



Settore Tutela Ambientale, Promozione del Territorio e Sostenibilità

Class/Fasc:2019.009.006.2

DECRETO n. 1/2019

OGGETTO: Verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi del d.lgs. 152/2006 e ss. mm. ii. e della l.r. 5/2010 e ss.mm.ii., relativa al progetto di realizzazione di un edificio industriale, a uso deposito per stoccaggio, confezionamento e movimentazione merci, in ampliamento di un esistente insediamento in comune di Landriano. (codice SILVIA: VER0158-PV). Proponente: Soc. VAILOG srl.

La Dirigente responsabile del Settore Tutela Ambientale, Promozione del Territorio e Sostenibilità

visti:

- l'art. 107 comma 3 del D.Lgs. n. 267 del 18 agosto 2000;
- visto il Decreto del Presidente della Provincia di Pavia, repertorio n. 104 del 05/04/2018 di nomina della Dirigente responsabile del Settore Tutela Ambientale, Promozione del Territorio e Sostenibilità;
- il D.lgs. 3 aprile 2006 n. 152 e s.m.i., recante "Norme in materia ambientale";
- la l.r. 2 febbraio 2010 n. 5 e s.m.i.: "Norme in materia di valutazione di impatto ambientale";
- il r.r. n.5 del 21 novembre 2011: "attuazione della l.r. 5/2010 (Norme in materia di valutazione di impatto ambientale);

richiamata la documentazione depositata dal proponente, comprensiva dello studio preliminare ambientale, degli elaborati progettuali, nonché delle successive integrazioni;

preso atto che il progetto proposto viene sottoposto a verifica di assoggettabilità a V.I.A., con competenza provinciale, secondo quanto disposto dalla l.r. n. 5/2010 e s.m.i., Allegato B, Punto 7, lettera e2) "Piattaforme logistiche non intermodali, depositi di merci o veicoli, centri di magazzinaggio generale e simili, che interessano una superficie operativa superiore a 3 ettari";

preso atto che il progetto non è localizzato in area naturale protetta come definita ai sensi della L. 394/1991 ed è sottoposto alla verifica dell'assoggettabilità alla procedura di V.I.A.;

vista la relazione di istruttoria redatta dai competenti uffici, n. di repertorio 442 del 06/06/2019, dalla quale si evince, in particolare, quanto segue:

✓ **Iter del procedimento**

Il procedimento in argomento risulta formalmente avviato dal 26/02/2019, data di pubblicazione sul sito web SILVIA di Regione Lombardia dello studio ambientale con relativi allegati. L'istanza presentata dalla Soc. Vailog srl (P.I.: 03883480968), con sede legale in strada 3, Palazzo B3 di Assago (MI), riguarda in particolare l'ampliamento di un insediamento destinato al deposito per stoccaggio, confezionamento e movimentazione merci. Il progetto proposto viene sottoposto a verifica di assoggettabilità a V.I.A., con competenza provinciale, secondo quanto disposto dalla l.r. n. 5/2010 e s.m.i., Allegato B, Punto 7, lettera e2) "Piattaforme logistiche, depositi di merci o veicoli, centri di magazzinaggio generale e simili, che interessano una superficie operativa superiore a 3 ettari".

Il proponente ha presentato quietanza di versamento degli oneri istruttori avvenuto in data 19/01/2019, con integrazione del 01/03/2019 secondo le disposizioni di cui all'art. 3 comma 5 della l.r. 5/2010 e ss.mm.ii. e dell'allegato "A" al r.r. 5/2011.

Con nota di prot. prov. n. 12635 del 26/02/2019, è stato comunicato ai componenti della Commissione provinciale per la VIA, al Comune di Landriano, ad ARPA Dipartimento di Pavia e Lodi e ad ATS Pavia il deposito dell'istanza in oggetto e dell'allegata documentazione, contestualmente si è chiesta l'espressione di parere di competenza.

Da parte degli Enti interessati sono stati ricevuti i seguenti documenti di osservazioni e / o richieste di integrazioni: ARPA Lombardia – Dipartimento di Pavia e Lodi con nota del 28/03/2019, acquisita agli atti provinciali con n. di prot. 19589;

ATS Pavia, con nota del 19/04/2019, acquisita agli atti provinciali con n. di prot. 24337.

Il Comune di Landriano ha fornito parere con nota del 12/04/2019, acquisita al protocollo provinciale con n. 23196 del 15/04/2019.

Nei termini previsti non sono pervenute osservazioni da parte del pubblico.

Sulla base dei pareri espressi dalla Commissione Provinciale per la VIA e dagli Enti coinvolti, con nota di prot. prov. n. 25177 del 29/04/2019, si sono richieste integrazioni al progetto ed allo Studio preliminare ambientale alla Società VAILOG srl, da presentarsi entro 45 giorni dal ricevimento della suddetta nota.

Le integrazioni richieste sono state trasmesse in data 10/05/2019, agli atti provinciali con prot. n. 27555.

A seguito delle integrazioni prodotte dal proponente, con nota di prot. prov. n. 27678 del 13/05/2019, si è richiesto agli Enti coinvolti e alla Commissione provinciale per la VIA l'espressione di parere di competenza.

I pareri degli Enti coinvolti sono stati resi come segue:

ARPA Lombardia – Dipartimento di Pavia e Lodi con nota di prot. prov. n. 31239 del 29/05/2019;

ATS Pavia, con nota di prot. prov. n. 31678 del 30/05/2019.

Comune di Landriano con nota acquisita agli atti provinciali con prot. n. 23196 del 15/04/2019.

Al fine di perseguire l'ottenimento delle diverse autorizzazioni previste, considerato che le aree interessate sono classificate agricole dal PGT vigente e agricole di interesse strategico dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, a livello procedurale sono state attivate:

- procedura di VAS, nelle modalità previste dalla Dgr n. 8/6420 del 27/12/2007;

- procedura di assoggettabilità a VIA, nelle modalità previste dalla L.r. 2 febbraio 2010 n. 5.

Con Delibera di Giunta Comunale n.122 del 18-10-2018, il Comune di Landriano ha avviato la procedura di variante al PGT e la relativa Valutazione Ambientale Strategica, modifica che attiene anche alla variante al PTCP, avviata con decreto provinciale (decreto presidenziale n. 255 del 24/09/2018).

Con Prot. n. 758 del 18 gennaio 2019, il Comune di Landriano ha decretato che *"la procedura di Assoggettabilità a VAS non evidenzia l'insorgenza di particolari criticità ambientali, inoltre si evince il rispetto e la coerenza dei disposti di legge e degli obiettivi delle pianificazioni declinati dalla L.r. 15/2005 e ss.mm.ii; e, quindi, di non assoggettare le varianti del PGT del comune di Landriano e del PTCP della Provincia di Pavia conseguenti alla proposta progettuale del SUAP alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS)".*

L'Amministrazione comunale ha provveduto a pubblicare il citato decreto sull'Albo Pretorio, sul sito web comunale e sul portale SIVAS della Regione Lombardia, nonché a inviare il provvedimento ai soggetti competenti in materia ambientale e agli enti territorialmente interessati, specificatamente individuati nella Delibera comunale.

Infine, si riporta che l'Amministrazione Provinciale di Pavia, con Decreto Presidenziale n° 33 del 19/02/2019, a oggetto *"Adozione di Variante Semplificata al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale conseguente a proposta di modifica del Comune di Landriano"*, [...] decreta di *"adottare, per le motivazioni espresse in premessa, la variante al PTCP vigente, come proposta dal Comune di Landriano, consistente nello stralcio degli ambiti agricoli strategici dell'area, [...], a modifica degli elaborati cartografici del PTCP vigente, denominati "Ambiti Agricoli Strategici tav. 6b [...]"*, nonché, *"stante l'urgenza di avviare le procedure in oggetto, decreta di rendere il presente atto immediatamente eseguibile"*.

La variante al PTCP, comportante la ripermimetrazione degli ambiti agricoli strategici, è stata definitivamente approvata dal Consiglio Provinciale in data 03/06/2019 con Delibera n.25.

Di seguito, in sintesi, si riportano i principali dati progettuali e ambientali esposti dallo Studio Ambientale e dai relativi allegati.

✓ **Sintesi progettuale e ambientale**

Inquadramento territoriale

Il sito di intervento è ubicato a Sud del centro abitato di Landriano ed è prossimo alla strada SP 412 della Val Tidone, la quale risulta in collegamento con la SP 02 Pavia – Melegnano tramite una rotatoria. La superficie sulla quale si svilupperà l'intervento è pianeggiante, con una leggera pendenza verso Sud, con quote comprese tra 98,50 e 97,40 m s.l.m..

L'intervento è costituito da un corpo di fabbrica denominato "Comparto D" ad uso deposito, con annessa palazzina uffici. La strada di accesso al lotto è collegata tramite rotatoria alla Strada Provinciale n. 412, attualmente esistente. Sarà realizzato un ingresso principale al fabbricato in prossimità della palazzina uffici e delle aree di carico/scarico e accessi di servizio per un'area destinata a parcheggio per le autovetture.

Il nuovo intervento avrà ingombro massimo di 314,80 m di lunghezza e larghezza di 110,00 m massima e di 77,21 m minima; sarà suddiviso in n. 2 compartimentazioni e la maglia strutturale interna sarà di 25,37x21,88 m. La

palazzina uffici di forma rettangolare verrà posta nell'angolo a sud-ovest, avrà superficie coperta di 772,10 mq e sup. lorda di pavimento pari a 1.544,20 mq (su due piani). Lungo il lato sud e il lato ovest verranno realizzati i parcheggi per le autovetture a servizio del complesso immobiliare oltre agli accessi principali agli uffici e agli spogliatoi, sviluppati al piano terreno. Le bocche di carico/scarico per gli automezzi verranno realizzate su tre lati, opportunamente attrezzate ed accessibili attraverso i piazzali esterni. I locali accessori quali la stazione di pressurizzazione ed il rispettivo serbatoio (utilizzati da entrambi gli edifici) saranno ubicati sempre sul lato nord; la cabina Enel, da realizzare, verrà ubicata sul lato sud del lotto oggetto di intervento.

Di seguito si riportano i dati significativi rispetto alle superfici del comparto:

SUPERFICIE AREA A DISPOSIZIONE Mq 75.500

SUPERFICIE TERRITORIALE Mq 58.000

SUPERFICIE FONDIARIA Mq 49.600, di cui:

- a) SUPERFICIE COPERTA Mq 29.400
- b) PARCHEGGIO Mq 12.985
- c) VIABILITA' INTERNA Mq 4.253
- d) VERDE Mq 3.018.

MITIGAZIONI:

- NEL COMPARTO Mq 5.840
- FUORI COMPARTO IN AREE ADIACENTI NELLA DISPONIBILITA' Mq 13.130
- FUORI COMPARTO IN AREE NELLA DISPONIBILITA' ZONA GEODIS Mq 7.874
- FUORI COMPARTO Mq 31.156.

Il fabbricato industriale avrà un'altezza massima extradosso copertura di 12,00 m; la struttura portante sarà costituita da pilastri e travi prefabbricati, con resistenza al fuoco R120'. La struttura di copertura sarà in *bacacier*, avrà quindi una doppia orditura di travi in cls (travi principali e arcarecci) sormontata da lamiera grecata in acciaio, barriera al vapore, materassino isolante e, infine, impermeabilizzazione in PVC. Superiormente i lucernari traslucidi apribili elettricamente, saranno realizzati in lastre curve grecate autoportanti in resina poliestere rinforzati con fibre di vetro, protezione ai raggi UV, colore opalino diffondente; inferiormente saranno ubicati lucernari traslucidi realizzati con lastre piane in policarbonato alveolare, con protezione UV, colore opalino diffondente, completi di rete anticaduta.

