenti strade provinciali con sezione superiore a 8m:

- a. SP2 (Pavia - Melegnano e diramazione per Bascapè);
- b. SP22 (Binasco – Trivolzio);
- c. SP50DIR (Diramazione Pontelungo);
- d. SP69V1 (Tangenziale Nord Ovest Pavia);
- e. SP128 (Marzano – Torrevecchia Pia);
- f. SP193 (Parpanese con Battella Tosca);
- g. SP199 (Spessa);
- h. SP205 (Vigentina);
- i. e inoltre:
- j. SPEXSS35 (Dei Giovi);
- k. SPEXSS234 (Codognese);
- l. SPEXSS235 (Di Orzinuovi);
- m. SPEXSS412 (Della Val Tidone);
- n. SP617 (Bronese).

Occorre evidenziare che gli unici tratti che corrispondono alle caratteristiche di tipo “C1” individuate dal Decreto Ministeriale DM del 5 novembre 2001 (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade) sono quelli della SP69V1 (Tangenziale Nord Ovest di Pavia) e della S128 (Marzano-Torrevecchia Pia), con sezioni superiori ai 10m

di media; alle caratteristiche di tipo "C2" dal DM 2001 corrisponde il solo tratto della SP2dir (Diramazione per Bascapè) con una sezione media di 9,5m.

Le restanti strade di Tipo C (Strada Extraurbana Secondaria: strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine) ai sensi del Nuovo Codice della Strada (Decreto Legislativo n.285 del 30 aprile 1992 e ss.mm.ii.), individuate come "C(2)" dalla presente indagine conoscitiva, corrispondenti ad una lunghezza complessiva di 57km, risultano con sezioni inferiori agli 8m di media.

La maggiore parte della viabilità di interesse provinciale è classificabile come Tipo F (Strada Locale: strada urbana od extraurbana non facente parte degli altri tipi di strade) ai sensi del Nuovo Codice della Strada (Decreto Legislativo n.285 del 30 aprile 1992 e ss.mm.ii.), e corrisponde alla maggiore percentuale sulla rete del comprensorio pavese, pari al 59% del totale, con sezioni inferiori ai 6m di media.

## **8. QUADRO SINOTTICO DELLA MOBILITA' NEL TERRITORIO DELLA LOMELLINA**

Il quadro della rete della viabilità provinciale nel territorio della Lomellina, riconducibile al quadro sinottico di seguito riportato, si può riassumere nei seguenti dati di sintesi:

la lunghezza complessiva dei 140 tratti analizzati è di 683km di cui:

65km classificabili come C(1), pari al 10% del totale;

130km classificabili come C(2), pari al 19% del totale;

488km classificabili come F, pari al 71% del totale

dei complessivi 140 tratti analizzati risultano:

i tratti classificabili come C(1) hanno una sezione media pari a 9,4m;

i tratti classificabili come C(2) hanno una sezione media pari a 7,2m;

i tratti classificabili come F hanno una sezione media pari a 5,1m;

dei complessivi 140 tratti analizzati risultano 293km senza mezzzeria o senza banchine laterali, e 390km dotati sia di mezzzeria sia di banchine laterali; in particolare:

390km risultano con mezzzeria e con banchine laterali;

277km risultano senza mezzzeria;

80km risultano senza banchine laterali.

I tratti classificabili come strade di Tipo C (Strada Extraurbana Secondaria: strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine) ai sensi del Nuovo Codice della Strada (Decreto Legislativo n.285 del 30 aprile 1992 e ss.mm.ii.), individuate come "C(1)" dalla presente indagine conoscitiva, risultano quindi con una lunghezza complessiva pari a un decimo del totale (10%), e riguardano le seguenti strade provinciali con sezione superiore a 8m:

- a. SP183 (Alessandria - Milano Per Tromello);
- b. SP192DIR (Diramazione Per Gravellona Lomellina – Vigevano);
- c. SP193BIS (Pavia – Alessandria);
- d. SP206 (Voghera – Novara);
- e inoltre
- e. SPEXSS35 (Dei Giovi);
- f. SPEXSS494 (Vigevanese);
- g. SPEXSS596 (Dei Cairoli).

Occorre evidenziare che gli unici tratti che corrispondono alle caratteristiche di tipo “C1” individuate dal Decreto Ministeriale DM del 5 novembre 2001 (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade) sono quelli SPEXSS494 (Vigevanese), nei tratti delle Circonvallazioni di Vigevano e di Mortara, della SP206 (Voghera – Novara), nei tratti delle Circonvallazioni di Vigevano e di Cassolnovo, con sezioni superiori ai 10m di media; alle caratteristiche di tipo “C2” dal DM 2001 corrispondono i tratti della SPEXSS596 (Dei Cairoli) corrispondente alla Circonvallazione di Gropello, della SP206 (Voghera – Novara) corrispondente alle Circonvallazioni di Belcreda, di Dorno e di Sannazzaro de’ Burgondi, della SP193BIS (Pavia – Alessandria), corrispondente alla Circonvallazione di Mede, SP192DIR (Diramazione Per Gravellona Lomellina – Vigevano) corrispondente alla Circonvallazione di Piccolini, della SP183 (Alessandria - Milano Per Tromello) corrispondente alla Circonvallazione di Gambolò, con una sezione media di 9,0m.

Le restanti strade di Tipo C (Strada Extraurbana Secondaria: strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine) ai sensi del Nuovo Codice della Strada (Decreto Legislativo n.285 del 30 aprile 1992 e ss.mm.ii.), individuate come “C(2)” dalla presente indagine conoscitiva, corrispondenti ad una lunghezza complessiva di 130km, risultano con sezioni inferiori agli 8m di media.

La maggiore parte della viabilità di interesse provinciale è classificabile come Tipo F (Strada Locale: strada urbana od extraurbana non facente parte degli altri tipi di strade) ai sensi del Nuovo Codice della Strada (Decreto Legislativo n.285 del 30 aprile 1992 e ss.mm.ii.), e corrisponde alla maggiore percentuale sulla rete del comprensorio lomellino, pari al 71% del totale, con sezioni inferiori ai 6m di media.

## **9. QUADRO SINOTTICO DELLA MOBILITA' NEL TERRITORIO DELL'OLTREPO**

Il quadro della rete della viabilità provinciale nel territorio dell'Oltrepo, con esclusione del territorio montano, riconducibile al quadro sinottico di seguito riportato, si può

riassumere nei seguenti dati di sintesi:

la lunghezza complessiva dei 116 tratti analizzati è di 601km di cui:

94km classificabili come C(1), pari al 16% del totale;

67km classificabili come C(2), pari al 11% del totale;

440km classificabili come F, pari al 73% del totale

dei complessivi 116 tratti analizzati risultano:

i tratti classificabili come C(1) hanno una sezione media pari a 9,5m;

i tratti classificabili come C(2) hanno una sezione media pari a 7,1m;

i tratti classificabili come F hanno una sezione media pari a 5,0m;

dei complessivi 116 tratti analizzati risultano 407km senza mezzzeria o senza banchine laterali, e 194km dotati sia di mezzzeria sia di banchine laterali; in particolare:

193km risultano con mezzzeria e con banchine laterali;

407km risultano senza mezzzeria;

39km risultano senza banchine laterali.

I tratti classificabili come strade di Tipo C (Strada Extraurbana Secondaria: strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine) ai sensi del Nuovo Codice della Strada (Decreto Legislativo n.285 del 30 aprile 1992 e ss.mm.ii.), individuate come “C(1)” dalla presente indagine conoscitiva, risultano quindi con una lunghezza complessiva pari a un sesto del totale (16%), e riguardano le seguenti strade provinciali con sezione superiore a 8m:

- a. SP1 (SPEXSS35 Bressana Bottarone - Salice Terme);
- b. SP201 (Delle Teste);
- c. SP206 (Voghera – Novara);

e inoltre:

- d. SPEXSS10 (Padana Inferiore);
- e. SPEXSS10 (Tangenziale Voghera – Casteggio);
- f. SPEXSS35 (Dei Giovi);
- g. SPEXSS461 (Del Passo Penice);
- h. SPEXSS617 (Bronese).