I muri perimetrali saranno realizzati in parte con pannelli sandwich di varie tonalità disposti orizzontalmente e, in parte, specificatamente dove saranno previste le baie di carico e le U.S., con pannelli prefabbricati in cls, successivamente verniciati. Il corpo di fabbrica D sarà suddiviso, al suo interno, in compartimentazioni mediante muri realizzati con pannelli prefabbricati, serramenti e opportuni filtri, il tutto con resistenza al fuoco R120'. Nel dettaglio, il corpo D sarà suddiviso in:

- Comparto D1, che avrà una superficie lorda di 6.967 m².
- Comparto D2, che avrà una superficie lorda di 7.072 m².
- Comparto D3, che avrà una superficie lorda di 13.354 m².

Rete di fognatura acque nere: per quanto riguarda i reflui scaricati sono tutti di tipo civile e non sono previsti scarichi derivanti da lavorazioni industriali. Tutte le acque nere provenienti dai servizi igienici e spogliatoi verranno convogliate con apposita rete fognaria interna che verrà collegata all'esistente, già a servizio dell'ambito produttivo e, quindi, all'impianto di depurazione di liquami di origine civile (depuratore).

Rete di fognatura acque bianche: la rete fognaria interna al comparto esistente prevede che le acque meteoriche siano convogliate, per gravità, ad un bacino di laminazione, esistente, costituito da un laghetto superficiale. Nel bacino è installato un gruppo di pompaggio dimensionato sulla massima portata scaricabile (10litri/secondo * ha) che convoglia le acque tramite tubazione in pressione, fino a un corso d'acqua privato, denominato Roggia Zuffolina (Cavetto della Gorgona), che sfocia naturalmente nel fiume Lambro Meridionale.

Viene allegato allo studio ambientale relazione specifica, a firma dall'Ing. Cassani, elaborata ai fini del rispetto dell'invarianza idraulica- idrogeologica.

Dal punto di vista qualitativo le acque di dilavamento in oggetto risultano prive di "prima pioggia" ai sensi del R.R. n.4/2006 e quindi non soggette a separazione e trattamento. Ai volumi di laminazione e alle portate dell'esistente sistema, si è provveduto a calcolare e aggiungere i valori calcolati per il nuovo comparto di progetto. Quindi, il sistema sarà adeguato come di seguito descritto:

- Rete fognaria del "Comparto D" collettata a gravità all'ampliamento del laghetto esistente mediante scatolare, alla sezione di chiusura, dalle dimensioni di 120 cm x 120 cm;
- Ampliamento del laghetto di laminazione esistente, per una superficie ulteriore di 10'000 m² e tirante medio di 1 m, per 10'000 m³ di ulteriore volume d'invaso.

Viabilità di accesso: il progetto prevede la realizzazione di un nuovo ramo di accesso sulla rotatoria esistente e un tratto di strada che, staccandosi da essa e attraversando il bacino di laminazione del comparto, corre parallelo alla recinzione del capannone esistente fino a raggiungere l'area del nuovo insediamento produttivo. Le larghezze delle nuove corsie in entrata ed uscita all'anello giratorio (comprensive di banchine) sono: braccio di entrata 4,50 m, braccio di uscita 5,10 m; i raggi di curvatura dei nuovi bracci di entrata e uscita (strisce di margine in destra), invece, braccio di entrata 18,00 m, braccio di uscita 25,00 m. La nuova strada a servizio della zona produttiva è

classificata come un'infrastruttura tipo "F-Strade locali"; tale scelta è dettata dalla necessità di garantire l'analogia tipologica con l'esistente via Baffi.

Il progetto indica le attività che saranno svolte all'interno del nuovo immobile sono, a titolo esemplificativo e non esaustivo:

- handling-in: ricevimento, scarico, codifica, e controllo qualitativo e quantitativo del prodotto;
- warehousing: stoccaggio del prodotto, pianificazione e gestione delle scorte e riordino;
- packaging: preparazione dei kit, imballaggi personalizzati, personalizzazione dei prodotti, conto lavorazioni, pianificazione dei fabbisogni e approntamento ordini;
- handling-out: preparazione spedizioni, evasione ordini, controllo consegne, trasporti e gestioni resi;
- coordinamento e gestione amministrativa: comprende tutta la gestione dei fabbisogni, ordini e servizi post-vendita per il cliente finale.

All'interno dell'insediamento in esame non sono previste lavorazioni di alcun genere dei prodotti, né consegne che all'interno dei fabbricati non è previsto l'utilizzo di apparecchiature per la lavorazione delle merci né sono previste lavorazioni e/o sistemi produttivi che generano fattori emissivi inquinanti.

La movimentazione delle merci già confezionate e imballate avviene tramite l'utilizzo di muletti elettrici, *trans pellet*.

Quadro programmatico.

Viene esplicitato un inquadramento normativo delle procedure di VIA e di Verifica di assoggettabilità a VIA, successivamente sono considerati e analizzati i seguenti strumenti di pianificazione e programmazione territoriale.

- PTR E PTP LOMBARDIA – PIANO TERRITORIALE REGIONALE E PIANO TERRITORIALE PAESAGGISTICO
- PIANO GESTIONE RISCHIO ALLUVIONI (PGRA)
- RETE ECOLOGICA REGIONALE (RER)
- PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE – PTCP
- PIANO DI INDIRIZZO FORESTALE DELLA PROVINCIA DI PAVIA – PIF
- PIANO ITTICO
- PIANO CAVE DELLA PROVINCIA DI PAVIA – PCP
- PIANO AGRICOLO TRIENNALE – PAT
- PIANO DEL TRAFFICO – PTVE
- MOSAICO DEGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI
- PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO (PGT)
- PIANO URBANO GENERALE DEI SERVIZI DEL SOTTOSUOLO (PUGSS)

Per quanto riguarda la coerenza dell'intervento con le previsioni pianificatorie sopra esposte, si rileva in particolare che:

- Dall'analisi del PTR e del PPR emerge una prossimità alla Strada panoramica n. 82. Al fine di superare la criticità, viene riferito che sono previste opere di mitigazione e compensazione con la finalità di contribuire a migliorare l'inserimento paesaggistico e vedutistico del progetto, con un generale miglioramento anche dello stato attuale dell'area di indagine e di interesse. Si rileva che tale vicinanza deve essere analizzata anche a livello di PTCP, infatti l'art. 26, comma 13 delle NTA di PPR così recitano: "Le province, in sede di formazione dei P.T.C., provvedono a: verificare e integrare a livello provinciale la rete della viabilità di fruizione paesaggistica, riferendosi, ove possibile, per la viabilità panoramica, alla cartografia regionale del Touring Club Italiano in scala 1/200.000; meglio definire i valori, le caratteristiche e le esigenze di tutela, anche per tratti, della viabilità storica e di fruizione paesaggistica di cui al presente articolo; fornire ai comuni indirizzi per il coordinamento dei loro strumenti urbanistici in merito alla riqualificazione delle banchine e dei territori contermini alla viabilità panoramica e alla viabilità fondamentale".
- Secondo il Piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP), l'area d'intervento è localizzata in Ambiti agricoli strategici di prevalente interesse produttivo. Pertanto, la destinazione d'uso dell'insediamento non risulta conforme alla destinazione urbanistica del sito e l'azonamento previsto dal PTCP è in contrasto con il progetto in analisi. In coerenza alla variante di PGT, in procedura SUAP, è stata avanzata richiesta, da parte del Comune, dello stralcio dell'ambito in analisi, in cui è previsto il progetto, delle aree azionate come agricole strategiche. Si evidenzia, a tal proposito, che è stato emesso decreto di non assoggettabilità alla VAS (Prot. 758 del 18 gennaio 2019 - Comune di Landriano).
- Piano Traffico Viabilità Extraurbana (PTVE): il progetto interferisce con un aumento del traffico indotto. Vengono previsti interventi e proposte per migliorare la sicurezza della viabilità extraurbana.
- Piano di Governo del Territorio: il sito d'intervento ricade in un Ambito agricolo proposto di interesse strategico. La destinazione d'uso dell'insediamento non risulta conforme alla destinazione urbanistica del sito. È in atto, pertanto, una variante urbanistica al PGT per cambio di destinazione urbanistica inerente il sito di intervento. Al proposito è stato emesso decreto di non assoggettabilità alla VAS (Prot. 758 del 18 gennaio 2019 - Comune di Landriano).
- Al riguardo di Vincoli e limitazioni, viene evidenziato che l'area di intervento risulta interessata o ricade:
 - o da PTCP provinciale di Pavia in:
 - Ambito Territoriale di Area Vasta n. 3, nella Unità tipologica di Paesaggio UDP n. 5 - Ambito del Pavese tra Ticino e Olona;

- è collocato a ridosso di una strada provinciale di interesse regionale (SP 412 *della Valtidone*);
- è collocato a ridosso di un ambito caratterizzato dalla presenza di logistiche;
- vede la presenza di *Siepi e Filari*;
- è ubicato a una distanza di oltre 1 km dal nucleo storico dell'abitato di Landriano, a Nord, e a circa 1 Km dalla zona classificata Areale di ritrovamento archeologico;
- o è ubicato a una distanza media di circa 500 m dal Fiume Lambro Meridionale per il quale vale il vincolo ai sensi del D.Lgs. n. 42 del 22/01/2004 (art. 142 – lett. c – Fascia di 150 m da sponde dei corsi d'acqua);
- o sono presenti lungo il perimetro occidentale e orientale del sito le fasce di rispetto di 5 m dovute alla presenza di due rogge (R. Taverna e R. Bolognina).

Come sopra detto, l'area di interesse per il progetto in analisi, nel PGT approvato, assume un azzonamento *Proposta di ambiti agricoli di interesse strategico*, per cui normati e tutelati a livello comunale e provinciale. In tal senso, il Comune di Landriano, con Delibera di Giunta n. 122 del 18-10-2018 ha dato avvio al procedimento di variante al Piano delle Regole del P.G.T. e contestuale avvio del procedimento, congiunto, di verifica di assoggettabilità alla VAS della variante al P.G.T. e al P.T.C.P.. Al fine di perseguire una variante urbanistica, è stata contestualmente inviata comunicazione alla Provincia di Pavia tesa a richiedere lo stralcio delle aree interessate dal progetto dagli *Ambiti agricoli di interesse strategico*. Con Prot. n. 758 del 18 gennaio 2019, il Comune di Landriano ha decretato che *la procedura di Assoggettabilità a VAS non evidenzia l'insorgenza di particolari criticità ambientali, inoltre si evince il rispetto e la coerenza dei disposti di legge e degli obiettivi delle pianificazioni declinati dalla L.r. 15/2005 e ss.mm.ii;* e, quindi, *di non assoggettare le varianti del PGT del comune di Landriano e del PTCP della Provincia di Pavia conseguenti alla proposta progettuale del SUAP alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).*

L'Amministrazione comunale ha provveduto a pubblicare il citato decreto sull'Albo Pretorio, sul sito web comunale e sul portale SIVAS della Regione Lombardia, nonché a inviare il provvedimento ai soggetti competenti in materia ambientale e agli enti territorialmente interessati, specificatamente individuati nella Delibera comunale.

La Provincia di Pavia con Decreto Presidenziale n.33 del 19/02/2019, ha adottato la variante al PTCP vigente come proposta dal Comune di Landriano, consistente nello stralcio degli ambiti agricoli strategici dell'area in argomento, a modifica degli elaborati cartografici del PTCP vigente, dando nel contempo atto che la verifica di assoggettabilità a VAS della variante al PTCP è assorbita dalla verifica di assoggettabilità conclusasi da parte dell'autorità competente con atto n.758 del 18/01/2019 il cui contenuto è qui da intendersi recepito ad ogni effetto per quanto possa occorrere. Si evidenzia, nello stesso Decreto Presidenziale, l'orientamento favorevole alla modifica del PTCP proposta dal Comune di Landriano, anche in considerazione dell'area interessata dal progetto di completamento ed ampliamento, e ritenendo che l'interesse all'ampliamento dell'attività economica esistente sia da valutare positivamente rispetto al mantenimento del terreno in questione nel contesto delle superfici agricole in cui esso si colloca, superfici che formano un ampio ambito agricolo la sottrazione dal quale del medesimo terreno non pregiudica la possibilità di riconoscerne la connotazione di specifico e peculiare rilievo, sotto il profilo congiunto dell'esercizio dell'attività agricola, dell'estensione e delle caratteristiche agronomiche del territorio, indicata dai criteri regionali in materia di ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico.

Non si rilevano altre sostanziali tipologie di vincoli o limitazioni all'interno o nelle immediate vicinanze del sito di interesse.

Quadro Ambientale

Il quadro di riferimento ambientale presentato argomenta circa le seguenti tematiche:

- caratteristiche dell'area;
- clima e atmosfera: premessa, riferimenti normativi, valori limite per la qualità dell'aria, stato del settore, stazioni e dati meteorologici relativi alla provincia di Pavia, stato di inquinamento atmosferico locale, analisi della mortalità per malattie dell'apparato respiratorio nella provincia di Pavia, piano regionale per la qualità dell'aria (PRQA) e piano regionale degli interventi per la qualità dell'aria, stima delle emissioni.

Si evidenzia al proposito quanto concluso dall'ampio capitolo.

La valutazione delle criticità del comparto atmosfera derivanti dalla realizzazione dell'intervento in esame è stata svolta stimando le maggiori emissioni del traffico indotto dall'intervento stesso. Le emissioni da traffico, infatti, vista la tipologia di attività prevista, sono da ritenersi la fonte di impatto nettamente più rilevante per il comparto atmosfera. Infatti, come anticipato nei capitoli proposti in precedenza, l'attività oggetto di valutazione non prevede alcuna forma di lavorazione e/o trasformazione che possa indurre alla produzione di altri nuovi inquinanti in atmosfera. La valutazione è stata quindi formulata tramite il confronto del dato così calcolato con le emissioni già esistenti nell'area. Come mostrato dallo studio viabilistico effettuato dalla Società TAU, interamente allegato allo Studio ambientale, la realizzazione del progetto di intervento determinerà un incremento nei volumi di traffico indotti sulla rete stradale esistente più prossima all'insediamento. Sono state quindi valutate le emissioni aggiuntive e sono state confrontate con quelle esistenti misurate nel comune di Landriano. Per quanto riguarda i dati del traffico indotto, sono stati acquisiti i dati dello studio viabilistico sopraccitato che ha valutato l'incremento sugli assi viari maggiormente gravati dal traffico indotto dall'attività della logistica. Le strade interessate da tale incremento risultano essere la

Strada Provinciale 412 in direzione Milano e in direzione Torrevecchia Pia e, secondariamente, la Strada Provinciale 02, in direzione Pavia.

Come viene riferito, dal confronto dello stato attuale con l'incremento calcolato si può ritenere che gli impatti sul comparto atmosfera, generati dagli aumenti del traffico veicolare previsto per la futura logistica, saranno di entità limitata; inoltre, si specifica che i dati di elaborazione sono stati volutamente aumentati (mezzi pesanti equiparati ai mezzi leggeri ecc.) per avere una stima cautelativa. Infine, i dati sono limitati ai soli tratti stradali considerati che non vedono un'estesa presenza di edifici residenziali, o comunque sensibili, in diretta adiacenza. Risulta comunque utile porre in essere tutte le misure di mitigazioni volte a limitare i flussi veicolari, sia per quanto riguarda l'uso dell'automezzo privato per l'accesso agli edifici, con politiche incentivanti volte a favorire l'uso di mezzi collettivi o tramite incentivazione della mobilità ciclistica, sia per quanto riguarda la riduzione dei mezzi pesanti, con l'ottimizzazione degli spostamenti e la limitazione del funzionamento dei motori durante le soste. In tal senso, si ricorda che, per i dipendenti, considerando le esigue distanze dai centri abitati, l'utilizzo di mezzi meno inquinanti (dal ciclomotore/motociclo sino alla bicicletta) saranno ampiamente utilizzabili. Si ritiene utile inoltre precisare che i mezzi pesanti dovranno evitare di sostare fermi nelle aree pertinenti di carico e scarico con i motori accesi. E utile, inoltre, far presente che, per quanto concerne il traffico pesante su strada, nel 2013 è entrata in vigore la nuova normativa europea Euro 6 sulle emissioni anche per i veicoli pesanti; tale fattore incide sicuramente, in modo positivo, sulla limitazione delle emissioni che, attualmente, sono ancora calcolate con parametri che non contemplano l'utilizzo di motori Euro 6.

- acque superficiali: premessa, riferimenti normativi, il PTA – piano di tutela delle acque e il PTUA – programma di tutela e uso delle acque, criteri per il rispetto dell'invarianza idraulica, metodologie di calcolo, connotazione dell'intorno, stato attuale dell'area d'intervento, forme di correlazione con l'intervento, portata massima di scarico, sistema di smaltimento di collettamento, possibili forme di impatto, evoluzione attesa in assenza del progetto, evoluzione attesa in presenza del progetto, bilancio ambientale.
In sintesi, viene rilevato che l'impatto maggiormente significativo riscontrabile è da ricondursi all'aumento di aree impermeabili, mentre per quanto attiene le eventuali modifiche del sistema di canalizzazione interno e quelle riconducibili alle modifiche della morfologia del reticolo idrico superficiale, si ritiene che i fattori di pressione possano essere considerati trascurabili.
- acque sotterranee: premessa, riferimenti normativi, il PTUA – programma di tutela e uso delle acque, connotazione dell'intorno, stato attuale dell'area di intervento, forme di correlazione con l'intervento, possibili forme di impatto, evoluzione attesa in assenza del progetto, evoluzione attesa in presenza del progetto, bilancio ambientale.
- suolo e sottosuolo: premessa, riferimenti normativi, connotazioni dell'intorno, stato attuale dell'area di intervento, forme di correlazione con l'intervento, possibili forme di impatto, evoluzione attesa in assenza del progetto, evoluzione attesa in presenza del progetto, bilancio ambientale.
- flora e vegetazione: premessa, riferimenti normativi, stato di fatto, uso del suolo, inquadramento vegetazionale, inquadramento bioclimatico, inquadramento floristico, evoluzione attesa in assenza del progetto, evoluzione attesa in presenza del progetto, bilancio ambientale.
- fauna: premessa, stato di fatto, inquadramento faunistico, evoluzione attesa in assenza del progetto, evoluzione attesa in presenza del progetto, bilancio ambientale.
- ecosistemi e aree protette: premessa, ecosistemi e valenze ambientali, biodiversità e aree protette, elementi naturali sensibili, interventi di rilevanza ambientale ed ecologica e urbanizzazione, evoluzione attesa in assenza del progetto, evoluzione attesa in presenza del progetto, bilancio ambientale.
- rumore e vibrazioni: premessa, normativa di riferimento, piano di zonizzazione acustica del territorio comunale (ZATC) di Landriano, piani di zonizzazione acustica dei comuni limitrofi, clima acustico esistente, individuazione dei potenziali ricettori sensibili, la campagna di monitoraggio effettuata nella zona di intervento, clima acustico ante operam, clima acustico post operam: emissioni acustiche previste, evoluzione attesa in assenza del progetto, evoluzione attesa in presenza del progetto, bilancio ambientale.
- salute e benessere dell'uomo: premessa, normativa di riferimento, indicatori di salute e qualità ambientale, analisi delle principali cause di mortalità a livello regionale e nazionale, correlazione tra inquinanti atmosferici e salute pubblica, tasso di mortalità nella provincia pavese, evoluzione attesa in assenza del progetto, evoluzione attesa in presenza del progetto, bilancio ambientale, d.g.r. 8 febbraio 2016 n. x/4792 , considerazioni conclusive.
- paesaggio e beni culturali: premessa, riferimenti normativi, la tutela del paesaggio secondo la normativa della Regione Lombardia, elementi identificativi del paesaggio e percorsi panoramici, paesaggio e beni storico culturali, sensibilità paesistica del sito, valutazione paesistica, determinazione del livello di impatto paesistico del progetto, individuazione di eventuali recettori sensibili, evoluzione attesa in assenza del progetto, evoluzione attesa in presenza del progetto, bilancio ambientale (allegato 6.1: carta paesaggistica dei punti di vista).
- viabilità e traffico: piano del traffico e della viabilità extraurbana, "Landriano: progetto viabilità sostenibile", riqualifica dell'asta sp 2/sp 165, elementi caratterizzanti la viabilità locale, trasporto pubblico per l'area di interesse, le campagne di monitoraggio effettuate nella zona di intervento, evoluzione attesa in assenza di progetto, evoluzione attesa in presenza del progetto, bilancio ambientale.

Possibili fonti di pressione presenti sul territorio comunale.

Lo Studio ambientale relaziona in merito alla cumulabilità del progetto in esame con eventuali elementi di pressione già esistenti. Vengono considerati nel dettaglio e singolarmente gli elementi di criticità individuati e per ognuno è fornita una descrizione, con particolare riferimento alla tipologia di attività svolta e ai principali fattori di impatto ambientale da essa derivante. Sono altresì individuate, quando possibile, le azioni migliorative riconducibili alle criticità analizzate nonché le eventuali forme di compensazione ambientale previste o già realizzate.

In sintesi, gli insediamenti/ infrastrutture censiti che potrebbero avere effetto cumulo con il progetto in esame sono:

1. un ambito estrattivo (ATE G60);
2. l'industria Bitolea S.p.a.;
3. la SP 412 della Val Tidone;
4. la logistica Cab Log;
5. la logistica Bartolini;
6. la logistica Girasoli;
7. la logistica Geodis;
8. la logistica ALDI;
9. la logistica TIESSE Spa;
10. la logistica Yoox Net-A-Porter Group.

In particolare, per quanto riguarda la SP 412 della Val Tidone, viene riferito quanto segue:

"l'impatto di un tracciato viabilistico è variabile in relazione all'intensità di traffico e all'importanza della strada stessa. La SP 412, come più volte ripetuto, è una strada di rilevante importanza, caratterizzata da un flusso viabilistico relativamente concentrato. Si fa però notare che essa non attraversa il centro abitato di Landriano, ma è tangente a quest'ultimo. Ciò nonostante, la strada costituisce un fattore di pressione antropica nei confronti dell'ambiente circostante. Le problematiche che possono a essa associarsi riguardano: l'inquinamento (atmosferico e acustico) e l'impatto paesaggistico. Per questi motivi l'Amministrazione comunale sta verificando la possibilità di predisporre una serie di soluzioni per migliorare la sicurezza della viabilità, come già precedentemente illustrato. Per quanto attiene a possibili forme di correlazione con il progetto in esame, si evidenzia come le attività previste comporteranno un aumento di traffico, pur marginale se rapportato alla situazione attuale. Tale aumento, anche se in misura significativamente ridotta, potrà acuire la valenza delle fonti di pressione enunciate in precedenza." Per maggiori dettagli e valutazioni, si rimanda comunque a quanto relazionato in proposito nella "relazione sul traffico" allegata allo Studio ambientale.