Occorre evidenziare che gli unici tratti che corrispondono alle caratteristiche di tipo “C1” individuate dal Decreto Ministeriale DM del 5 novembre 2001 (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade) sono quelli della SPEXSS10 (Padana Inferiore) e della SPEXSS10 (Tangenziale Voghera – Casteggio, e della SP206 (Voghera – Novara), nel tratto Voghera – Casei Gerola, con sezioni superiori ai 10m di media; alle caratteristiche di tipo “C2” dal DM 2001 corrispondono i tratti della SP1 (SPEXSS35

Bressana Bottarone - Salice Terme), della SPEXSS35 (Dei Giovi), della SPEXSS461 (Del Passo Penice), e della SPEXSS617 (Bronese), con una sezione media di 9,0m.

Le restanti strade di Tipo C (Strada Extraurbana Secondaria: strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine) ai sensi del Nuovo Codice della Strada (Decreto Legislativo n.285 del 30 aprile 1992 e ss.mm.ii.), individuate come “C(2)” dalla presente indagine conoscitiva, corrispondenti ad una lunghezza complessiva di 67km, risultano con sezioni inferiori agli 8m di media.

La maggiore parte della viabilità di interesse provinciale è classificabile come Tipo F (Strada Locale: strada urbana od extraurbana non facente parte degli altri tipi di strade) ai sensi del Nuovo Codice della Strada (Decreto Legislativo n.285 del 30 aprile 1992 e ss.mm.ii.), e corrisponde alla maggiore percentuale sulla rete del comprensorio lomellino, pari al 73% del totale, con sezioni inferiori ai 6m di media.

## **10. QUADRO SINOTTICO DELLA LOGISTICA**

La definizione di logistica è individuata primariamente dal più recente revisione generale del Piano Territoriale Regionale (PTR), di cui alla deliberazione di Consiglio Regionale DCR n.2137 del 2 dicembre 2021, nella quale si specifica che “con il termine Logistica può identificarsi il Processo di pianificazione, implementazione e controllo dell’efficiente ed efficace flusso e stoccaggio di merci (materie prime, semilavorati e prodotti finiti) e delle relative informazioni dal punto di origine al punto di consumo. Dal punto di vista concettuale il processo include le attività di customer service, di previsione della domanda, di gestione della comunicazione, di gestione delle scorte, di material handling, di processazione dell’ordine e presuppone la realizzazione di edifici e strutture per gli approvvigionamenti, la realizzazione di gli imballaggi, la gestione dei ritorni, i trasporti, l’immagazzinaggio e lo stoccaggio, ecc... La definizione evidenzia che la logistica non interessa solamente la funzione di produzione, che necessita di ricevere materie prime e semilavorati e di spedire i beni prodotti, ma anche la funzione di consumo: ogni persona, per vivere, necessita quotidianamente di una serie molto ampia e diversificata di beni, che può ricevere solamente attraverso la logistica. Per questo, l’efficienza del settore impatta in modo determinante sulle condizioni di vita di un territorio. Essa è quindi una infrastruttura indispensabile, al pari di altre, per alimentare la vita quotidiana delle città. Per questi motivi la valutazione della sostenibilità degli insediamenti logistici non è connessa unicamente a valutazioni di natura urbanistica o territoriale, ma coinvolge settori e considerazioni di valenza più generale. La distribuzione territoriale degli insediamenti della Logistica è infatti l’effetto combinato di

una serie di elementi (accessibilità territoriale, mercato di consumo, mercato di produzione, risorse umane), che solo in parte possono essere intercettati e governati con appropriatezza dalla pianificazione territoriale. Essa risente inoltre della naturale organizzazione gerarchica di infrastrutture e insediamenti, e della loro capacità di connettere efficacemente a scale estremamente diversificate).” (PTR 2021, Strumenti operativi, pagg.77-78)

Alla luce del combinato disposto dell’articolo 8, comma 2, lettera e-sexties, e soprattutto dell’articolo 51, comma 1, della Legge Regionale n.12 del 2005 e ss.mm.ii., è possibile fare rientrare nella definizione generale di logistica le seguenti destinazioni: “le attività di logistica o autotrasporto di merci e prodotti, quali le attività di magazzinaggio, deposito, stoccaggio e movimentazione delle merci e prodotti, anche a supporto del commercio al dettaglio, incidenti su una superficie territoriale superiore a 5.000 mq”.

Va altresì sottolineato che, come già ricordato, ai sensi della nuova Legge Regionale n.15 del 2024 gli “insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale” sono rappresentati dalla seguente definizione: “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” (articolo 1, comma 2), considerandosi come “superficie operativa” tutte le parti attive per le attività logistiche, vale a dire: “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, con esclusione delle aree verdi e delle aree di mitigazione e compensazione interne o esterne all'area di intervento” (articolo 1, comma 3).

Nell’indagine qui svolta, quale aggiornamento di quanto effettuato in sede di ultima Variante di Pianto Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), recentemente approvata, sono state schedate le attività di logistica diffuse sul territorio della provincia di Pavia, raccogliendo gli elementi relativi al quadro conoscitivo allo stato di fatto, anche alla luce di un’analisi della pianificazione locale vigente e dei procedimenti di proposta o previsione oggi in itinere.

Il “Quadro sinottico delle logistiche”, di seguito riportato in Tabella, è stato impostato sulla base dei dati disponibili nel territorio della Provincia di Pavia ed è aggiornato a marzo 2025.

Il “Quadro sinottico delle logistiche” specifica per ogni Comune interessato da attività logistiche:

1. la sigla identificativa della Scheda (L), sigla che compare anche in cartografia;

2. il Codice ISTAT del Comune di appartenenza della logistica;
3. il nome del Comune di appartenenza della logistica;
4. il/i soggetto/i attivo/i per le attività di logistica;
5. l'accessibilità stradale in termini di strade afferenti alla logistica;
6. la distanza dal più vicino casello autostradale esistente;

e inoltre i seguenti elementi dimensionali:

7. nella voce “Aree produttive esistenti” sono comprese le aree del territorio comunale e individuate dalla pianificazione vigente come “Aree Produttive Consolidate” (APC), nelle quali risultano già insediate attività di tipo produttivo (industriale, artigianale, commerciale, terziario), non pertinenti alla logistica; sono riportati i dati relativi a: Superficie Fondiaria (SF) come desumibile dalla cartografia; Superficie Lorda (SL) come risultante dall'applicazione degli indici urbanistici assegnati da relazione e normativa di PGT vigente;
8. nella voce “Logistica esistente” (L) sono comprese le aree del territorio comunale individuate dalla pianificazione vigente, nelle quali risultano già insediate destinazioni d'uso di tipo logistico; sono riportati i dati relativi a: Attività di logistica esistente (con specificazione del soggetto risultante attivo sull'area); Superficie Fondiaria (SF) come desumibile dalla cartografia; Superficie Lorda (SL) come risultante dall'applicazione degli indici urbanistici assegnati da relazione e normativa di PGT vigente
9. nella voce “Logistica in itinere” (LI) sono comprese le aree del territorio comunale per le quali è stata attivata la procedura di attuazione e realizzazione di destinazioni d'uso di tipo logistico; sono riportati i dati relativi a: Soggetto proponente; Superficie Territoriale (ST) come desumibile dalla cartografia; Superficie Lorda (SL) come risultante dall'applicazione degli indici urbanistici assegnati da relazione e normativa di PGT vigente;
10. nella voce “Aree produttive previste” sono comprese le aree del territorio comunale individuate dalla pianificazione vigente come “Ambiti di Trasformazione Produttivi” (ATP), per le quali è prevista la trasformazione con destinazione di tipo non residenziale o produttivo (industriale, artigianale, commerciale, terziario); sono riportati i dati relativi a: Superficie Territoriale (ST) come desumibile dalla cartografia; Superficie Lorda (SL) come risultante dall'applicazione degli indici urbanistici assegnati da relazione e normativa di PGT vigente.

Si è cercato di fornire un quadro completo delle attività di tipo logistico, inserendo anche

le attività di logistica con superficie territoriale inferiore ai 5000mq e quelle relative ad insediamenti logistici sia di rilevanza non sovracomunale (con superficie operativa inferiore ai 30.000mq) sia di rilevanza sovracomunale (con superficie operativa superiore ai 30.000mq), secondo le definizioni sopra citate ai sensi delle vigenti Legge Regionale n.12 del 2005 e Legge Regionale n.15 del 2024.

## **11. QUADRO SINOTTICO DELLA LOGISTICA NEL TERRITORIO DEL PAVESE**

Il quadro della logistica nel territorio del pavese, comprensiva del capoluogo Pavia, riconducibile al quadro sinottico di seguito riportato, e alle relative Schede (da L01 a L19), si può riassumere nei seguenti dati di sintesi:

1. le attività di logistica sono localizzate nei seguenti territori comunali, considerando la superficie operativa coincidente con la superficie fondiaria occupata dalle movimentazioni interne ed esterne come individuata dal vigente Piano di Governo del Territorio (PGT) comunale:

Comune di Bascapè (superficie operativa = 194.354 mq) corrispondente a Scheda L01

Comune di Belgioioso (superficie operativa = 190.958 mq) corrispondente a Scheda L02

Comune di Bereguardo (superficie operativa = 7.650 mq) corrispondente a Scheda L03

Comune di Casorate Primo (superficie operativa = 122.192 mq) corrisp. a Scheda L04

Comune di Chignolo Po (superficie operativa = 493.113 mq) corrispondente a Scheda L05

Comune di Copiano (superficie operativa = 80.979 mq) corrispondente a Scheda L06

Comune di Corteolona e Genzone (superficie operativa = 325.842 mq) corrisp. a Scheda L07

Comune di Cura Carpignano (superficie operativa = 5.391 mq) corrispondente a Scheda L08

Comune di Landriano (superficie operativa = 821.049 mq) corrispondente a Scheda L09

Comune di Marzano (superficie operativa = 135.178 mq) corrispondente a Scheda L10

Comune di Santa Cristina e Bissone (superficie operativa = 185.172 mq) corr. a Scheda L11

Comune di Siziano (superficie operativa = 658.477 mq) corrispondente a Scheda L12

Comune di Torre d'Isola (superficie operativa = 8.741 mq) corrispondente a Scheda L13

Comune di Torrevecchia Pia (superficie operativa = 32.251 mq) corrisp. a Scheda L14

Comune di Vellezzo Bellini (superficie operativa = 141.482mq) corrispondente a Scheda L16

Comune di Vidigulfo (superficie operativa = 356.775 mq) corrispondente a Scheda L17



Comune di Villanterio (superficie operativa = 136.109 mq) corrispondente a Scheda L18  
ai quali vanno aggiunti

Comune di Pavia (superficie operativa = 127.960 mq) corrispondente a Scheda L19  
e inoltre in itinere:

Comune di Torrevecchia Pia (superficie operativa = 124.483 mq) corrisp. a Scheda L14

Comune di Trivulzio (superficie operativa = 268.123 mq) corrispondente a Scheda L15  
per complessivi 4.023.683 mq superficie a logistica nell'ambito del territorio provinciale  
di Pavia nell'area del pavese, ai quali aggiungere 392.606 mq di logistiche in itinere.

2. le aree di logistiche che si trovano ad una distanza dai caselli autostradali esistenti inferiori ai 3 km sono quelle dei Comuni di Bereguardo e Torre d'Isola che sono anche quelle di dimensioni più piccole, superando entrambe di poco la soglia dei 5.000 mq indicata dalla Legge Regionale n.-12 del 2005; tutte le altre sono a distanze superiori rispetto ai 5 km indicati dai criteri emanati ai sensi della recente Legge Regionale n.15 del 2024, con non superiori ai 20 km;
3. occorre altresì rilevare che le aree azionate dai vigenti Piani di Governo del Territorio come aree produttive di previsione (Ambiti di Trasformazione a carattere non residenziale) ammontano complessivamente ad una superficie di 3.540.623 mq; tali previsioni dovranno essere ridimensionate da parte dei Comuni, attraverso Varianti specifiche di PGT; ai sensi della Legge Regionale n.31 del 2014, nonché secondo quando disposto dal vigente Piano Territoriale di Coordinamento provinciale (PTCP) di Pavia per la riduzione delle previsioni di consumo di suolo.

La tavola cartografica allegata consente di visualizzare il rapporto tra le aree di logistica censite e la rete delle viabilità, classificata in base alle relative caratteristiche ai sensi del Codice della Strada e del citato DM 2001.

## **12. QUADRO SINOTTICO DELLA LOGISTICA NEL TERRITORIO DELLA LOMELLINA**

Il quadro della logistica nel territorio della Lomellina, riconducibile al quadro sinottico di seguito riportato, e alle relative Schede (da L20 a L25), si può riassumere nei seguenti dati di sintesi:

1. le attività di logistica sono localizzate nei seguenti territori comunali, considerando la superficie operativa coincidente con la superficie fondiaria occupata dalle movimentazioni interne ed esterne come individuata dal vigente Piano di Governo del Territorio (PGT) comunale:

Comune di Mortara (superficie operativa = 479.689 mq) corrispondente a Scheda L22

Comune di Ottobiano (superficie operativa = 51.180 mq) corrispondente a Scheda L23

Comune di Vigevano (superficie operativa = 17.100 mq) corrispondente a Scheda L25  
e inoltre in itinere:

Comune di Carbonara al Ticino (superficie operativa = 62.700 mq) corrisp. a Scheda L20

Comune di Gropello Cairoli (superficie operativa = 90.673 mq) corrispondente a Scheda L21

Comune di Mortara (superficie operativa = 55.717 mq) corrispondente a Scheda L22

Comune di Scaldasole (superficie operativa = 64.578 mq) corrispondente a Scheda L24  
per complessivi 547.969 mq superficie a logistica nell'ambito del territorio provinciale di Pavia nell'area della Lomellina, ai quali aggiungere 273.668 mq di logistichette in itinere.

2. l'unica area di logistica che si trova ad una distanza dai caselli autostradali esistenti inferiori ai 3 km è quella in itinere del Comune di Gropello Cairoli; tutte le altre sono a distanze superiori rispetto ai 5 km indicati dai criteri emanati ai sensi della recente Legge Regionale n.15 del 2024;
3. occorre altresì rilevare che le aree azionate dai vigenti Piani di Governo del Territorio come aree produttive di previsione (Ambiti di Trasformazione a carattere non residenziale) ammontano complessivamente ad una superficie di 1.954.196 mq; tali previsioni dovranno essere ridimensionate da parte dei Comuni, attraverso Varianti specifiche di PGT; ai sensi della Legge Regionale n.31 del 2014, nonché secondo quanto disposto dal vigente Piano Territoriale di Coordinamento provinciale (PTCP) di Pavia per la riduzione delle previsioni di consumo di suolo.

La tavola cartografica allegata consente di visualizzare il rapporto tra le aree di logistica censite e la rete delle viabilità, classificata in base alle relative caratteristiche ai sensi del Codice della Strada e del citato DM 2001.