In relazione alle possibili forme di impatto cumulativo con gli insediamenti sopra elencati, ed in particolari con gli altri stabilimenti di logistica presenti sul territorio di Landriano, viene ritenuto che il maggior fattore incidente sia legato al sistema viabilistico e a una definizione delle forme di pressione su di esso ingenerabili, pur rilevando che, negli anni, dette attività non sembrano aver ingenerato particolari problematiche a livello locale o di sistema. Infatti, non si è a conoscenza di un aggravio degli eventi incidentali o di forme di pressione riconducibili all'instaurarsi di code. Si rileva che l'operatività dei mezzi, i tragitti dagli stessi percorsi e i tracciati appaiono pienamente compatibili con una sostenibilità abitativa delle aree residenziali presenti nel Comune.

Si rimanda alla documentazione di SIA per eventuali approfondimenti.

✓ **Allegati allo Studio Ambientale: di seguito vengono sintetizzati i contenuti degli allegati presentati a supporto dello SIA.**

Relazione di invarianza idraulica e idrologica.

Viene condotta una verifica del sistema di smaltimento delle acque meteoriche ai sensi del r.r. 7/2017 sul rispetto dell'invarianza idraulica ed idrologica. In conclusione nella relazione si prevede, ai fini del rispetto del principio di invarianza idrologica e idraulica, la realizzazione dei seguenti sistemi di gestione:

- Rete fognaria del "Comparto D" collettata a gravità all'ampliamento del laghetto esistente mediante scatolare, alla sezione di chiusura, dalle dimensioni di 120 cm x 120 cm con pendenza dell'1 ‰;
- Ampliamento del laghetto di laminazione esistente per una superficie ulteriore di 10'000 m² e con tirante medio di 1 m, così da ottenere 10'000 m³ di ulteriore volume d'invaso; al fine di impedire la risalita delle acque di falda, si prevede l'impermeabilizzazione di fondo mediante impiego di argille naturali.
- Sistema di scarico costituito da impianto di pompaggio dimensionato sui 64,2 l/s, portata limite ammissibile allo scarico per il "Comparto D".

Si evidenzia come il comparto in oggetto (Comparto D) preveda, quale corpo idrico ricettore finale degli scarichi, il Fiume Lambro Meridionale, per cui verrà richiesta specifica autorizzazione di polizia idraulica all'ente A.I.Po; per consentire il convogliamento delle portate sollevate dal bacino di laminazione, si sfrutterà l'alveo di un canale privato esistente, per cui è già stata ottenuta autorizzazione e sul quale si rende necessario l'adeguamento di alcuni manufatti idraulici a seguito dell'incremento di portata. Si rimanda a relazione specifica sul dimensionamento idraulico dei vari manufatti in progetto.

Studio di impatto viabilistico

Lo Studio, sulla base delle valutazioni in esso contenute a cui si rimanda per approfondimenti, afferma quanto segue.

Gli incrementi attesi di domanda di mobilità veicolare dei nuovi interventi:

- ALDI (struttura di logistica presente sul territorio comunale non ancora in fase di esercizio): Autoveicoli/gg=220, Mezzi Pesanti/gg=200
- SUAP1 (presente procedura di verifica di assoggettabilità a VIA): Autoveicoli/gg=103, Van/gg=150, Mezzi Pesanti/gg=100
- SUAP2 (istanza di verifica di assoggettabilità a VIA "Comparto E"): Autoveicoli/gg=93, Van/gg=15, Mezzi Pesanti/gg=50

Per distribuire il traffico aggiuntivo nell'arco della giornata, è stato ipotizzato che i mezzi pesanti abbiano una curva arrivi/partenze relativamente piatta nell'arco del nastro lavorativo, mentre gli autoveicoli degli addetti vengano concentrati maggiormente nelle ore di cambio turno. Di tutti gli autoveicoli aggiuntivi, una quota parte è rappresentata dagli addetti degli uffici, con arrivi ripartiti tra le 07.00 e le 09.00, e con partenze tra le 17.00 e le 19.00. Gli autoveicoli degli addetti alla produzione invece vengono divisi su due turni, con ingressi tra le 06.00 e le 07.00 e tra le 14.00 e le 15.00 e uscite tra le 14.00 e le 15.00 e tra le 22.00 e le 23.00 circa.

Per i mezzi pesanti invece, si considera un afflusso costante durante le ore della giornata tra le 07.00 e le 17.00, con un fattore di picco per l'ora di punta tra le 07.00 e le 08.00.

Le conclusioni riferiscono che:

- Attualmente, si registrano fenomeni di parziale approssimazione alla congestione nell'ora di massima punta solo in corrispondenza della rotatoria tra la SP 40 e la SP ex SS 412. In ogni caso i valori raggiunti presentano ancora significativi margini di capacità residua.
- Il confronto tra gli scenari dello stato di fatto e di progetto per i rimanenti parametri di traffico mette in evidenza un generalizzato incremento dei valori comunque contenuti.

Nel complesso, le micro simulazioni mettono in luce come gli effetti indotti dal nuovo insediamento risultino contenuti e del tutto compatibili con l'attuale assetto della mobilità dell'area.

Passando all'analisi dei fenomeni di stop&go, questi si verificano principalmente sul ramo di ingresso all'intersezione tra la SP 40 e la SP ex SS 412 proveniente da Est. Si specifica, anche in ossequio alle risultanze delle valutazioni condotte sia nell'ambito degli approfondimenti effettuati nel 2015 sia rispetto alle nuove verifiche effettuate, che l'operatività delle nuove realtà logistiche insediate non appare aver determinato criticità viabilistiche sia a livello locale sia di sistema.

Questa considerazione trova anche un suo fondamento rispetto a quelli che sono gli orari di operatività: la maggior parte dei mezzi, soprattutto quelli pesanti, genera domanda in orari differenti da quelli delle autovetture. La lettura dei grafici elaborati nello studio mette in evidenza come, pur aumentando, i tempi di attesa futuri non comportino decadimenti delle prestazioni dell'intersezione, in corrispondenza della quale si registrano accodamenti fisiologici. Infatti, l'intersezione, pur essendo interessata da flussi di traffico elevati, appare in grado di assicurare un livello di servizio accettabile per l'ora di punta.

Relazione nuova viabilità di accesso alla zona produttiva SUAP1

All'interno del SUAP per la realizzazione di un nuovo insediamento produttivo, si è resa necessaria la formazione di un nuovo ramo di accesso sulla rotatoria esistente. L'intervento in progetto prevede la creazione di un nuovo ramo di accesso alla rotatoria e un tratto di strada che, staccandosi da essa e attraversando il bacino di laminazione del comparto, corre parallelo alla recinzione del capannone esistente fino a raggiungere l'area del nuovo insediamento produttivo. L'innesto sulla rotatoria "a raso" è progettata in relazione sia al D.M. 19.04.2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali", che al Regolamento Regionale 24.04.2006 n. 7 "Norme per la costruzione delle strade" pubblicato sul BURL 1° Supplemento Ordinario al n. 17 del 27.04.2006, nonché all'Allegato A "Linee guida - Zone di intersezione". La nuova strada a servizio della zona produttiva è classificata come un'infrastruttura tipo "F-Strade locali" e, non rientrando tra le classi A-E del Codice della strada, è normata dall'art. 3.5 del D.M. 05.11.2001 e s.m.i. "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade".

In considerazione delle tipologie di veicoli transitanti

- mezzi privati di addetti e visitatori (autovetture)
- mezzi industriali (autoarticolati, furgoni)
- mezzi agricoli (per garantire l'accesso alle campagne circostanti)

si adotta la seguente sezione stradale:

- banchina bitumata = 0,50 m
- corsia di marcia = 3,50 m
- corsia di marcia = 3,50 m
- banchina bitumata = 0,50 m

per una piattaforma bitumata complessiva di 8,00 m.

Valutazione previsionale dell'impatto acustico

La relazione conclude, a seguito di valutazioni a cui si rimanda per approfondimenti, che i limiti diurni di emissione (55 dB(A)) e immissione (60 dB(A)) per la Classe III, cui apparterrà il nuovo polo produttivo, sono ampiamente rispettati e al di sotto dei valori stabiliti di soglia dal DPCM 14.11.97. Considerando, altresì, i valori di rumore legati al traffico indotto, e quindi localizzate lungo le direttrici viarie □ prossime □ all'attività □ in □ progetto □ (SP □ 412 □ e □ SP 2), è possibile sottolineare come

questa, verosimilmente, non vada a incrementare significativamente i livelli di rumore dovuti al traffico veicolare. Di conseguenza, non sono presenti recettori sensibili per i quali le misurazioni siano risultate superiori ai limiti di soglia dettati dalle normative. Si può, quindi, valutare che l'attività e le opere in progetto non necessitino, secondo la classificazione proposta dalla Zonizzazione Acustica del Territorio Comunale, della realizzazione di alcuna opera di mitigazione o compensazione. Dall'analisi della situazione post operam, si rileva che l'area prevalentemente interessata dagli effetti locali, presenta una qualità acustica molto buona, anche se l'indagine è stata volutamente forzata a una rappresentazione della situazione di massima vulnerabilità. In ogni caso, la sensibilità dei ricettori è limitata, in quanto siamo in presenza di aree edificate in Classe IV e aree agricole in Classe III. Al fine di verificare la conformità dei livelli di rumore ai limiti stabiliti dalla normativa vigente, all'entrata in esercizio della nuova attività, sarà necessario effettuare una nuova rilevazione fonometrica nei punti precedentemente individuata come da DGR 18 marzo 2002, n.7/8313, art.1, comma b) e atta a confermare quanto riportato nella presente Valutazione previsionale di Impatto Acustico.

Al termine di tali rilevazioni fonometriche, se i livelli di rumore non dovessero essere conformi, il committente provvederà, mediante installazione di appositi pannelli fonoassorbenti o mediante la sostituzione delle apparecchiature e/o attrezzature rumorose, nei limiti di tempo previsti dal Comune, a far rientrare i livelli di rumore entro i limiti stabiliti dalla normativa vigente.

Interventi di Compensazione e Mitigazione

Il progetto di compensazione si articola su di una superficie complessiva di intervento pari a 58.000 m², in coerenza con quanto già previsto e compiuto (o in fase di realizzazione) in precedenza per le realtà produttive esistenti sul territorio del comune di Landriano.

L'articolazione degli interventi mitigativi/compensativi è stata progettata con la doppia finalità di garantire una più adeguata armonizzazione della nuova realtà con il contesto di inserimento e di ricreare delle realtà che assumano una significativa valenza dal punto di vista naturalistico. Gli interventi si distinguono, come detto, in due categorie: compensativa e mitigativa.