### **13. QUADRO SINOTTICO DELLA LOGISTICA NEL TERRITORIO DELL'OLTREPO**

Il quadro della logistica nel territorio dell'Oltrepò, riconducibile al quadro sinottico di seguito riportato, e alle relative Schede (da L26 a L37), si può riassumere nei seguenti dati di sintesi:

1. le attività di logistica sono localizzate nei seguenti territori comunali, considerando la superficie operativa coincidente con la superficie fondiaria occupata dalle movimentazioni interne ed esterne come individuata dal vigente Piano di Governo del Territorio (PGT) comunale:

Comune di Arena Po (superficie operativa = 418.837 mq) corrispondente a Scheda L26  
Comune di Bressana Bottarone (superficie operativa = 393.985 mq) corrisp. a Scheda L27

Comune di Broni (superficie operativa = 269.800 mq) corrispondente a Scheda L28  
Comune di Casei Gerola (superficie operativa = 454.721 mq) corrispondente a Scheda L30

Comune di Codevilla (superficie operativa = 35.567 mq) corrispondente a Scheda L32  
Comune di Corana (superficie operativa = 81.766 mq) corrispondente a Scheda L33  
Comune di Rivanazzano Terme (superficie operativa = 36.591 mq) corrisp. a Scheda L34

Comune di San Cipriano Po (superficie operativa = 66.920 mq) corrispondente a Scheda L35

Comune di Silvano Pietra (superficie operativa = 190.274 mq) corrispondente a Scheda L36

Comune di Stradella (superficie operativa = 516.155 mq) corrispondente a Scheda L37

Comune di Voghera (superficie operativa = 7.835 mq) corrispondente a Scheda L38  
e inoltre in itinere:

Comune di Broni (superficie operativa = 189.978 mq) corrispondente a Scheda L28

Comune di Casatisma (superficie operativa = 211.826 mq) corrispondente a Scheda L29

Comune di Casteggio (superficie operativa = 184.841 mq) corrispondente a Scheda L31

Comune di Voghera (superficie operativa = 134.376 mq) corrispondente a Scheda L38

per complessivi 2.436.884 mq superficie a logistica nell'ambito del territorio provinciale di Pavia nell'area dell'Oltrepo, ai quali aggiungere 531.043 mq di logistiche in itinere.

le aree di logistica che si trovano ad una distanza dai caselli autostradali esistenti inferiori ai 3 km sono quelle dei Comuni di Broni, Casatisma (in itinere), Casei Gerola, Casteggio (in itinere), San Cipriano Po, Stradella, Voghera; tutte le altre sono a distanze superiori rispetto ai 5 km indicati dai criteri emanati ai sensi della recente Legge Regionale n.15 del 2024;

occorre altresì rilevare che le aree azionate dai vigenti Piani di Governo del Territorio come aree produttive di previsione (Ambiti di Trasformazione a carattere non residenziale) ammontano complessivamente ad una superficie di 5.436.821 mq; tali previsioni dovranno essere ridimensionate da parte dei Comuni, attraverso Varianti specifiche di PGT; ai sensi della Legge Regionale n.31 del 2014, nonché secondo quando disposto dal vigente Piano Territoriale di Coordinamento provinciale (PTCP) di Pavia per la riduzione delle previsioni di consumo di suolo.

La tavola cartografica di riferimento consente di visualizzare il rapporto tra le aree di logistica censite e la rete delle viabilità, classificata in base alle relative caratteristiche ai sensi del Codice della Strada e del citato DM 2001.

#### **14. AGGIORNAMENTO STUDIO DEL TRAFFICO DELLA VIABILITA' ESISTENTE**

Gli obiettivi della Variante di PTCP sono indirizzati a promuovere scelte urbanistiche e territoriali per la razionalizzazione e l'organizzazione delle attività logistiche e delle funzioni ad elevata generazione di traffico merci, riducendo la dispersione e la proliferazione occasionale di attività in aree non idonee e non adeguatamente infrastrutturate anche in relazione al principio dell'intermodalità.

A tale scopo, a corredo e a supporto delle scelte dell'Amministrazione Provinciale, in ordine alle ricadute che genera il tema degli insediamenti logistici, è stato avviato uno studio sulla viabilità provinciale che, tra le varie attività, ha riguardato l'esecuzione di una campagna di monitoraggio del traffico veicolare, effettuata nei mesi di marzo e aprile 2025 in corrispondenza di 16 sezioni stradali ricadenti nel territorio provinciale.

Tale attività, inoltre, è prevista dal comma 7, dell'art. 13 "Norme per la costruzione e la gestione delle strade" del D.L. n. 285 del 30/4/1992 Nuovo Codice della Strada.

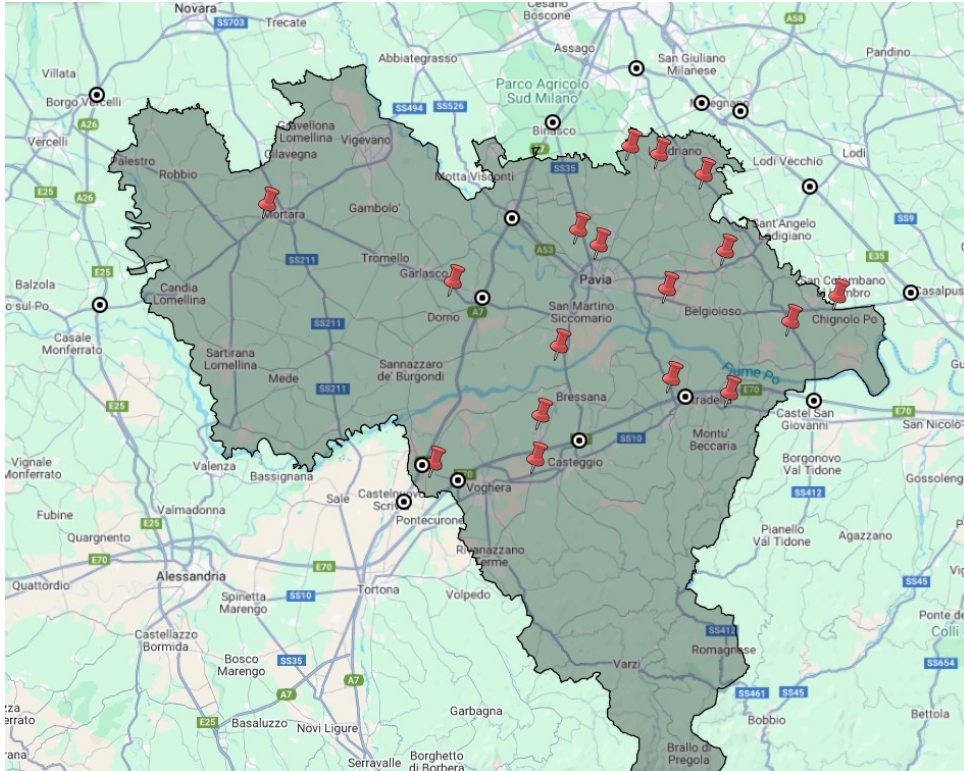
Le analisi sono state condotte in linea con gli obiettivi del Codice della Strada, in particolare per il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico; in particolare, le indagini di traffico lungo la viabilità extraurbana hanno diversi obiettivi strategici, tra cui:

- migliorare la circolazione, analizzando i flussi di traffico per ottimizzare la rete stradale e ridurre la congestione;
- aumentare la sicurezza, identificando i punti critici per ridurre il rischio di incidenti;
- ridurre l'inquinamento;
- ottimizzare le infrastrutture, pianificando interventi su strade, ponti e svincoli per garantire efficienza e durata nel tempo;
- gestire la domanda di trasporto, adattando le politiche di mobilità alle esigenze dell'evoluzione della domanda, nel caso specifico, delle merci.

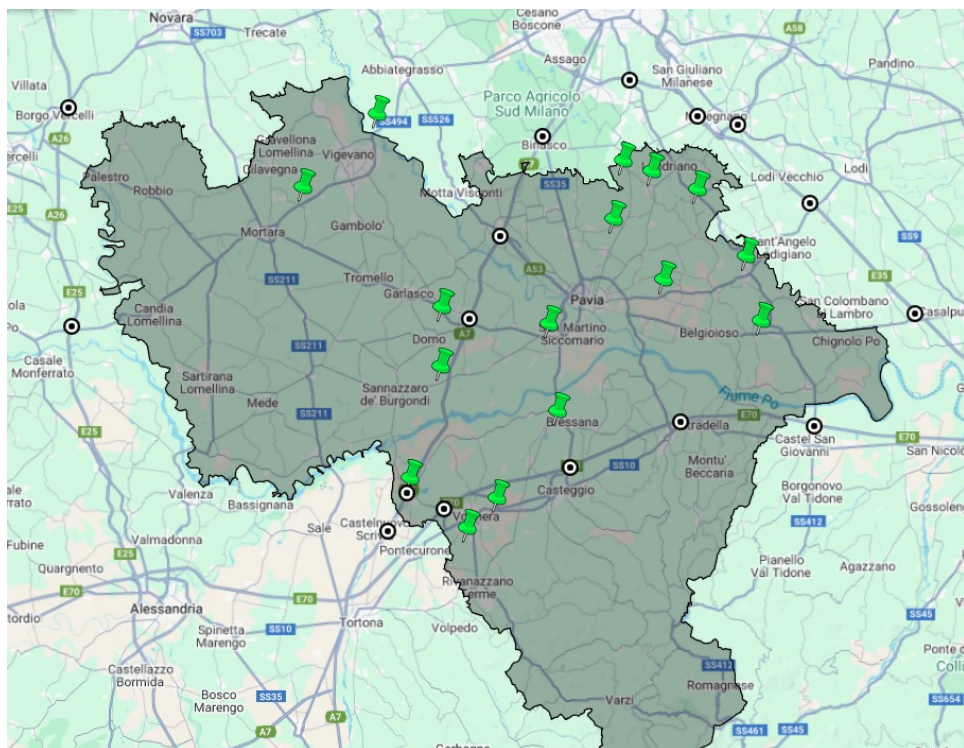
La localizzazione delle 16 postazioni di rilevamento è stata definita sulla base del rango delle strade nella rete viabilistica provinciale, della localizzazione di insediamenti logistici e produttivi esistenti, dei possibili sviluppi urbanistici ed in relazione al sistema

di accessibilità alla rete principale ed al sistema autostradale.

In tale contesto, la campagna di monitoraggio del traffico effettuata nella primavera del 2025 è stata predisposta ad integrazione, completamento e confronto con il data base informativo di una precedente campagna di monitoraggio sulla mobilità provinciale, con indagini di traffico effettuate nella primavera del 2022 su 17 sezioni stradali.



*Localizzazione delle 16 postazioni di rilevamento del traffico veicolare (anno 2022)*

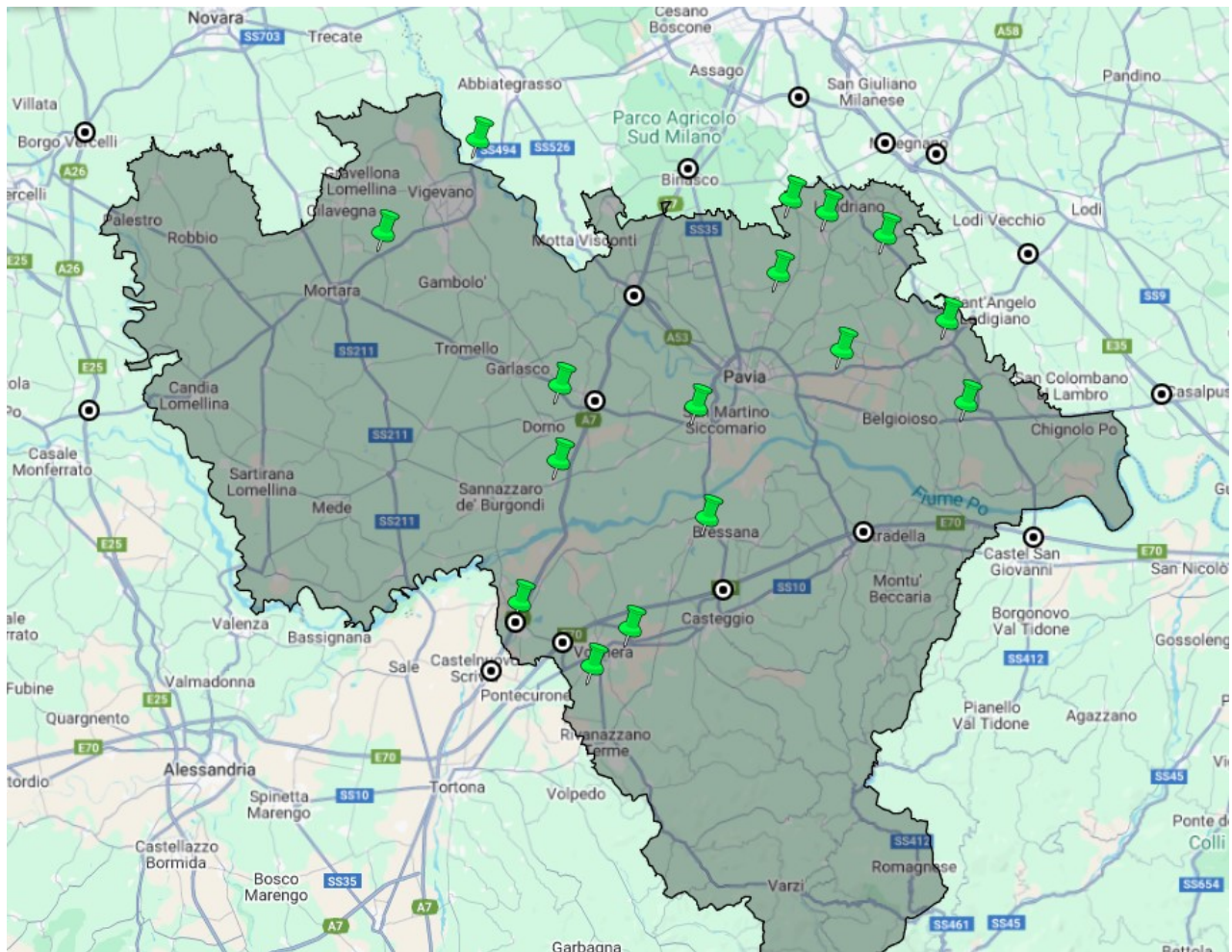


*Localizzazione delle 17 postazioni di rilevamento del traffico veicolare (anno 2025)*

Nelle tabelle che seguono si riportano i risultati sintetici del piano di indagine.

<b>STRADA</b>	<b>COMUNE</b>	<b>COMPETENZA</b>	<b>PERIODO</b>
SP2	VIDIGULFO	PROVINCIA DI PAVIA	25-31 marzo 2025
SP205	SIZIANO	PROVINCIA DI PAVIA	25-31 marzo 2025
SPexSS412	TORREVECCHIA PIA	PROVINCIA DI PAVIA	25-31 marzo 2025
SPexSS596	GROPELLO CAIROLI	PROVINCIA DI PAVIA	25-31 marzo 2025
SP205	SAN GENESIO E UNITI	PROVINCIA DI PAVIA	25-31 marzo 2025
SP12	CASEI GEROLA	PROVINCIA DI PAVIA	4-10 aprile 2025
SS461	VOGHERA	ANAS	4-10 aprile 2025
SS494	ABBIATEGRASSO	ANAS	25-31 marzo 2025
SPexSS412	VILLANTERIO	PROVINCIA DI PAVIA	4-10 aprile 2025
SPexSS596	SAN MARTINO SICCOMARIO	PROVINCIA DI PAVIA	4-10 aprile 2025
SS494	PARONA	ANAS	25-31 marzo 2025
SPexSS35	BRESSANA BOTTARONE	PROVINCIA DI PAVIA	4-10 aprile 2025
SP193bis	PIEVE ALBIGNOLA	PROVINCIA DI PAVIA	4-10 aprile 2025
SPexSS234	CORTEOLONA	PROVINCIA DI PAVIA	4-10 aprile 2025
SS10	VOGHERA	ANAS	4-10 aprile 2025
SPexSS235	ALBUZZANO	PROVINCIA DI PAVIA	25-31 marzo 2025