Gli interventi di mitigazione sono relativi alla Zona 1 individuata negli elaborati di progetto e vengono localizzati direttamente nell'ambito di intervento o in fregio a esso. Si distinguono in Mitigazione ambientale esterna al Comparto D e Mitigazione ambientale interna al Comparto D. Nel dettaglio, la Zona 1 di intervento si articola, come meglio deducibile dallo stralcio di seguito proposto, in una Zona A, interna al perimetro della struttura, e una Zona B, sia interna che esterna allo stesso, lungo il suo perimetro. La zona A prevede la messa a dimora di filari arborei con un sesto di impianto fitto, così da ottenere il desiderato effetto schermante nei confronti della struttura. Nel dettaglio, si tratta di un sesto di impianto di alberi e arbusti posizionati 3x3 a una distanza di 3 m l'uno dall'altro. Il totale delle essenze previste è di 106 piante. La zona B è localizzata lungo il perimetro dell'area di insediamento della futura logistica, sia internamente alla stessa, sia esternamente. In questo caso, l'intervento a progetto prevede la disposizione di file, distanziate tra loro di 3 metri, di essenze vegetali; la singola fila, tuttavia, prevede la messa a dimora di alberi e arbusti, in rapporto 1 a 3 (un albero, 3 arbusti, un albero ecc.) distanziati tra loro di 2 metri. In tal modo, ogni 2 metri troviamo un'essenza ma un albero ogni 8 m. Nel dettaglio, sono previste 3 specie arboree e 3 arbustive, per un totale di 2.153 piante, equamente suddivise tra alberi e arbusti.

Per quanto riguarda gli interventi di compensazione, sono progettati in aree esterne al comparto D suddivise in due categorie, a seconda della loro localizzazione: 2 aree in Zona Agricola e 4 aree in Zona agricola Lambro.

Aree esterne in zona agricola:

zona 2- Si tratta di una fascia tampone boscata in relazione al corso d'acqua immediatamente a est. Essa prevede la messa a dimora di alberi e arbusti secondo un sesto di impianto 3x3 con un'alternanza tra alberi e arbusti, da posizionare a una distanza di 3 metri l'uno dall'altro. Il numero di essenze da mettere a dimora è pari a 1.033, equamente suddivise tra alberi (516) e arbusti (515). L'area di compensazione in esame verrà, inoltre, seminata con essenze erbacee con la finalità di contrastare l'eventuale insorgenza di ruderali infestanti tipiche dei campi agricoli.

zona 3- La tipologia di intervento della zona 3 è uguale a quella della zona 2, con i medesimi sestii di impianto. Il numero di essenze da mettere a dimora è pari a 496, equamente suddivise tra alberi (246) e arbusti (250). L'area di compensazione in esame verrà, inoltre, seminata con essenze erbacee con la finalità di contrastare l'eventuale insorgenza di ruderali infestanti tipiche dei campi agricoli.

Aree esterne in zona agricola Lambro:

zona 4- Il numero di essenze da mettere a dimora è pari a 267, equamente suddivise tra alberi (132) e arbusti (135). L'area di compensazione in esame verrà, inoltre, seminata con essenze erbacee con la finalità di contrastare l'eventuale insorgenza di ruderali infestanti tipiche dei campi agricoli.

zona 5- Il numero di essenze da mettere a dimora è pari a 458, equamente suddivise tra alberi (228) e arbusti (230). L'area di compensazione in esame verrà, inoltre, seminata con essenze erbacee con la finalità di contrastare l'eventuale insorgenza di ruderali infestanti tipiche dei campi agricoli.

zona 6- Il numero di essenze da mettere a dimora è pari a 436, equamente suddivise tra alberi (216) e arbusti (220). L'area di compensazione in esame verrà, inoltre, seminata con essenze erbacee con la finalità di contrastare l'eventuale insorgenza di ruderali infestanti tipiche dei campi agricoli.

zona 7- Il numero di essenze da mettere a dimora è pari a 436, equamente suddivise tra alberi (216) e arbusti (220). L'area di compensazione in esame verrà, inoltre, seminata con essenze erbacee con la finalità di contrastare l'eventuale insorgenza di ruderali infestanti tipiche dei campi agricoli.

Inoltre, il progetto prevede l'ampliamento della esistente vasca di laminazione con finalità di laminazione delle acque di prima pioggia dovute alle superfici interessate dall'impianto, prima del loro conferimento in corpo idrico superficiale; viene prevista una sua riqualificazione finalizzata a creare ambienti esteticamente e a livello naturale apprezzabili. Nel dettaglio, sono previste varie tipologie di intervento, per un totale di 5 interventi in diverse aree, per 3 tipologie: messa a dimora di vegetazione acquatica, messa a dimora di essenze arboree isolate, messa a dimora di macchie vegetate. Le scarpate saranno, infine, inverdite attraverso l'idrosemina.

Relazione geologica

La Relazione geologica viene composta da:

- Descrizione delle caratteristiche dell'intervento.
- Inquadramento geografico ed idrogeomorfologico (geologia e geomorfologia, idrogeologia, idrografia, descrizione della sismicità del territorio comunale e classificazione sismica, rischio sismico e pericolosità sismica locale).
- Fattibilità geologica.
- Piano di gestione del rischio alluvioni.
- Indagini pregresse (prove penetrometriche ottobre 2008 e ottobre 2012, indagine sismica ottobre 2012).
- Indagini di dettaglio (Prove penetrometriche statiche, Trincee geognostiche esplorative, Rilievi freaticometrici, Indagine sismica, analisi sismica di 2° livello).
- Azione sismica di progetto (Categoria sismica del sottosuolo ex D.M. 17/01/18, Categoria topografica ex D.M. 17/01/18, Parametri sito-specifici)
- Valutazioni sulle tipologie fondazionali da adottare.

Si riportano di seguito le conclusioni relative in particolare alle tipologie di fondazioni da adottare.

"Le indagini prese in considerazione hanno messo in evidenza l'esistenza di un substrato caratterizzato da una successione litostratigrafica che presenta marcate eterogeneità latero-verticali, con livelli superficiali in prevalenza limoso sabbiosi, relativamente compressibili, cui seguono depositi prevalentemente incoerenti, sebbene con intercalazioni di livelli limoso-argillosi, talora con significativa componente organica e torbosa, compressibili. La falda freatica superficiale è risultata confinata dalla coltre superficiale prevalentemente limosa, a bassa permeabilità; in caso di asportazione di tale copertura, il livello piezometrico può risalire a quote prossime al p.c.; infatti la soggiacenza è risultata compresa tra 1,40÷2,0 m al momento dell'esecuzione delle indagini in sito (valori registrati nei micropiezometri temporanei), ma, in considerazione delle possibili oscillazioni stagionali può risultare anche più vicina al piano campagna.

Pertanto la scelta della tipologia fondazionale deve essere valutata con la massima attenzione in rapporto alla destinazione d'uso della struttura e dell'ordine di grandezza dei carichi che potranno gravare in fondazione. Infatti il nuovo capannone in progetto andrà presumibilmente ad esercitare un significativo impatto sui terreni di fondazione.

In considerazione delle scelte tipologiche già adottate per le analoghe strutture adiacenti, si reputa che l'adozione di fondazioni isolate su plinti possa essere compatibile con le caratteristiche di portanza del substrato in rapporto ai prevedibili carichi massimi di esercizio.

Ovviamente la scelta della geometria fondazionale dovrà essere effettuata in fase di progettazione esecutiva a seguito di verifiche di dettaglio eseguite tenendo conto degli effettivi carichi massimi di progetto. In particolare, le verifiche da effettuare in fase di progettazione esecutiva dovranno essere indirizzate alla definizione della resistenza di progetto che, in ottemperanza a quanto prescritto dalla vigente normativa in materia (paragrafo 6.4.2 delle N.T.C. D.M. 17/01/2018), dovranno essere svolte allo stato limite ultimo, in condizioni statiche e in condizioni dinamiche, adottando l'Approccio 2 ($A1 + M1 + R3$). Tuttavia l'applicazione sul substrato di carichi unitari rilevanti potrebbe comportare l'insorgere di cedimenti assoluti significativi a causa della natura del substrato e, in particolare come detto, della possibile presenza di eterogeneità nonché di livelli compressibili.

Pertanto dovrà essere correttamente valutato il rischio di un comportamento eterogeneo da parte del substrato, che potrebbe generare cedimenti differenziali da parte delle strutture fondazionali.

Di conseguenza, la scelta della tipologia, delle dimensioni e della profondità di imposta delle opere fondazionali dovrà essere effettuata, in sede di progettazione geotecnica esecutiva, in funzione delle previste azioni di progetto, valutando in particolare le possibili problematiche legate ai fenomeni di cedimento, che devono essere contenuti entro valori ammissibili per le strutture in progetto."

✓ Integrazioni del 10/05/2019

Le integrazioni presentate relazionano in merito a:

- Emissioni in atmosfera, sulla base delle richieste di ARPA Dip. Pavia e Lodi e di ATS Pavia: viene riferito che tutte le valutazioni condotte nello studio sono finalizzate, volutamente, a proporre, a scopo cautelativo, stime anche sovrastimate.

Ad esempio, si assume quale numero di mezzi commerciali la somma dei previsti mezzi commerciali pesanti con quelli dei commerciali leggeri, considerandoli, tuttavia, tutti come commerciali pesanti. In tal senso, anche a seguito di questo adattamento cautelativo, non si sono considerati (come, peraltro, anche fatto nella relazione del traffico) motocicli e ciclomotori, in quanto reputati poco influenti a livello di emissioni. In tal senso, la sovrastima degli incrementi evidenziata in osservazione è da considerarsi cautelativa per il contesto emissivo. Per gli aspetti percentuali di incremento di NO₂ e benzene, si sono sfruttati i dati a disposizione, che prevedevano stime di traffico legati alle ore di punta, sempre con il medesimo scopo di ottenere dati cautelativi. In tal senso, è da considerare che i limiti normativi di concentrazione per il NO₂ prevedono anche limiti orari, con periodo di mediazione di 1 ora.

Come proposto da ARPA e richiesto dalla Commissione istruttoria provinciale per la V.I.A., accettando le osservazioni in merito alle emissioni in atmosfera, si è provveduto a elaborare un apposito studio modellistico di dispersione dei contaminanti associati al traffico indotto dalle attività; lo stesso, come da richieste, si riferisce agli impatti dovuti al Comparto D, oggetto dello studio ambientale, del Comparto E, oggetto di distinta istanza di esclusione dalla VIA, nonché delle altre realtà produttive presenti nell'area di interesse. In tal senso, si rimanda per approfondimenti a tale studio (*Studio modellistico di dispersione contaminanti associati al traffico indotto dalle attività*) le cui conclusioni riportano un impatto non significativo per il PM₁₀, scarsamente significativo per l'NO₂, non significativo per il CO e non significativo per il C₆H₆.

Come precisato, le valutazioni sono condotte sulla base dello schema generale riportato nel documento. Gli effetti sull'ambiente dovuti all'esercizio di un'attività industriale: identificazione, quantificazione ed analisi nell'ambito dei procedimenti di autorizzazione integrata ambientale redatto da Agenzia per la protezione dell'ambiente e per i servizi tecnici, secondo il quale l'impatto viene di regola considerato non significativo (ininfluente), se il suo effetto non è distinguibile dagli effetti preesistenti, o scarsamente significativo, se le stime effettuate portano alla conclusione che esso sarà chiaramente apprezzabile sulla base di metodi di misura disponibili, che però, anche tenuto conto dell'incertezza della stima, il suo contributo non porterà a un peggioramento significativo della situazione esistente. Nell'ambito dell'elaborazione del già citato studio modellistico di dispersione dei contaminanti associati al traffico indotto dalle attività, è risultato necessario, ai fini di input dei dati, il calcolo del traffico medio giornaliero per tutte le aste viabilistiche considerate.

- Rumore, sulla base delle richieste di ARPA Dip. Pavia e Lodi e di ATS Pavia: vengono accolte le osservazioni e viene prevista, come richiesto, in fase post operam, di concerto con ARPA Pavia per il supporto tecnico atto a individuare eventuali nuovi punti di monitoraggio, un'apposita campagna di misurazione tesa a verificare gli impatti acustici del comparto D in progetto.
- Aspetti geologici, sismici e idrogeologici: viene evidenziato che quanto richiesto è già precisato nella Relazione Geologica allegata allo Studio Ambientale. Si ribadisce che la verifica della suscettibilità alla liquefazione, nonché il calcolo dei cedimenti, saranno eseguiti in fase di progettazione esecutiva, così come, più in generale, il dimensionamento geotecnico delle opere di fondazione, in funzione delle azioni di progetto con la definizione della resistenza di progetto, in ottemperanza alle N.T.C. D.M. 17/01/2018, come precisato nel capitolo 10 -*Valutazioni sulle tipologie fondazionali da adottare* della Relazione Geologica.
- Aspetti idrici e idraulici: viene riferito che già a livello progettuale era stata esplicitata la necessità di prevedere delle forme impermeabilizzanti per le aree di laminazione. In ogni caso, vengono allegate alcune tavole nella quali sono forniti anche degli indirizzi progettuali a maggior dettaglio. Per quanto attiene l'adeguamento della Roggia Zufolina, viene allegata scrittura privata, sottoscritta dalla Proprietà e dal Proponente il progetto, nella quale viene dato riscontro della volontà delle parti, una volta rilasciata l'eventuale autorizzazione alla realizzazione dell'intervento, di procedere alla stipula di un atto convenzionatorio. Per quanto attiene il Fiume Lambro, si specifica che, a seguito di un apposito incontro svoltosi presso gli Uffici AIPO di Pavia, è stata appurata la non necessità di una Concessione di Polizia Idraulica per lo scarico in Lambro Meridionale; infatti, lo scarico meteorico dei Comparti, effettivamente, coinvolge esclusivamente la sola Roggia Zuffolina (o Cavetto della Gorgona) la quale, circa 1,5 km più a valle, confluisce naturalmente e storicamente nel Fiume Lambro Meridionale. Pertanto, viene riferito che l'unica autorizzazione da richiedere, nel contesto del progetto in analisi, è quella del privato avente diritto su Roggia Zuffolina.
- Mitigazioni e compensazioni: al proposito viene riferito che già negli elaborati progettuali efferenti il nuovo tracciato della Roggia Zainera sia prevista l'attivazione di interventi che possano andare a valorizzare a livello ambientale il nuovo tratto e, quindi, offrire una opportunità di connessione ecologica rispetto al contesto di inserimento.

Vengono accolte, con produzione di adeguate tavole che illustrano gli interventi richiesti, le osservazioni riguardanti:

- la richiesta di collegare la zona 3 delle aree di compensazione (cosiddetta stepping stone), anche con una formazione lineare, alla zona a pioppeto esistente in direzione sud-est,
- l'ampliamento in superficie e larghezza della zona ad est della vasca di laminazione (zona a macchie vegetate), in modo da aumentare l'effetto di mitigazione oltre che migliorare l'inserimento paesaggistico dell'opera.

Si specifica, in ogni caso, che nelle immediate adiacenze della vasca di laminazione, è stata prevista la realizzazione di un'area boscata, per cui l'effetto schermante risulterebbe già ampiamente valorizzato. In

ogni caso, in ossequio con quanto richiesto, si è proceduto a incrementare la vegetazione prevista lungo la nuova vasca.

- Traffico e viabilità: viene prodotto l'elaborato "Completamento polo produttivo Landriano, Studio di impatto viabilistico - SUAP1 e SUAP2", esso riporta i risultati dello studio di traffico relativo alle nuove aree produttive previste in comune di Landriano, in via privata Paolo Biffi, denominate SUAP1 e SUAP2, ossia relativamente al Comparto D e al Comparto E, nonché delle altre realtà produttive esistenti nell'ambito territoriale di analisi.

In merito, si sottolinea come il Comparto E citato preveda la previsione di realizzazione di una nuova rotatoria sulla SP 412, localizzata tra le due esistenti presso Landriano. In tal senso, lo studio del traffico indotto tiene in considerazione anche di questa nuova componente viabilistica in previsione nelle elaborazioni e nelle valutazioni condotte.

Vengono accolte le ulteriori osservazioni in ordine alle richieste di concessione stradale prima della realizzazione delle opere e alla realizzazione degli interventi manutentivi presso la SP ex SS 412.

✓ **Valutazioni istruttorie della Commissione Provinciale per la VIA**

Aspetti forestali, agronomici e paesaggio

Visionate le integrazioni progettuali in oggetto, come richiesto con nota prot 27678 del 15-05-2019, si esprimono per quanto di competenza le seguenti considerazioni:

- le controdeduzioni, contenute nelle integrazioni progettuali, che riguardano le mitigazioni/compensazioni ambientali, accolgono le osservazioni presentate in precedenza;
- in merito all'allegato 4-Aspetti idrici e idraulici per l'adeguamento della Roggia Zuffolina, si evidenzia che, in seguito alla modifica del tracciato planimetrico, verranno adeguati i manufatti idraulici nel tratto della Roggia Zuffolina (vedi allegati a,b,c). L'ultimo tratto del percorso della Roggia ricade nella fascia vincolata in base al D.Lgs 42/2004 dei 150 m dalle sponde o piede degli argini del Fiume Lambro e le modifiche ai manufatti idraulici, in questo tratto, saranno soggette ad autorizzazione paesaggistica, probabilmente con procedura semplificata in base al DPR 31/2017. Si fa notare che tra i vari manufatti da adeguare sembra avere una certa rilevanza di tipo paesaggistico e/o di interesse storico/tradizionale il manufatto "I" (manufatto di ferma o derivazione a volta), quindi dovrà essere approfondito il valore di tale manufatto e la possibilità di sostituzione con tubazione in cemento e dismissione, interpellando se necessario la competente Soprintendenza.

Tutela dei siti rete natura 2000 e riserve naturali

L'area di progetto, localizzata nel Settore n. 74 della Rete Ecologica Regionale – Lodi – è caratterizzata da forti contrasti dovuti alla presenza del Fiume Lambro, che svolge la funzione di Corridoio primario insieme agli elementi di primo livello compresi nell'Area prioritaria per la biodiversità "29 Fiume Lambro", e alla pressione generata dall'espansione urbana e dalla costruzione di fabbricati industriali, che occupano, come nel caso in esame, enormi appezzamenti di terreno.

Se è quindi evidente che l'assenza di Siti Natura2000 prossimi all'area di intervento e la sufficiente distanza dai Corridoi primari rendono l'area idonea alla realizzazione del progetto, è anche doveroso evidenziare che la pressione ambientale generata si esprime come sottrazione di terreno permeabile e come interruzione di connettività. Si ritiene pertanto essenziale la realizzazione degli interventi di compensazione e mitigazione, così come presentati nella relazione a corredo del complesso documentale.

La buona riuscita delle due azioni combinate è essenziale per compensare, anche se in parte, la forte pressione sul territorio generata dai fabbricati e dalle attività connesse al loro utilizzo, pertanto si raccomanda non solo la loro accurata esecuzione ma anche di garantire nel tempo gli interventi di manutenzione necessari alla sopravvivenza e allo sviluppo di superfici, che contrastino la banalizzazione ambientale e implementino le Reti Ecologiche Locali.

Rischi idrogeologici, alla difesa del suolo, alla stabilità dei versanti, alle opere idrauliche e alle risorse idriche:

valutata la documentazione integrativa depositata nell'ambito della procedura di verifica in oggetto ed in particolare quanto riportato ai capitoli 1.3 e 1.4 della relazione "Controdeduzioni alle osservazioni pervenute all'istanza di verifica di assoggettabilità a VIA class/fasc: 2019.009.006.2 prot 25177 del 29 aprile 2019", si esprime parere favorevole, per quanto di propria competenza, alle opere in progetto.

Viabilità e traffico

Visionata la documentazione integrativa trasmessa il 10/05/2019, prot. provinciale n. 27555, si esprime parere favorevole.

Pianificazione Territoriale

Parere del 04/04/2019, prot. prov. n. 21048:

A seguito dell'istanza di verifica VIA del progetto per l'ampliamento di un edificio industriale, ad uso deposito per stoccaggio, confezionamento e movimentazione merci (**Comparto D**) da realizzarsi tramite procedura SUAP ex DPR160/2010, si rappresenta quanto segue:

La Provincia di Pavia è dotata di PTCP approvato con Delibera del Consiglio Provinciale n. 30 del 23/04/2015, e pubblicato sul BURL in data 09/09/2015.

Il PTCP attua le indicazioni della pianificazione e programmazione territoriale regionale, definisce gli obiettivi di governo del territorio per gli aspetti di interesse provinciale e sovracomunale, coordina la pianificazione dei comuni, e si raccorda ai contenuti degli altri piani territoriali e di settore mediante intese con gli enti gestori.

I contenuti del PTCP, ai sensi dell'articolo 15 commi 1 e 6 della LR 12/2005 s.m.i., assumono efficacia paesaggistica ambientale, attuano le indicazioni del Piano Paesistico Regionale (PPR), e sono parte integrante del Piano del Paesaggio Lombardo.

Il PTCP recepisce le disposizioni del Piano per l'Assetto Idrogeologico (PAI) e a seguito di specifiche intese con l'Autorità di Bacino del Fiume Po, ai sensi dell'articolo 57 del D.lgs n. 112/1998 e s.m.i., ne specifica alla scala di maggiore dettaglio le indicazioni nelle aree a rischio idrogeologico, e definisce ulteriori tutele e proposte progettuali.

La proposta di completamento-ampliamento del polo produttivo non è conforme al vigente Piano di Governo del Territorio (PGT) del Comune di Landriano e al vigente Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Pavia (in riferimento nello specifico al contrasto con le prescrizioni di tutela disposte per gli "Ambiti Agricoli Strategici").

Conseguentemente, la realizzazione dell'intervento proposto comporta variante agli strumenti di governo del territorio interessati.

Con D.P. n.37 del 18/02/2019 è stata adottata la variante semplificata al PTCP conseguente a proposta di modifica del comune di Landriano relativamente alla modifica della perimetrazione degli ambiti agricoli strategici.

Ai fini della valutazione della presente proposta progettuale si considerano i seguenti obiettivi di piano:

- Obiettivi specifici per l'utilizzo delle risorse non rinnovabili (art. II-1 c.2, NdA PTCP):
 - a) gli effetti delle azioni non devono impoverire in modo significativo e non reversibile le risorse non rinnovabili o superare la capacità di carico delle componenti ambientali e territoriali cui appartengono;
 - b) le risorse non rinnovabili possono essere utilizzate solo nel caso che venga dimostrata l'impossibilità di soluzione alternative, comunque entro i limiti di cui al precedente punto a);
 - c) previsione di adeguate compensazioni ambientali o territoriali per gli impatti residui che non siano mitigabili utilizzando le migliori tecniche e metodi disponibili;
 - d) le compensazioni ambientali e territoriali vengono realizzate, in tutti i casi ove non sia dimostrata l'impossibilità tecnica, in via preventiva rispetto alla realizzazione degli interventi;
 - e) in ogni caso, dove non sia dimostrata l'inapplicabilità per motivi tecnici, viene data priorità al riuso o riorganizzazione delle risorse esistenti in luogo del consumo di ulteriori risorse, se necessario anche attivando strategie di area vasta in associazione con i comuni contermini o in diretta relazione funzionale.
- Obiettivi specifici per il paesaggio (Titolo II, Capi 2-7, NdA PTCP):
 - a) salvaguardia, valorizzazione, controllo e qualificazione dell'ambiente a partire dal riconoscimento della struttura naturalistica principale costituita dall'ambito Vallivo del Po, del Ticino e dall'Oltrepò collinare e montano, e dalle Unità Tipologiche di paesaggio articolate a livello provinciale, attraverso l'integrazione delle politiche d'intervento attivate sul territorio, e la promozione di programmi e azioni integrate con i diversi enti competenti;
 - b) tutela e armonizzazione degli elementi costitutivi dei paesaggi in una prospettiva di sviluppo sostenibile, e pianificazione del ruolo all'interno delle trasformazioni provocate dai processi di sviluppo sociali, economici ed ambientali;
 - c) articolazione della rete ecologica provinciale per la salvaguardia del suo valore intrinseco e come scenario di riferimento per il progetto della rete verde provinciale;
 - d) individuazione degli ambiti e delle aree di degrado in essere e potenziali, anche in relazione ai fattori che li determinano. La prevenzione delle situazioni di degrado deve essere affrontata con azioni trasversali, che coinvolgono tutte le componenti programmatiche del piano.
- Obiettivi specifici per gli ambiti agricoli (Titolo III, NdA PTCP):
 - a) mantenere le aziende agricole insediate sul territorio, le colture di pregio che caratterizzano il comparto e che hanno anche funzione paesaggistica (principalmente riso e vite), e una produzione agricola prevalentemente finalizzata all'alimentazione;
 - c) perseguire un uso sostenibile delle superfici agricole e forestali, attraverso il mantenimento e miglioramento dell'ambiente rurale, anche ai fini paesaggistici ed ecologici;
 - d) tutelare il reticolo idrico minore, in particolare nelle zone adiacenti ai perimetri delle aree urbane.

Lo studio preliminare ambientale analizza compiutamente la relazione tra il progetto e gli Obiettivi di carattere generale sopra evidenziati.

Il PTCP è costituito anche dalle seguenti tavole rappresentative degli elementi di specifica attenzione verso cui rapportare l'intervento in oggetto:

- Tavola 1. Tavola urbanistica territoriale;
- Tavola 2. Previsioni del sistema paesaggistico-ambientale;
- Tavola 3. Rete ecologica provinciale;
- Tavola 3.1. Rete verde provinciale;
- Tavola 4. Carta delle invarianti;
- Tavola 5. Carta del dissesto e della classificazione sismica;
- Tavola 6. Ambiti agricoli strategici.

Lo studio preliminare analizza la relazione il progetto e gli elementi delle cartografie di PTCP sopra evidenziate, dal cui confronto emerge quanto segue:

- Tavola 1 “*Urbanistica territoriale*”: l’intervento non interferisce con gli elementi riconosciuti dal PTCP;
- Tavola 2 “*Previsioni del sistema paesaggistico-ambientale*”: l’area complessiva di SUAP non interessa Ambiti di specifica tutela paesaggistica;
- Tavola 3 “*Rete ecologica provinciale*”: l’area di intervento non interessa ambiti ecosistemici di indirizzo per le reti ecologiche locali, coincidenti con gli Elementi di secondo livello della Rete Ecologica Regionale e confermate nel PTCP al fine di supportare l’identificazione nei PGT comunali di aree potenzialmente funzionali; non sono pertanto interferiti Capisaldi sorgenti, Elementi di connessione ecologica o aree di specifica valenza ecologico-naturalistica riconosciute dalla REP;
- Tavola 3.1 “*Rete Verde Provinciale*”: le aree di intervento non interessano elementi costituenti la Rete Verde Provinciale;
- Tavola 4 “*Carta delle invariati*”: il progetto non interessa aree sottoposte a vincolo;
- Tavola 5 “*Carta del dissesto e della classificazione sismica*”: l’intervento ricade in aree che non presentano particolari criticità;
- Tavola 6 “*Ambiti Agricoli Strategici*”: come indicato in Premessa, l’area di intervento interessa “Ambiti agricoli strategici con valenza produttiva” di pianura, di cui all’art. III-2, comma 1, lett.a), della Normativa di PTCP, con valore prescrittivo e prevalente.

In riferimento all’interessamento di tali ambiti agricoli, al fine della fattibilità dell’intervento, lo studio preliminare ambientale evidenzia le seguenti considerazioni in merito al rapporto con i “Criteri di tutela e valorizzazione”, come elencati all’art. III-2, comma 2 lett. a) della Normativa di PTCP definita per gli Ambiti Agricoli Strategici interessati:

- l’area di ampliamento e completamento in progetto, non comporta frammentazione delle aziende agricole e delle parcelle produttive presenti a confine e al contorno;
- non sono previste interferenze con l’accessibilità ai fondi;
- le aree di prevista occupazione non sono caratterizzate da produzioni agricole di pregio e di nicchia;
- l’area di ampliamento è posta in aderenza all’attuale margine del comparto esistente;
- la tipologia di intervento non si configura quale fattore di possibile compromissione della specificità dei luoghi, ne è caratterizzata da elementi identitari o storico testimoniali del paesaggio agricolo del territorio in cui si inserisce.

In ragione delle disposizioni del PTCP è stata richiesta dal Comune di Landriano puntuale variante finalizzata alla ripermimetrazione degli Ambiti Agricoli strategici ai sensi dell’art.15 della LR 12/2005, e a tal fine si ricorda che a tutt’oggi è in corso di approvazione la variante al PTCP medesimo adottata con D.P. n.37 del 18/02/2019.

Relativamente al rapporto con le disposizioni introdotte dall’integrazione del PTR ai sensi della L.R. 31/2014 approvata con la D.C.R. n.411 del 19/12/2018 e pubblicata sul BURL n.11 del 13/03/2019, si evidenzia che il procedimento SUAP in variante era stato avviato in data 11 agosto 2018 e con una successiva Conferenza dei Servizi del 14 settembre 2018, e che le stesse disposizioni regionali, fanno salve i procedimenti urbanistici comunali, avviati prima dell’approvazione del PTR medesimo.

Parere del 04/06/2019, prot. prov. n. 32534:

A riscontro della vostra ulteriore richiesta relativa all’espressione del parere finale per il progetto in oggetto, ad integrazione di quanto già espresso con nota prot. 21048 del 04/04/2019, si comunica che con la Deliberazione di Consiglio Provinciale n.25 del 03/06/2019 è stata definitivamente approvata la variante al PTCP conseguente a richiesta del Comune di Landriano finalizzata alla ripermimetrazione degli Ambiti Agricoli Strategici.

Pertanto non si rilevano elementi ostativi rispetto al PTCP variato come sopra.

✓ **Pareri Enti**

Comune di Landriano

A seguito dell’istanza di VIA del progetto presentato al Comune, ai sensi dell’art.8 del DPR160/2010, dalla Società Vailog srl per la realizzazione di un edificio industriale, a uso deposito per stoccaggio, confezionamento e movimentazione merci, in ampliamento di un esistente insediamento, si rappresenta quanto segue:

Il Comune di Landriano è dotato di PGT approvato con D.C.C. n.45 del 28/10/2011 pubblicato sul BURL serie Avvisi e Concorsi n.8 del 22/02/2012.

La proposta progettuale comporta la variante al Piano di Governo del Territorio vigente in relazione al fatto che le aree sono classificate come aree agricole dal medesimo strumento urbanistico comunale.

Il progetto consiste nella realizzazione di un capannone per l’ampliamento dell’attività produttiva- logistica esistente in un ambito connotato dalla presenza di altre strutture produttive.

Il progetto prevede adeguate misure di mitigazioni e compensazioni ambientali.

In relazione ai contenuti dello studio preliminare ambientale e degli elaborati progettuali predisposti a corredo del progetto, valutate altresì le opere di mitigazione e compensazione ambientale, per quanto di competenza si ritiene esaustivo lo studio preliminare medesimo e si esprime un assenso favorevole alla proposta progettuale.

ATS Pavia

In riferimento a quanto in oggetto, la scrivente Agenzia comunica quanto segue.

1. Si prende atto della documentazione integrativa richiesta e si esprime parere favorevole, relativamente alla valutazione delle emissioni in atmosfera, correlate al traffico veicolare.
2. Si conferma la richiesta di effettuare una valutazione di impatto acustico post operam, al fine di verificare la congruenza con quanto emerso dalla valutazione previsionale.

ARPA Dip. Pavia e Lodi

Con riferimento alla vs. nota inviata tramite pec in data 13/05/2019 (ns. prot. n. 76075 del 13/05/2019) in cui si chiede l'espressione di parere di competenza alla luce della nuova documentazione presentata in merito all'istanza in oggetto, esaminate le integrazioni presenti sul sito web regionale SILVIA, si ritiene utile inviare il seguente contributo.

ATMOSFERA

Il proponente ha eseguito una simulazione di dispersione degli inquinanti emessi dal traffico mediante applicazione del modello Caline all'interno di un dominio di 30 km² comprendente 14 km di strade, per un periodo di un anno, fornendo al modello un campo di vento tridimensionale a 1km di risoluzione, prodotto con Calmet utilizzando i dati orari 2018 rilevati della stazione di Landriano (oltre a dati di stazioni della rete Synop Icao). Al modello di dispersione sono stati forniti fattori di emissione elaborati a partire dai fattori pubblicati da Ispra per il 2016: ad ogni tipo di veicolo (auto, leggero, pesante) è stato attribuito un fattore di emissione dato dalla media tra i fattori Ispra relativi a traffico urbano ed extraurbano, successivamente è stato calcolato un fattore medio pesato in base alla ripartizione dei flussi tra i tipi di veicolo all'ora di punta sulla rete analizzata: 82% auto, 9% commerciali leggeri, 9% commerciali pesanti.

I flussi di traffico orari ante opera sono stati modulati applicando un profilo di distribuzione temporale medio provinciale ai flussi di punta.

Non è chiaro se i flussi di traffico indotto sono stati modulati in base agli orari dei turni di lavoro o anch'essi secondo il profilo medio provinciale: la seconda tabella in allegato 1 ("Progetto D+E+Aldi") contiene infatti i flussi orari indotti in base ai turni di lavoro mentre la terza tabella ("post opera") contiene i flussi orari complessivi post opera modulati secondo il profilo medio provinciale. In ogni caso la seconda ipotesi produce flussi giornalieri indotti superiori alla prima ipotesi, pur se diversamente distribuiti, in quanto la somma dei coefficienti di modulazione della distribuzione media (8,3) è superiore alla somma dei coefficienti di "rimodulazione" contenuti nella tabella "Progetto D+E+Aldi" (7,0).

Per quanto riguarda i fattori di emissione, poiché il traffico sulla rete considerata è quasi esclusivamente di tipo extraurbano, l'adozione della media tra fattori urbani ed extraurbani è da ritenersi cautelativa essendo i primi molto superiori ai secondi.

Poiché la ripartizione tra tipi di veicoli è stata effettuata in base ai flussi dell'ora di punta (pag.10) è possibile che, in altre fasce orarie, la componente commerciale del traffico risulti sottostimata; ciò può produrre concentrazioni medie giornaliere da traffico sottostimate nella situazione ante opera; l'incremento assoluto delle concentrazioni medie post opera risulterebbe comunque invariata e quindi cautelativo l'incremento percentuale ottenuto.

Si segnala che la tabella dei contributi emissivi percentuali da traffico per il comune di Landriano a pag. 7 non corrisponde a quanto pubblicato nell'inventario Inemar 2014 essendo tali contributi pari a: 48% per NOx, 53% per CO, 39% per PM10 e 10% per COV.

La rosa dei venti riportata è coerente con quella della stazione Ersaf di Landriano per il 2018.

Si ritiene adeguato il modello utilizzato, accettabili le ipotesi adottate e correttamente eseguita la simulazione. Si ricorda infine che nell'analisi della componente modellistica emissiva e di qualità dell'aria non si entra nel merito delle ipotesi impiantistiche e descrizione del processo, della scelta ed adeguatezza degli scenari identificati e dei conseguenti input di emissioni ed inquinanti considerati per le simulazioni, dell'appropriatezza dei ricettori sensibili in relazione all'area dell'impianto, anche in relazione ad eventuali impatti odorosi e ad analisi di impatto sanitario.

✓ **Conclusioni valutazioni istruttorie**

Visionata la documentazione prodotta dalla Società proponente, sinteticamente descritta nei paragrafi precedenti e visti i pareri espressi dai componenti della Commissione provinciale VIA, dal Comune di Landriano, da ARPA Dipartimento di Pavia e da ATS Pavia, si ritiene che lo studio ambientale presentato, così come integrato il 10/05/2019, abbia esposto le caratteristiche del progetto nonché la sua localizzazione in funzione della sensibilità ambientale delle aree geografiche che possono risentire degli impatti indotti, conducendo una disamina esaustiva circa i possibili effetti negativi che l'opera potrebbe produrre sull'ambiente come previsto dall'allegato V alla parte II del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i..

Gli impatti potenziali sono stati valutati da parte della Commissione provinciale per la VIA e dagli Enti competenti coinvolti, tenendo conto della loro tipologia e caratteristiche considerando tra l'altro le azioni mitigative proposte finalizzate alla riduzione ed al controllo degli stessi.

Considerato tutto quanto sopra ed in particolare le condizioni ambientali contenute nello studio ambientale si ritiene, ai fini dell'eventuale emissione del Decreto di esclusione dalla procedura di VIA, di proporre le seguenti osservazioni:

- si raccomanda l'applicazione, in sede di progettazione esecutiva delle opere, dei criteri progettuali individuati nello studio ambientale presentato a seguito delle valutazioni geologiche / geotecniche eseguite e di tutte le misure mitigative previste dallo studio in fase di cantiere delle opere in progetto;

- ai fini del riutilizzo in sito delle terre e rocce da scavo risultanti dalla realizzazione delle opere in progetto, si dovrà far riferimento a quanto previsto dal D.P.R. 120/2017;
- considerato che le opere riguardanti l'adeguamento della Roggia Zuffolina, con adeguamento dei manufatti idraulici e variazione di tracciato, nell'ultimo tratto interessano aree vincolate paesaggisticamente in quanto ricomprese nell'ambito delle fasce tutelate del Fiume Lambro, saranno soggette a preventiva autorizzazione paesaggistica ai sensi della norma vigente. Si fa notare inoltre che tra i vari manufatti da adeguare sembra avere una certa rilevanza di tipo paesaggistico e/o di interesse storico/tradizionale il manufatto "I" (manufatto di ferma o derivazione a volta), quindi in fase autorizzativa dovrà essere approfondito il valore di tale manufatto e la possibilità di sostituzione con tubazione in cemento e dismissione, interpellando la competente Soprintendenza;
- le opere di mitigazione e compensazione dovranno essere rigorosamente realizzate e mantenute secondo quanto previsto dalla documentazione di progetto;
- entro 3 mesi dall'entrata in funzione della logistica dovrà essere effettuata una valutazione strumentale post operam comprensiva di un ciclo di misure fonometriche in periodo di riferimento diurno al fine di verificare che la rumorosità emessa sia mantenuta nei limiti imposti dalla normativa vigente. Eventuali nuovi punti di monitoraggio dovranno essere individuati con il supporto tecnico di ARPA Dip. Di Pavia e Lodi. I risultati dovranno essere inviati alla Provincia di Pavia, ad ARPA Dip. Di Pavia e Lodi, al Comune di Landriano e ad ATS Pavia, e all'occorrenza dovranno essere individuate/adottate le eventuali misure mitigative necessarie;
- in relazione alla viabilità provinciale interferita, prima della realizzazione delle opere dovranno essere ottenute le dovute concessioni stradali e dovranno essere definiti, con i competenti uffici della Provincia di Pavia, gli impegni assunti e le modalità di esecuzione in ordine alle opere di manutenzione da realizzarsi;
- in fase di gestione dello stabilimento dovranno essere previsti i seguenti accorgimenti:
 - incentivare l'uso di mezzi collettivi per i dipendenti limitando così il numero dei mezzi in transito, arrivo e partenza nelle ore di cambio turno;
 - impegnarsi ad ottimizzare gli spostamenti interni al sito con la limitazione del funzionamento dei motori accesi durante le soste;
 - far rispettare il divieto per i mezzi pesanti di mantenere i motori accesi durante le operazioni di carico e scarico.

richiamate e condivise le valutazioni istruttorie sopra riportate, comprensive dei pareri espressi da parte della Commissione provinciale per la VIA e degli Enti competenti;

considerato che la verifica di assoggettabilità a V.I.A. è stata condotta applicando i criteri di cui all'allegato V della parte II del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e che il complesso delle informazioni fornite e le conseguenti valutazioni espresse in sede di istruttoria permettono di escludere impatti ambientali negativi significativi a seguito della realizzazione del progetto come depositato agli atti, a determinate condizioni ambientali contenute nello studio preliminare ambientale predisposto dalla Società proponente con integrazioni del 10/05/2019;

DECRETA

1. di escludere dalla procedura di valutazione d'impatto ambientale, ai sensi dell'art. 19 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i., il progetto di realizzazione di un edificio industriale, a uso deposito per stoccaggio, confezionamento e movimentazione merci, in ampliamento di un esistente insediamento in comune di Landriano (codice SILVIA: VER0158-PV) proposto dalla Soc. VAILOG Srl (P.I.: 03883480968) con sede legale in Strada 3 Palazzo B3 in Assago (MI), alle condizioni ambientali contenute nello studio ambientale, che dovranno essere espressamente recepite nei successivi provvedimenti di autorizzazione e approvazione del progetto in parola. Al riguardo, in particolare, si evidenzia quanto segue:
 - a. si raccomanda l'applicazione, in sede di progettazione esecutiva delle opere, dei criteri progettuali individuati nello studio ambientale presentato a seguito delle valutazioni geologiche / geotecniche eseguite e di tutte le misure mitigative previste dallo studio in fase di cantiere delle opere in progetto;
 - b. ai fini del riutilizzo in sito delle terre e rocce da scavo risultanti dalla realizzazione delle opere in progetto, si dovrà far riferimento a quanto previsto dal D.P.R. 120/2017;
 - c. considerato che le opere riguardanti l'adeguamento della Roggia Zuffolina, con adeguamento dei manufatti idraulici e variazione di tracciato, nell'ultimo tratto interessano

aree vincolate paesaggisticamente in quanto ricomprese nell'ambito delle fasce tutelate del Fiume Lambro, saranno soggette a preventiva autorizzazione paesaggistica ai sensi della norma vigente. Si fa notare inoltre che tra i vari manufatti da adeguare sembra avere una certa rilevanza di tipo paesaggistico e/o di interesse storico/tradizionale il manufatto "I" (manufatto di ferma o derivazione a volta), quindi in fase autorizzativa dovrà essere approfondito il valore di tale manufatto e la possibilità di sostituzione con tubazione in cemento e dismissione, interpellando la competente Soprintendenza;

- d. le opere di mitigazione e compensazione dovranno essere rigorosamente realizzate e mantenute secondo quanto previsto dalla documentazione di progetto;
 - e. entro 3 mesi dall'entrata in funzione della logistica dovrà essere effettuata una valutazione strumentale post operam comprensiva di un ciclo di misure fonometriche in periodo di riferimento diurno al fine di verificare che la rumorosità emessa sia mantenuta nei limiti imposti dalla normativa vigente. Eventuali nuovi punti di monitoraggio dovranno essere individuati con il supporto tecnico di ARPA Dip. Di Pavia e Lodi. I risultati dovranno essere inviati alla Provincia di Pavia, ad ARPA Dip. Di Pavia e Lodi, al Comune di Landriano e ad ATS Pavia, e all'occorrenza dovranno essere individuate/adottate le eventuali misure mitigative necessarie;
 - f. in relazione alla viabilità provinciale interferita, prima della realizzazione delle opere dovranno essere ottenute le dovute concessioni stradali e dovranno essere definiti, con i competenti uffici della Provincia di Pavia, gli impegni assunti e le modalità di esecuzione in ordine alle opere di manutenzione da realizzarsi;
 - g. in fase di gestione dello stabilimento dovranno essere previsti i seguenti accorgimenti:
 - incentivare l'uso di mezzi collettivi per i dipendenti limitando così il numero dei mezzi in transito, arrivo e partenza nelle ore di cambio turno;
 - impegnarsi ad ottimizzare gli spostamenti interni al sito con la limitazione del funzionamento dei motori accesi durante le soste;
 - far rispettare il divieto per i mezzi pesanti di mantenere i motori accesi durante le operazioni di carico e scarico;
2. di demandare al Comune di Landriano, in qualità di Autorità competente al rilascio dell'autorizzazione alla realizzazione delle opere in progetto, la vigilanza sul rispetto delle condizioni ambientali previste dallo Studio di Impatto Ambientale, con successive integrazioni, e di quanto indicato al precedente punto 1, e a segnalare tempestivamente alla Provincia di Pavia - Settore Tutela Ambientale, Promozione del Territorio e Sostenibilità - U.O. Bonifiche e Compatibilità Paesistico Ambientale, eventuali inadempimenti, ai sensi e per gli effetti dell'art. 29 del d.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.;
 3. di trasmettere il presente decreto al proponente Soc. VAILOG srl, al Comune di Landriano, ad ARPA Dipartimento di Pavia e Lodi ed a ATS Pavia;
 4. di provvedere alla pubblicazione sul B.U.R.L. della parte dispositiva del presente decreto e di provvedere alla pubblicazione integrale del presente provvedimento sul sito web regionale SILVIA e sul sito web istituzionale della Provincia di Pavia;
 5. di rendere noto che contro il presente decreto è proponibile ricorso giurisdizionale presso il T.A.R. della Lombardia, secondo le modalità di cui al d.lgs. 2 luglio 2010, n. 104, entro 60 dalla data di pubblicazione del presente atto; è altresì ammesso ricorso straordinario al Capo dello Stato entro 120 giorni dalla medesima data di pubblicazione;
 6. di disporre la pubblicazione del presente atto all'albo pretorio provinciale on-line e alla sezione Amministrazione trasparente del sito web della Provincia di Pavia.

La Dirigente responsabile del Settore Tutela
Ambientale, Promozione del Territorio e Sostenibilità
Anna Betto
Dottore Agronomo

Firma autografa sostitutiva con indicazione a stampa del nominativo del soggetto responsabile ai sensi del D.lgs 39/93 art. 3 c. 2