Postazioni di rilevamento, competenze e periodo di indagine (anno 2025)

POSTAZIONE	DIR. 1	DIR. 2	TGM	N.PES	% PES	vph
TANGENZIALE EST	21.473	19.784	41.257	2.848	6,9%	1.500-1.600
SS35	12.052	12.166	24.218	1.177	4,9%	900-1.200
SS35	10.704	10.602	21.306	2.091	9,8%	800-1.000
SS755	8.694	8.594	17.288	1.248	7,2%	700-800
SP2	7.921	8.740	16.661	959	5,8%	800-900
SS234	7.157	7.213	14.370	1.321	9,2%	600-800
SS494	7.427	6.808	14.235	1.678	11,8%	600
SP205	6.902	6.728	13.630	1.086	8,0%	700-900
SS235	6.396	6.362	12.758	1.257	9,9%	500-600
SS596	6.025	6.385	12.410	2.174	17,5%	500-700
SS412	5.871	5.943	11.814	1.643	13,9%	600-700
TANGENZIALE	6.041	5.595	11.636	1.111	9,5%	500
SS10	5.762	5.653	11.415	900	7,9%	500
SP202	5.604	5.479	11.083	484	4,4%	400-500
SP1	4.882	5.171	10.053	699	7,0%	400
SS412	3.990	3.941	7.931	1.230	15,5%	300
SS234	2.922	2.833	5.755	1.198	20,8%	200-300
TOTALE	129.823	127.997	257.820	23.104	9,0%	

**Traffico giornaliero medio ed incidenza mezzi pesanti (anno 2025)**

La strada più trafficata risulta la SS494 Vigevanese con un traffico giornaliero medio (TGM) bidirezionale di circa 25 mila auto con flussi nelle ore di punta dell'ordine di 1.200 veicoli bidirezionali ed una incidenza dei mezzi pesanti ( $L > 7.5m$ ) di quasi l'8%. Si osserva un primo gruppo di strade con un TGM tra i 15 e 20 mila veicoli, tra cui la SP2 e la SS235 dove si rileva il maggior transito di mezzi pesanti (2.632 al giorno); a seguire si conta un altro folto gruppo di strade dove il traffico giornaliero si attesta tra i 10 e i 15 mila veicoli, tra queste la SS412 della Val Tidone dove l'incidenza del traffico pesanti sfiora il 14%.

Nella tabella a seguire si rappresenta la graduatoria dei dati rilevati rispetto al traffico pesante che per metà delle strade supera i 1.000 veicoli al giorno.



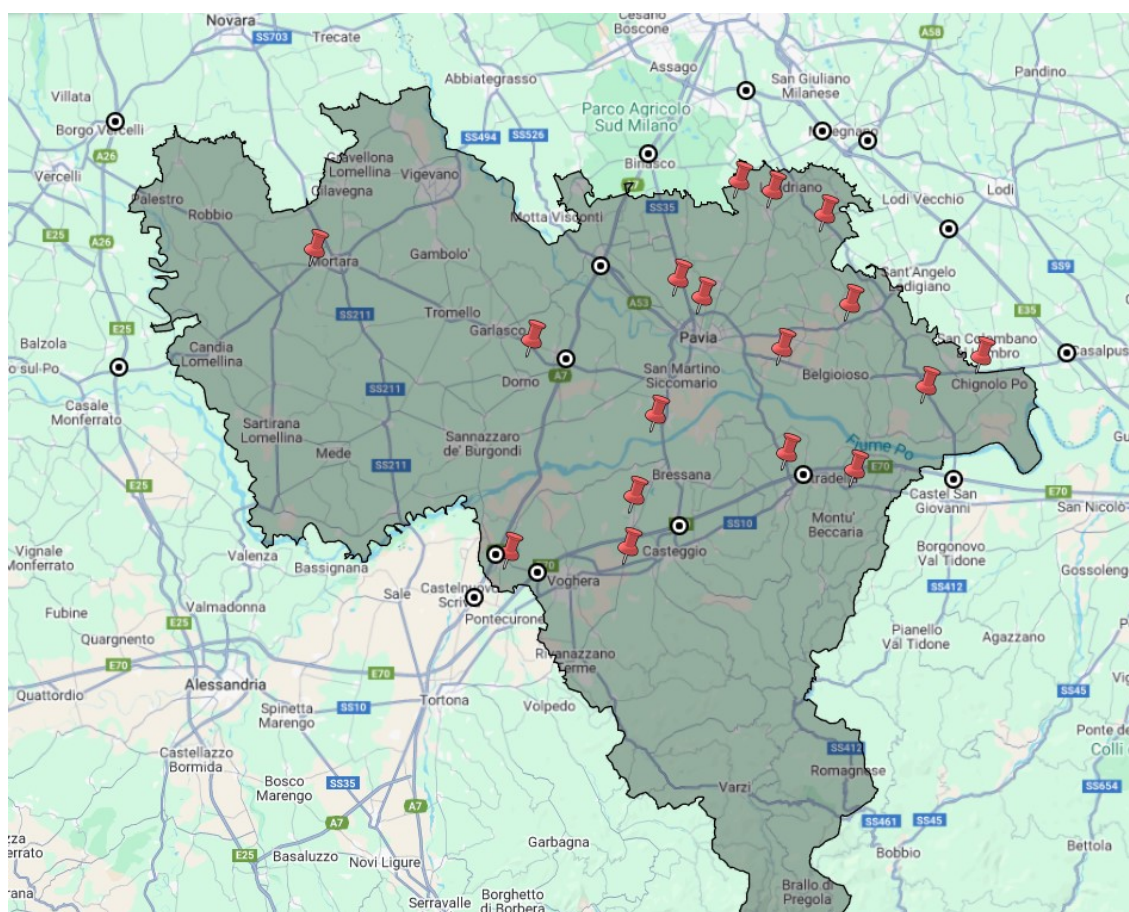
POSTAZIONE	DIR. 1	DIR. 2	TGM	N. PES	% PES.	vph max
SS235	9.224	8.811	18.035	<b>2.632</b>	14,6%	850-800
SS596	6.378	6.833	13.211	<b>2.125</b>	16,1%	600-800
SS596	8.391	9.338	17.729	<b>1.912</b>	10,8%	900-900
SS494	12.857	11.608	24.465	<b>1.906</b>	7,8%	1.300-1.100
SS412	5.494	5.694	11.188	<b>1.550</b>	13,9%	600-600
SS234	5.162	5.111	10.273	<b>1.441</b>	14,0%	400-450
SS35	4.470	4.168	8.638	<b>1.437</b>	16,6%	350-350
SP2	8.464	10.063	18.527	<b>1.233</b>	6,7%	900-1.000
SP205	8.559	8.037	16.596	<b>1.021</b>	6,2%	800-800
SP205	6.826	6.325	13.151	<b>922</b>	7,0%	800-700
SS494	8.346	8.375	16.721	<b>881</b>	5,3%	800-750
SP12	1.987	1.859	3.846	<b>793</b>	20,6%	180-180
SS235	5.276	5.556	10.832	<b>787</b>	7,3%	600-700
SP193bis	2.567	2.628	5.195	<b>475</b>	9,1%	250-250
SS461	6.104	6.067	12.171	<b>461</b>	3,8%	500-500
SS10	5.936	6.547	12.483	<b>191</b>	1,5%	600-600
TOTALE	106.041	107.020	213.061	<b>19.767</b>	9,3%	

Traffico giornaliero medio – graduatorie per traffico pesante (**anno 2025**)

### **Campagna di monitoraggio del traffico (anno 2022)**

Nelle tabelle che seguono si rappresentano i principali risultati della campagna di indagine condotta nel 2022 su 17 sezioni stradali del territorio provinciale.

STRADA	COMUNE	TURNO	DATE
SP2	VIDIGULFO	1	14-20 maggio 2022
TANGENZIALE EST PAVIA	PAVIA	2	15-21 giugno 2022
SS412	SANTA CRISTINA E BISSONE	1	14-20 maggio 2022
SP205	SIZIANO	1	14-20 maggio 2022
SS10	STRADELLA	1	14-20 maggio 2022
SS234	LINAROLO	1	14-20 maggio 2022
SS234	CHIGNOLO PO	1	14-20 maggio 2022
SS412	TORREVECCHIA PIA	1	14-20 maggio 2022
SS235	MAGHERNO	1	14-20 maggio 2022
SS35	PAVIA	1	14-20 maggio 2022
SP202	BRONI	1	14-20 maggio 2022
SS596	GROPELLO CAIROLI	2	15-21 giugno 2022
TANGENZIALE CASTEGGIO-VOGHERA	MONTEBELLO DELLA BATTAGLIA	2	15-21 giugno 2022
SS494	MORTARA	2	15-21 giugno 2022
SS35	CAVA MANARA	2	15-21 giugno 2022
SS755	CASEI GEROLA	2	15-21 giugno 2022
SP1	LUNGAVILLA	2	15-21 giugno 2022



Postazioni di rilevamento, competenze e periodo di indagine (anno 2022)

POSTAZIONE	DIR. 1	DIR. 2	TGM	N.PES	% PES	vph
TANGENZIALE EST	21.473	19.784	<b>41.257</b>	2.848	6,9%	1.500-1.600
SS35	12.052	12.166	<b>24.218</b>	1.177	4,9%	900-1.200
SS35	10.704	10.602	<b>21.306</b>	2.091	9,8%	800-1.000
SS755	8.694	8.594	<b>17.288</b>	1.248	7,2%	700-800
SP2	7.921	8.740	<b>16.661</b>	959	5,8%	800-900
SS234	7.157	7.213	<b>14.370</b>	1.321	9,2%	600-800
SS494	7.427	6.808	<b>14.235</b>	1.678	11,8%	600
SP205	6.902	6.728	<b>13.630</b>	1.086	8,0%	700-900
SS235	6.396	6.362	<b>12.758</b>	1.257	9,9%	500-600
SS596	6.025	6.385	<b>12.410</b>	2.174	17,5%	500-700
SS412	5.871	5.943	<b>11.814</b>	1.643	13,9%	600-700
TANGENZIALE	6.041	5.595	<b>11.636</b>	1.111	9,5%	500
SS10	5.762	5.653	<b>11.415</b>	900	7,9%	500
SP202	5.604	5.479	<b>11.083</b>	484	4,4%	400-500
SP1	4.882	5.171	<b>10.053</b>	699	7,0%	400
SS412	3.990	3.941	<b>7.931</b>	1.230	15,5%	300
SS234	2.922	2.833	<b>5.755</b>	1.198	20,8%	200-300
TOTALE	129.823	127.997	<b>257.820</b>	23.104	9,0%	

Traffico giornaliero medio ed incidenza mezzi pesanti (**anno 2022**)

La sezione maggiormente trafficata è la tangenziale di Pavia con flussi superiori a 40 mila veicoli al giorno e punte orarie bidirezionali di 1.600 veicoli. Il traffico pesante sulla tangenziale è dell'ordine dei 2.800 veicoli al giorno. Tra i 15 ed oltre ai 20 mila veicoli al giorno si rilevano la SS35 e la SP2 dove l'incidenza dei mezzi pesanti sfiora il 10%. Il TGM registrato nella parte prevalente della rete si mantiene tra i 10 e 15 mila veicoli.

Nella tabella a seguire si rappresenta la graduatoria dei dati rilevati rispetto al traffico pesante che per metà delle strade supera i 1.200 veicoli al giorno.

POSTAZIONE	DIR. 1	DIR. 2	TGM feriale	N PES.	% PES.	vph
TANGENZIALE EST	21.473	19.784	41.257	<b>2.848</b>	6,9%	1.500-1.600
SS596	6.025	6.385	12.410	<b>2.174</b>	17,5%	500-700
SS35	10.704	10.602	21.306	<b>2.091</b>	9,8%	800-1.000
SS494	7.427	6.808	14.235	<b>1.678</b>	11,8%	600
SS412	5.871	5.943	11.814	<b>1.643</b>	13,9%	600-700
SS234	7.157	7.213	14.370	<b>1.321</b>	9,2%	600-800
SS235	6.396	6.362	12.758	<b>1.257</b>	9,9%	500-600
SS755	8.694	8.594	17.288	<b>1.248</b>	7,2%	700-800
SS412	3.990	3.941	7.931	<b>1.230</b>	15,5%	300
SS234	2.922	2.833	5.755	<b>1.198</b>	20,8%	200-300
SS35	12.052	12.166	24.218	<b>1.177</b>	4,9%	900-1.200
TANGENZIALE	6.041	5.595	11.636	<b>1.111</b>	9,5%	500
SP205	6.902	6.728	13.630	<b>1.086</b>	8,0%	700-900
SP205	7.921	8.740	16.661	<b>959</b>	5,8%	800-900
SS10	5.762	5.653	11.415	<b>900</b>	7,9%	500
SP1	4.882	5.171	10.053	<b>699</b>	7,0%	400
SP202	5.604	5.479	11.083	<b>484</b>	4,4%	400-500
TOTALE	129.823	127.997	257.820	<b>23.104</b>	9,0%	

Traffico giornaliero medio – graduatorie per traffico pesante (anno 2022)

Anche rispetto alla consistenza dei mezzi pesanti, la tangenziale di Pavia risulta la più trafficata con flussi dell'ordine di oltre 2.800 veicoli pesanti al giorno.

In ultimo, si constata una certa stabilità dei flussi veicolari rilevati sulla rete provinciale tra il 2022 ed il 2025.

## **15. ANALISI DELLA VIABILITA' PROVINCIALE E DEGLI ASSI INFRASTRUTTURALI STRATEGICI**

Coerentemente con le disposizioni del vigente Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), all'interno delle Norme di attuazione, detta delle disposizioni finalizzate ad individuare uno strumento specifico dove approfondire tutti gli aspetti viabilistici dell'intero territorio provinciale, e in relazione alla natura della variante si è reso necessario verificare e adeguare uno studio sulla viabilità provinciale.

Lo studio della viabilità provinciale è stato redatto in linea con gli obiettivi del Codice della strada quali "il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali".

Conseguentemente si è proceduto:

- all'aggiornamento della classificazione della rete stradale provinciale, anche a seguito del recente trasferimento di parte della viabilità a ANAS SpA (avvenuta il 3.5.2021);
- all'individuazione delle criticità, in termini di sicurezza e funzionalità (trasporto privato e trasporto pubblico) delle infrastrutture e delle linee di intervento relative;
- alla Classificazione tecnico-funzionale della rete stradale di progetto a norma dell'art. 2 commi 2 e 6 lettera C del Dlgs 30 aprile 1992 N. 285 "Nuovo Codice della strada" e successive modifiche ed integrazioni ed in coerenza con la DGR 3 dicembre 2004 N. 7/19709;
- all'Individuazione degli interventi di adeguamento della rete stradale per priorità e articolati per componenti, quali incidentalità e sicurezza, stato manutentivo, segnaletica e pubblicità, illuminazione;
- alla previsione di un piano di monitoraggio;

L'aggiornamento della fase conoscitiva, ha permesso di stilare un resoconto sull'analisi sono state riportate le criticità stradali riferite all'intera viabilità strategica della Provincia oltre ovviamente a quelle di connessione con gli insediamenti logistici esistenti e di previsione.

Propedeuticamente si è provveduto ad un'analisi di massima che evidenzia i punti di forza e i punti di debolezza di ogni insediamento logistico individuando anche la distanza tra l'insediamento e il più vicino, o il più facilmente raggiungibile, casello autostradale

affidente.

Per ogni scheda sono stati individuati i seguenti parametri:

- Ampiezza della sede stradale: viene riportata la larghezza media della sezione e la classificazione della strada secondo quanto previsto dall'art. 2 del D.Lgs 285/92 e s.m.i. (Nuovo Codice della Strada) e la tabella riporta l'adeguatezza o meno della sezione sulla base delle condizioni di traffico.
- Andamento planimetrico: la tabella riporta la verifica sull'andamento planimetrico dell'infrastruttura viabilistica individuando la regolarità o meno del tracciato. Nel campo note sono indicate le eventuali criticità rilevate.
- Sottofondo stradale: tale voce di tabella individua l'adeguatezza o meno del sottofondo stradale sulla base dello stato di fatto rilevato.
- Manufatti stradali e armamento: in questa voce vengono individuati i principali manufatti rilevati sul tracciato (ponti, cavalcavia, rotatorie e attraversamenti idraulici, ecc.) che possono in qualche modo limitare il livello di servizio, presente e/o futuro, dell'infrastruttura viabilistica; viene inoltre segnalato l'eventuale armamento della strada (protezioni, difesa, illuminazione, ecc.).
- Banchina: indica la presenza o meno della banchina laterale al nastro stradale.
- Sicurezza banchina: indica la presenza o meno di sistemi di sicurezza in banchina (guard rail e/o sistemi di protezione)
- Corsi d'acqua adiacenti: indica la presenza o meno di un corso d'acqua adiacente alla banchina stradale che può in qualche modo influire sulla sicurezza del tracciato e/o rendere onerosi futuri interventi di ampliamento.
- Presenza di mezzzeria: indica la presenza o meno della mezzzeria della strada.
- Attraversamento centri urbani: indica se l'infrastruttura in oggetto attraversa dei centri abitati con conseguenti restringimenti sul tracciato e/o problematiche di sicurezza.
- Traffico rilevato:
- Livello di congestione del traffico: indica la congestione del traffico suddivisa nelle seguenti categorie: LCT1: alto, LCT2: medio, LCT3: basso.

I dati raccolti sono stati esplicitati in forma tabellare.

La documentazione prodotta è fondamentale circa gli interventi di riqualificazione da prevedere, e da concordare con i competenti uffici provinciali per ogni tratto viabilistico individuato, come ottimali per raggiungere i poli logistici.

Gli interventi individuati risultano prioritari al fine di mantenere adeguate condizioni strutturali e di sicurezza sul tratto viabilistico e consentiranno di poter migliorare/adeguare le caratteristiche viabilistiche del tracciato ricomprendendo le eventuali azioni di ampliamento per il passaggio alla categoria superiore della strada e risolvere, ove possibile, la problematica dell'attraversamento dei centri urbani cercando inoltre di migliorare l'attuale livello di congestione del traffico.

Sulla base dei dati e della situazione viabilistica rilevata, il percorso di collegamento delle nuove attività logistiche – su rete esistente o di nuova previsione – dovrà essere connesso con il primo casello o svincolo autostradale utile e/o con la rete principale di collegamento (almeno in classe C1) a tale casello/svincolo.

La rete coinvolta da tali percorsi dovrà essere adeguata al fine di raggiungere livelli di servizio sostenibili rispetto alla mobilità esistente e/o alle proposte di nuova viabilità tenendo conto sia delle strategie e priorità del PTCP che delle criticità espresse dalle schede del fascicolo “M4: Individuazione della viabilità strategica alle attività di logistica, agli insediamenti produttivi di interesse sovracomunale e relative criticità - Schede criticità stradali

## **16. DISCIPLINA DATA CENTER**

I data center stanno vivendo ormai da 20 anni un incremento continuo del traffico e soprattutto negli ultimi tempi hanno subito una critica accelerata. Il grande incremento è conseguente a fenomeni quali il Cloud, l'Edge Computing, l'Internet of Things, i Big Data e il 5G.

La Lombardia è un polo strategico per i data center grazie all'elevata concentrazione di questi centri e agli investimenti che sta attirando.

Questa centralità strategica, tuttavia, comporta anche significative sfide ambientali legate al consumo energetico e di suolo, spingendo la regione a introdurre nuove proposte normative per regolamentare lo sviluppo in modo sostenibile e compatibile con il territorio.

La Regione Lombardia in attesa di specifiche norme nazionali con la Deliberazione di Giunta Regionale n. XII/2629 del 24 giugno 2024, fornisce prime indicazioni ai soggetti interessati alla realizzazione di data center e indirizzi uniformi ai Comuni. L'assenza di una legislazione specifica in materia, infatti, ha comportato incertezze tra gli operatori, lasciando finora ampi margini di discrezionalità ai Comuni.

Sulla scia della disciplina regionale la presente variante in relazione agli impatti indotti ha inteso fornire disposizioni di carattere generale ritenendo opportuno introdurre il principio di concertazione e perequazione al fine di assicurare il più possibile una

pianificazione sostenibile.

## **17. ASPETTI 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 pianiziale;
- 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.

## **18. EFFETTI DELLA VARIANTE**

La presente variante ha portato ad individuare 5 ambiti territoriali idonei (ATI), e specificatamente:

- a) ATI Pavia ovest;
- b) ATI Gropello Cairoli;
- c) ATI Casei Gerola ;
- d) ATI Casteggio;

e) ATI Broni - Stradella.

Per ognuno di essi è stata predisposta un'apposita scheda che ne caratterizza gli aspetti urbanistici, gli aspetti viabilistici ed ambientali oltre che vincolistici.

La variante inoltre ha riguardato inoltre la modifica delle Norme Tecniche di Attuazione. In particolare è stato completamente sostituito l'art. VIII-1 "Insediamenti di logistica" del titolo VIII del vigente PTCP.

Viene inoltre inserito nel titolo VII delle norme del vigente PTCP la disciplina integrativa relativa ai data center

Le Norme Tecniche di Attuazione vengono proposte all'adozione come stralcio degli articoli interessati con evidenza con carattere di colore rosso dei nuovi articoli introdotti e con carattere barrato delle norme stralciate, che in forma finale

## **19. ELABORATI DI VARIANTE**

- Rilievi del traffico lungo la viabilità provinciale - Principali risultati
- Allegato L01 "Studio e aggiornamento del quadro conoscitivo della logistica e della viabilità provinciale - Relazione e schedatura"
- Allegato L02 "Studio e aggiornamento del quadro conoscitivo della logistica e della viabilità provinciale - Tavola dello stato ricognitivo"
- Allegato M "Allegato M: Individuazione della viabilità strategica alle attività di logistica, agli insediamenti produttivi di interesse sovracomunale e relative criticità - Relazione" (Rev. 2025)
- Allegato M1 "Individuazione assi stradali strategici - Esistenti, di previsione e zone di criticità" (tavola grafica scala 1:100.000 - Rev. 2025)
- Allegato M2 "Individuazione assi stradali strategici - Di previsione" (tavola grafica scala 1:100.000 - Rev. 2025)
- Allegato M3 "Individuazione assi stradali strategici - Zone di criticità" (tavola grafica scala 1:100.000 - Rev. 2025)
- Allegato M4 "Individuazione della viabilità strategica alle attività di logistica, agli insediamenti produttivi di interesse sovracomunale e relative criticità - Schede criticità stradali" (Rev. 2025)
- Relazione illustrativa delle modifiche proposta alla Normativa di PTCP
- Schede degli Ambiti Territoriali Idonei (ATI)
- Tavola 7 "Aree non idonee alla localizzazione di insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale"