



## Regione Lombardia

---

DECRETO N. 3586

Del 31/03/2017

---

Identificativo Atto n. 65

DIREZIONE GENERALE AMBIENTE, ENERGIA E SVILUPPO SOSTENIBILE

Oggetto

PROCEDURA DI V.I.A. PER IL PROGETTO DI: "REALIZZAZIONE DI UN NUOVO INSEDIAMENTO INDUSTRIALE AD USO DEPOSITO PER STOCCAGGIO, CONFEZIONAMENTO E MOVIMENTAZIONE MERCI NEL COMUNE DI BASCAPE' (PV)". PROPONENTE: SOCIETÀ S.I.B. SVILUPPO INDUSTRIALE BASCAPE' S.R.L. PRONUNCIA DI COMPATIBILITA' AMBIENTALE AI SENSI DEL D.LGS. 152/2006 E DELLA L.R. 5/2010. [RIF.PROCEDURA NEL SISTEMA INFORMATIVO REGIONALE "S.I.L.V.I.A." R 1050]

L'atto si compone di \_\_\_\_\_ pagine

di cui \_\_\_\_\_ pagine di allegati

parte integrante

---



## Regione Lombardia

---

### IL DIRIGENTE DELLA STRUTTURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

VISTI:

- il d.lgs. 3 aprile 2006, n. 152: "Norme in materia ambientale", con specifico riferimento alla Parte Seconda, Titolo III;
- la l.r. 2 febbraio 2010, n. 5 "Norme in materia di Valutazione d'Impatto ambientale";
- il r.r. 21 novembre 2011, n. 5 di attuazione della l.r. 5/2010;
- la l.r. 7 luglio 2008, n. 20 "Testo unico delle Leggi Regionali in materia di organizzazione e personale";
- il decreto del Segretario Generale n. 7110 del 25 luglio 2013 "Individuazione delle Strutture Organizzative e delle relative competenze ed aree di attività delle Direzioni della Giunta Regionale – X Legislatura";
- la d.g.r. n. X/5227 del 31.05.2016 "VII Provvedimento organizzativo 2016";

PRESO ATTO che:

- a) in data 10/04/2015 sono stati depositati presso la Struttura VIA della Direzione Generale Ambiente Energia e sviluppo sostenibile (prot.reg.T1.2015.18007) - da parte di S.I.B. Sviluppo Industriale Bascapè s.r.l. (nel seguito "il Proponente") - lo studio di impatto ambientale (nel seguito "S.I.A."), il progetto definitivo e la richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale relativa alla realizzazione di un nuovo insediamento industriale ad uso deposito, stoccaggio, confezionamento e movimentazione merci nel Comune di Bascapè (PV). Copia della documentazione è stata depositata presso gli Enti territoriali interessati dall'intervento: Comune di Bascapè, Comune di Landriano e Provincia di Pavia;
- b) il Proponente ha presentato istanza di VIA riconducendo volontariamente l'intervento in progetto alla tipologia definitiva della categoria progettuale lettera am) dell'allegato A della l.r. 5/2010: "*Interporti (progetti non sottoposti a VIA di competenza statale), piattaforme e terminali intermodali, piattaforme logistiche (anche non intermodali), centri di magazzinaggio generale e simili che interessano una superficie operativa (capannoni, uffici, piazzali, viabilità interna, area ferroviaria e/o portuale, etc.) superiore a 20 ettari, o che hanno una capacità di movimentazione di merci superiore a 400.000 tonnellate/anno*" anche se la superficie in progetto è leggermente inferiore alla suddetta soglia;
- c) in data 16/4/2015 è avvenuta la pubblicazione, ai sensi dell'art. 24 del d.lgs. 152/2006, dell'avviso di deposito dell'istanza e della documentazione allegata sul quotidiano "Il Giorno";
- d) il Proponente ha provveduto al versamento degli oneri istruttori in data 14/4/2015, secondo le disposizioni di cui all'art. 3, commi 5 e 6 della l.r. n. 5/2010, dopo aver effettuato la valutazione economica degli interventi in parola;
- e) la procedura di v.i.a. è stata caratterizzata dai seguenti passaggi amministrativi:



## Regione Lombardia

---

- 4/6/2015, prima seduta della Conferenza dei Servizi istruttoria [C.d.S.i. – l.r. 5/2010, art. 4.3], con la presentazione del progetto e dello studio d'impatto ambientale;
- 17/6/2015 (prot.reg.T1.2015.29979), il Proponente ha chiesto l'interruzione dei termini procedurali al fine di poter integrare la documentazione presentata e depositata;
- 25/6/2015 (prot.reg.T1.2015.33175), accoglimento di tale richiesta da parte dell'Autorità Competente, con concessione di un termine di 45 giorni ai sensi dell'art. 24 comma 9 del d.lgs. 152/2006, per il deposito della documentazione entro il 1/8/2015;
- 31/7/2015 (prot.reg.T1.2015.39633), il Proponente ha depositato la documentazione integrativa volontaria;
- 24/9/2015, sopralluogo istruttorio della Commissione istruttoria regionale VIA (più avanti CVIA), unitamente agli enti territoriali;
- 30/10/2015 (prot.reg.T1.2015.54944), è stata trasmessa richiesta di integrazioni e chiarimenti documentali al Proponente sulla base degli esiti della Conferenza di Servizi istruttoria, delle richieste pervenute dalla CVIA, e dei contributi resi dagli enti territoriali coinvolti;
- 9/12/2015 (prot.reg.T1.2015.62262), è stata richiesta dal Proponente all'Autorità competente, una proroga di 45 giorni per il deposito delle integrazioni;
- 11/12/2015 (prot.reg.T1.2015.62584), è stata concessa la proroga da parte dell'Autorità competente fino al 28/1/2016;
- 28/1/2016 (prot.reg.T1.2016.4505) il Proponente ha depositato la documentazione integrativa;
- 29/2/2016, seconda seduta della Conferenza dei Servizi istruttoria [C.d.S.i. – l.r. 5/2010, art. 4.3], per l'acquisizione dei pareri degli Enti Territoriali;
- 1/4/2016 (prot.reg.T1.2016.16404), richiesta da parte del Proponente di sospensione di 15 giorni al fine di produrre controdeduzioni ai pareri degli Enti;
- 28/4/2016, con decreto dirigenziale di proroga n. 3661, l'Autorità Competente ha prolungato il tempo di istruttoria di ulteriori 60 giorni a far data dal giorno 29/4/2016 (90 giorni dal deposito integrazioni), portando il termine ultimo per la conclusione del procedimento al 28/6/2016;
- 2/5/2016 (prot.reg.T1.2016.21104), invio da parte del Proponente di controdeduzioni alle osservazioni formulate dai pareri degli Enti e del Segretariato Regionale per la Lombardia (Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo) di prot.1435 del 29/2/2016 (prot.reg.T1.2016.10835 del 1/3/2016), e della Soprintendenza Archeologica della Lombardia di prot.2187 del 26/2/2016 (prot.reg.T1.2016.10521 del 29/2/2016);
- 25/7/2016 (prot.reg.T1.2016.37849) il Proponente ha depositato ulteriore documentazione integrativa volontaria così composta:
  - relazione di approfondimento relativa agli aspetti viabilistici;



## Regione Lombardia

---

- progetto della viabilità di accesso all'area produttivo "Ambito ATP-PL 1" in Comune di Bascapè, con nuova pista ciclabile;
- 2/8/2016 (prot.reg.T1.2016.39675), l'Autorità competente ha richiesto un parere alla Città Metropolitana di Milano riguardo agli studi di traffico e alle modellizzazioni redatte dal Proponente, sugli itinerari viabilistici che ricomprendono le SP 40 e SP 412, fino all'innesto con l'autostrada A1;
- 18/10/2016 (prot.T1.2016.53427) richiesta da parte del Proponente di sospensione della fase istruttoria, con contestuale sospensione dei relativi termini, di 90 giorni, al fine di produrre ulteriori elementi, in riscontro alle osservazioni espresse dalla Città Metropolitana di Milano;
- 2/11/2016 (prot.reg.T1.2016.56515), l'Autorità competente non ha accolto la richiesta di sospensione del procedimento istruttorio da parte del Proponente, in quanto le motivazioni addotte non trovavano giustificazione, essendo riferite a soluzioni nel lungo termine, da valutare sotto l'impatto ambientale e territoriale, che coinvolgeranno anche altri Enti (la stessa Città Metropolitana di Milano, la Provincia di Pavia, i Comuni di Landriano e Bascapè, quelli di Carpiano e Cerro al Lambro e il Parco Agricolo Sud Milano) e che porteranno, forse in futuro, i previsti benefici attesi, in un quadro trasportistico di area vasta;
- 28/11/2016 (prot.reg.T1.2016.0061238), l'Autorità competente ha comunicato al Proponente – ai sensi dell'art. 10.bis della legge 241/1990 - l'intenzione di esprimere, sulla base delle risultanze istruttorie valutate nella seduta n. 18 del 16/11/2016 della Commissione istruttoria VIA regionale, un giudizio di compatibilità ambientale negativo del progetto in parola, informando riguardo alla possibilità di presentare per iscritto le proprie controdeduzioni in merito, entro dieci giorni dalla data di ricevimento della nota stessa;
- 7/12/2016 il Proponente ha depositato (prot.reg.T1.2016.63559 del 13/12/2016), nei termini di legge, le controdeduzioni alle osservazioni contenute nel preavviso di rigetto del 28/11/2016, allegando specifica documentazione e nota sulle componenti paesaggio, naturalistiche e rischio archeologico;
- 22/2/2017 la Commissione istruttoria regionale per la VIA, ai sensi dell'art. 5 del r.r. 5/2011, ha esaminato e approvato la relazione istruttoria finale da rendere all'Autorità competente.

DATO ATTO che la documentazione depositata ed esaminata nell'ambito dell'istruttoria per l'espressione della pronuncia di compatibilità ambientale è comprensiva del progetto definitivo, dello studio di impatto ambientale (s.i.a.) e degli allegati relativi alle diverse componenti ambientali considerate, oltre alle varie integrazioni, così elencata:

- Studio di Impatto Ambientale (s.i.a.), comprensivo di appendici varie e documentazione progettuale (relazione tecnica e tavole di progetto);



## Regione Lombardia

---

- documentazione trasmessa volontariamente in seguito a Conferenza dei Servizi Istruttoria del 4/6/2015, ricevuta il 31/7/2015 (prot.reg.T1.2015.39633), costituita da: Piano di monitoraggio ambientale; Precisazioni; Modifica parziale e non sostanziale al progetto; Tavola 2: “Planivolumetrico”;
- documentazione integrativa del 28/1/2016 (prot.reg.T1.2016.4505), costituita da Allegati tecnici vari, denominati dal n.1 al n. 12;
- documentazione trasmessa volontariamente in data 25/7/2016 (prot.reg.T1.2016.37849) costituita da relazione di approfondimento aspetti viabilistici, progetto viabilità di accesso all'area produttiva “Ambito ATP-PL 1”;

PRESO ATTO CHE durante l'iter istruttorio relativo alla pronuncia di compatibilità ambientale sono pervenute, ai sensi dell'art. 24, comma 4 del d.lgs.152/06, osservazioni da parte di privati, cittadini, come riportato al paragrafo 6.1 della Relazione Istruttoria (allegata e parte integrante sostanziale del presente atto).

RILEVATO che:

- l'area di intervento si colloca nella porzione nord occidentale del territorio comunale di Bascapè, adiacente alla strada provinciale SP 2, alla cava attiva (ATE g60) e al confine comunale con Landriano, in un contesto prevalentemente a carattere agricolo (ricade all'interno degli ambiti agricoli considerati strategici di cui all'art.III-2 comma 1 lett. a), con prevalente interesse produttivo), infatti l'intorno è contraddistinto dalla prevalente presenza di campi coltivati che costituiscono la forma principale del paesaggio. Nell'intorno sono presenti cascine e strutture produttive agricole di vario genere. Inoltre, a circa 500 m a nord dell'area si sviluppa la frangia residenziale della frazione di Pairana (Landriano);
- il progetto ha come finalità la realizzazione di n. 3 fabbricati industriali, a uso deposito per lo stoccaggio, il confezionamento e la movimentazione di merci di vario genere, denominati Blocco 1 e Blocco 2 (all'interno del Lotto 1) e Blocco 3 (all'interno del Lotto 2), tutti a destinazione di magazzinaggio, idonei a ospitare le esigenze di natura produttivo-funzionale dell'attività prevista;

Per la descrizione degli interventi previsti nella proposta progettuale e l'analisi del Quadro Programmatico, si rimanda a quanto descritto ai capitoli 2: “Quadro Programmatico” e 3: “Quadro progettuale”, della Relazione Istruttoria (allegata e parte integrante sostanziale del presente atto).

DATO ATTO che gli Enti territoriali interessati al procedimento, Comune di Bascapè, Comune di Landriano, Provincia di Pavia, Est Ticino Villoresi Consorzio di Bonifica, Consorzio Roggia Bascapera, Segretariato Regionale per la Lombardia, Soprintendenza Archeologica della Lombardia, hanno reso i pareri di competenza come riportato nel paragrafo 6.2 della Relazione Istruttoria (allegato e parte



## Regione Lombardia

---

integrante sostanziale del presente atto), nella seconda seduta della Conferenza di Servizi istruttoria, svolta il giorno 29/2/2016.

RICHIAMATA la Relazione istruttoria approvata nella seduta dell'Assemblea plenaria della Commissione istruttoria regionale per la V.I.A. n. 18 del giorno 16/11/2016, ai sensi dell'art. 5 del r.r. 5/2011 – agli atti - che proponeva l'adozione di provvedimento negativo in ragione delle criticità evidenziate nella relazione medesima, previa comunicazione di preavviso di diniego ai sensi dell'art 10bis della legge 241/90.

PRESO ATTO che il proponente ha trasmesso con nota del 7/12/2016 (prot.reg.T1.2016.63559 del 13/12/2016) proprie controdeduzioni al preavviso di rigetto (ai sensi dell'art. 10 bis della L.241/90) trasmesso al Proponente e per conoscenza agli Enti Territoriali con nota di prot. T1.2016.61238 del 28/11/2016;

VISTA la Relazione istruttoria approvata nella seduta dell'Assemblea plenaria della Commissione istruttoria regionale per la V.I.A. n. 3 del giorno 22/02/2017, ai sensi dell'art. 5 del r.r. 5/2011 - allegato parte integrante e sostanziale del presente atto – qui richiamata ai sensi e per effetto dell'art. 3 della legge 241/90 ai fini della motivazione del presente atto, che ha anche valutato le controdeduzioni del proponente (cfr cap 4.10) riscontrando, per le motivazioni addotte nella relazione medesima, che tali controdeduzioni non hanno apportato nuovi elementi valutativi (cfr cap 7.1), tali da rivedere il giudizio ambientale emergente dalla relazione istruttoria precedente (n.18 del 16/11/2016) e verso il quale l'Autorità competente si era orientata.

PRESO ATTO ALTRESI' che la suddetta Relazione Istruttoria rassegna in sintesi le seguenti conclusioni:

- si riscontra l'insufficiente analisi delle possibili alternative localizzative, che per trasformazioni territoriali di questa portata dovrebbero essere invece supportate da una ricerca almeno a livello provinciale, mentre la proposta progettuale indica esclusivamente nel territorio del Comune di Bascapè, l'ambito in oggetto, quale unica zona compatibile con le indicazioni del P.G.T.;
- dal punto di vista degli aspetti infrastrutturali e trasportistici, si rileva come l'insediamento industriale in progetto risulti non sostenibile dal punto di vista trasportistico per le criticità esistenti ed indotte dal traffico generato sulla rete viabilistica di adduzione al comparto, agli effetti attesi sulla S.P. 412 e sulla S.P. 40, qualificate di interesse regionale 'R2' ai sensi della vigente classificazione ex d.g.r. n. VII/19709 del 3.12.2004 ed al mancato sviluppo di alternative progettuali volte alla risoluzione delle criticità evidenziate dagli Studi depositati dal Proponente;



## Regione Lombardia

---

- relativamente agli aspetti paesaggistici, nonostante sull'area interessata non sussistano vincoli di cui al d.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio", la caratteristica pianeggiante dell'intorno rende la componente vedutistica un elemento rilevante per la valutazione dell'incidenza del progetto, che, nel caso in oggetto incide negativamente in quanto la specificità della trama rurale, costituita anche da ampi coni prospettici sulla campagna, viene trasformata da un inserimento di volumi prefabbricati, che occupano una superficie agricola di circa 80.000 m<sup>2</sup>, con un possibile sviluppo in altezza fino a 12 m. Inoltre la proposta progettuale comporta un consistente consumo di suolo agricolo produttivo (circa 190.000 m<sup>2</sup>), che implica la perdita di risorse non rinnovabili, in controtendenza alla pianificazione sovraordinata;
- riguardo alla componente archeologica, per quanto a detta del Proponente gli elaborati prodotti per la redazione del quadro conoscitivo del P.G.T. comunale e quelli relativi al vigente P.T.C.P. di Pavia (cfr. Tav. 2b "Previsioni del sistema paesaggistico-ambientale" e Tav.4b "Carta delle invarianti"), non evidenziano la presenza di areali di ritrovamento o di areali di rischio archeologico, né nell'area di pertinenza dell'ambito di trasformazione, né in quelle circostanti, non risulta verificato il rischio archeologico, che andrebbe considerato anche in sede di V.I.A.;

RITENUTO di condividere i contenuti e la conclusione dell'allegata Relazione Istruttoria – allegata e parte sostanziale del presente atto - e, conseguentemente, sulla base di quanto sopra riportato di poter concludere che si rilevano forte criticità in ordine alla compatibilità ambientale del progetto, con particolare riferimento agli aspetti infrastrutturali, di inserimento paesaggistico-ambientale e di consumo del suolo, tali da esprimere una pronuncia di compatibilità ambientale negativa;

DATO ATTO che il presente provvedimento:

- conclude il relativo procedimento nel termine effettivo di 117 giorni dal deposito delle controdeduzioni al preavviso di rigetto dell'istanza ai sensi dell'art. 10 bis della legge 241/1990, rispetto al termine di 150 giorni previsto ai sensi del d.lgs. 152/06;
- concorre all'obiettivo Ter.09.02.249.4 "Azioni di raccordo con la CVIA nazionale e regionale" del vigente PRS.

ATTESTATE la regolarità tecnica del presente atto e la correttezza dell'azione amministrativa ai sensi dell'art. 14 della L.R. 17/2014.



## Regione Lombardia

---

### DECRETA

1. di esprimere - ai sensi del d.lgs. 152/2006 e della l.r. 5/2010 – pronuncia negativa in ordine alla compatibilità ambientale del progetto di un nuovo insediamento industriale ad uso deposito, stoccaggio, confezionamento e movimentazione merci nel Comune di Bascapè (PV), proposto da S.I.B. Sviluppo Industriale Bascapè s.r.l., per i motivi esposti nella Relazione istruttoria allegata come parte integrante e sostanziale, riassunti in premessa del presente atto;
2. di trasmettere copia del presente decreto al Proponente, al Comune di Bascape', al Comune di Landriano, alla Provincia di Pavia, all'ARPA - Sede Centrale di Milano, e al Segretariato Regionale per la Lombardia (Ministero dei Beni e Attività' Culturali e del Turismo della Lombardia ora MIBACT);
3. di provvedere alla pubblicazione sul BURL della sola parte dispositiva del presente decreto, e alla pubblicazione integrale del provvedimento e della relazione istruttoria allegata sul sito web [www.cartografia.regione.lombardia.it/silvia/](http://www.cartografia.regione.lombardia.it/silvia/);
4. di rendere noto che contro il presente decreto è proponibile ricorso giurisdizionale, secondo le modalità di cui al d.lgs. 2 luglio 2010, n.104, presso il T.A.R. della Lombardia entro 60 giorni dalla data di pubblicazione sul B.U.R.L della parte dispositiva del presente atto; e altresì ammesso ricorso straordinario al capo dello Stato, entro 120 giorni dalla medesima data di pubblicazione.

IL DIRIGENTE

SILVIO LANDONIO

Atto firmato digitalmente ai sensi delle vigenti disposizioni di legge



Regione Lombardia

**Giunta Regionale**

Direzione Generale Ambiente Energia e Sviluppo Sostenibile

U.O. VALUTAZIONE E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI  
STRUTTURA V.I.A.

**Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale - REG. 1050**

**“Realizzazione di un nuovo insediamento industriale ad  
uso deposito per stoccaggio, confezionamento e  
movimentazione merci nel Comune di Bascapè (PV)”**

**Proponente: Società S.I.B. Sviluppo Industriale Bascapè S.r.l.**

**Relazione istruttoria**

**Approvata dalla Commissione istruttoria regionale per la V.I.A.**

**nella seduta n. 3 del 22.2.2017 [art. 5 del r.r. 5/2011]**

## Indice

<b>1. PREMESSA .....</b>	<b>3</b>
<b>2. QUADRO PROGRAMMATICO .....</b>	<b>5</b>
2.1 Piano Territoriale Regionale (PTR) .....	5
2.2 Piano Paesistico Regionale (PPR) .....	5
2.3 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Pavia.....	6
2.4 Programma di Tutela e Uso delle Acque (PTUA) .....	6
2.5 Piano cave della Provincia di Pavia .....	7
2.6 Piano di Governo del Territorio (PGT) del Comune di Bascapè .....	7
2.7 Vincoli ambientali, paesaggistici, storici e archeologici.....	7
<b>3. QUADRO PROGETTUALE .....</b>	<b>9</b>
3.1 Descrizione dello stato di fatto e contesto territoriale .....	9
3.2 Descrizione delle opere in progetto .....	10
3.3 Alternative localizzative.....	12
3.4 Rettifica tratto roggia Bescapera .....	12
3.5 Accessibilità all'area.....	13
3.6 Gestione acque meteoriche .....	14
<b>4. QUADRO AMBIENTALE E ANALISI DEGLI IMPATTI AMBIENTALI .....</b>	<b>14</b>
4.1 Ambiente idrico.....	14
4.1.1 Acque superficiali .....	14
4.1.2 Acque sotterranee .....	15
4.2 Atmosfera .....	15
4.3 Rumore.....	16
4.4 Suolo e sottosuolo .....	17
4.4.1 Piano di gestione dei materiali di scavo (d.m. 161/2012) .....	17
4.4.2 Bilancio delle terre e fabbisogni .....	17
4.5 Paesaggio.....	18
4.6 Flora, fauna ed ecosistemi, rete Natura 2000 .....	19
4.7 Rischio industriale, sicurezza.....	19
4.8 Salute pubblica.....	20
4.9 Traffico e viabilità .....	20
4.10 Esame delle controdeduzioni del Proponente al preavviso di rigetto ex art. 10 bis L 241/90 .....	24
<b>5. COMPENSAZIONI, MITIGAZIONI AMBIENTALI E P.M.A. ....</b>	<b>26</b>
5.1 Opere di mitigazione e compensazione .....	26
5.2 Piano di Monitoraggio Ambientale (P.M.A.).....	27
<b>6. OSSERVAZIONI E CONTRIBUTI ISTRUTTORI .....</b>	<b>27</b>
6.1 Osservazioni del pubblico .....	27
6.2 Pareri degli Enti territoriali .....	27
<b>7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE E PRONUNCIA DI COMPATIBILITA' AMBIENTALE .....</b>	<b>29</b>
7.1 Considerazioni conclusive .....	29
7.2 Pronuncia di compatibilità ambientale .....	30

## 1. PREMESSA

In data 10/04/2015 sono stati depositati presso la Struttura VIA della Direzione Generale Ambiente Energia e sviluppo sostenibile (prot.reg.T1.2015.18007) - da parte di S.I.B. Sviluppo Industriale Bascapè s.r.l. (nel seguito “il Proponente”) - lo studio di impatto ambientale (nel seguito “S.I.A.”), il progetto definitivo e la richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale relativa alla realizzazione di un nuovo insediamento industriale ad uso deposito, stoccaggio, confezionamento e movimentazione merci nel Comune di Bascapè (PV). Copia della documentazione è stata depositata presso gli Enti territoriali interessati dall’intervento: Comune di Bascapè, Comune di Landriano e Provincia di Pavia.

La tipologia dell’intervento è quella definita dalla categoria progettuale lettera am) dell’allegato A della l.r. 5/2010: *“Interporti (progetti non sottoposti a VIA di competenza statale), piattaforme e terminali intermodali, piattaforme logistiche (anche non intermodali), centri di magazzinaggio generale e simili che interessano una superficie operativa (capannoni, uffici, piazzali, viabilità interna, area ferroviaria e/o portuale, etc.) superiore a 20 ettari, o che hanno una capacità di movimentazione di merci superiore a 400.000 tonnellate/anno”*. L’intervento sarebbe soggetto a verifica di assoggettabilità a VIA (di competenza provinciale), tuttavia vista l’estesa superficie dell’ambito il Proponente ha deciso autonomamente, in via precauzionale, di sottoporre l’intervento alla procedura di VIA (di competenza regionale) di cui all’art. 5 della medesima l.r. 5/2010.

In data 16/04/2015 è avvenuta la pubblicazione, ai sensi dell’art. 24 del d.lgs. 152/2006, dell’avviso di deposito dell’istanza e della documentazione allegata sul quotidiano “Il Giorno”.

Il Proponente ha provveduto al versamento degli oneri istruttori in data 14/04/2015, secondo le disposizioni di cui all’art. 3, commi 5 e 6 della l.r. n. 5/2010, dopo aver effettuato la valutazione economica degli interventi in parola.

La procedura di VIA è stata caratterizzata dai seguenti passaggi amministrativi, in data:

- 4/6/2015, prima seduta della Conferenza dei Servizi istruttoria [C.d.S.i. – l.r. 5/2010, art. 4.3], con la presentazione del progetto e dello studio d’impatto ambientale;
- 17/6/2015 (prot.reg.T1.2015.29979), il Proponente ha chiesto l’interruzione dei termini procedurali al fine di poter integrare la documentazione presentata e depositata;
- 25/6/2015 (prot.reg.T1.2015.33175), accoglimento di tale richiesta da parte dell’Autorità Competente, con concessione di un termine di 45 giorni ai sensi dell’art. 24 comma 9 del d.lgs. 152/2006, per il deposito della documentazione entro il 1/8/2015;
- 31/7/2015 (prot.reg. T1.2015.39633), il Proponente ha depositato la documentazione integrativa volontaria;
- 24/09/2015, sopralluogo istruttorio della Commissione istruttoria regionale VIA (più avanti CVIA), unitamente agli enti territoriali;
- 30/10/2015 (prot.reg. T1.2015.54944), è stata trasmessa richiesta di integrazioni e chiarimenti documentali al Proponente sulla base degli esiti della Conferenza di Servizi istruttoria, delle richieste pervenute dalla CVIA, e dei contributi resi dagli enti territoriali coinvolti;
- 9/12/2015 (prot.reg.T1.2015.62262), è stata richiesta dal Proponente all’Autorità competente, una proroga di 45 giorni per il deposito delle integrazioni;
- 11/12/2015 (prot.reg.T1.2015.62584), è stata concessa la proroga da parte dell’Autorità competente fino al 28/1/2016;

- 28/1/2016 (prot.reg.T1.2016.4505) il Proponente ha depositato la documentazione integrativa;
- 29/02/2016, seconda seduta della Conferenza dei Servizi istruttoria [C.d.S.i. – l.r. 5/2010, art. 4.3], per la concertazione dei pareri degli Enti Territoriali;
- 1/4/2016 (prot.reg.T1.2016.16404), richiesta da parte del Proponente di sospensione di 15 giorni al fine di produrre controdeduzioni ai pareri degli Enti;
- 28/4/2016, con decreto dirigenziale di proroga n. 3661, l’Autorità Competente ha prolungato il tempo di istruttoria di ulteriori 60 giorni a far data dal giorno 29/4/2016 (90 giorni dal deposito integrazioni), portando il termine ultimo per la conclusione del procedimento al 28/6/2016;
- 2/5/2016 (prot.reg.T1.2016.21104), invio da parte del Proponente di controdeduzioni alle osservazioni formulate dai pareri del Segretariato Regionale per la Lombardia (Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo) di prot. 1435 del 29/2/2016 (prot.reg.T1.2016.10835 del 1/3/2016), e della Soprintendenza Archeologica della Lombardia di prot. 2187 del 26/2/2016 (prot.reg.T1.2016.10521 del 29/2/2016);
- 28/4/2016, con decreto dirigenziale n. 3661, l’Autorità Competente ha provveduto a prolungare il procedimento di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell’art. 26 comma 1 del d.lgs. 152/2006, di ulteriori 60 giorni rispetto alla scadenza dei 90 giorni dal deposito della documentazione integrativa, portando il termine ultimo di scadenza istruttoria al 28/6/2016;
- 25/7/2016 (prot.reg.T1.2016.37849) il Proponente ha depositato ulteriore documentazione integrativa volontaria così composta:
  - relazione di approfondimento relativa agli aspetti viabilistici;
  - progetto della viabilità di accesso all’area produttivo “Ambito ATP-PL 1” in Comune di Bascapé, con nuova pista ciclabile.

L’Autorità competente, con nota del:

- 2/8/2016 (prot.reg.T1.2016.39675), ha richiesto un parere alla Città Metropolitana di Milano riguardo agli studi di traffico e alle modellizzazioni redatte dal Proponente, sugli itinerari viabilistici che ricomprendono le SP 40 e SP 412, fino all’innesto con l’autostrada A1;
- 2/11/2016 (prot.reg.T1.2016.56515), ha deciso di non accogliere la richiesta di sospensione del procedimento istruttorio di ulteriori 90 giorni, da parte del Proponente con nota del 18/10/2016 (prot.T12016.53427), in quanto le motivazioni addotte non trovano al momento giustificazione, essendo riferite a soluzioni nel lungo termine, da valutare sotto l’impatto ambientale e territoriale, che coinvolgeranno anche altri Enti (la stessa Città Metropolitana di Milano, la Provincia di Pavia, i Comuni di Landriano e Bascapé, quelli di Carpiano e Cerro al Lambro e il Parco Agricolo Sud Milano) e che porteranno, forse in futuro, i previsti benefici attesi, in un quadro trasportistico di area vasta;
- 28/11/2016 (prot.reg.T1.2016.0061238), ha comunicato al Proponente – ai sensi dell’art. 10.bis della l. 241/1990 - l’intenzione di esprimere, sulla base delle risultanze istruttorie valutate nella seduta n. 18 del 16/11/2016 della Commissione istruttoria VIA regionale, un giudizio di compatibilità ambientale negativo del progetto in parola, informando riguardo alla possibilità di presentare per iscritto le proprie controdeduzioni in merito, entro dieci giorni dalla data di ricevimento della nota stessa.

Il Proponente, con nota del 7/12/2016 (prot.reg.T1.2016.63559 del 13/12/2016), ha depositato, nei termini di legge, le controdeduzioni alle osservazioni contenute nel preavviso di rigetto del 28/11/2016, allegando specifica documentazione (Relazione viabilistica - a firma del professionista incaricato, Ing. Umberto Sollazzo - e nota sulle componenti paesaggio, naturalistiche e rischio archeologico.

## 2. QUADRO PROGRAMMATICO

### 2.1 Piano Territoriale Regionale (PTR)

Il Piano Territoriale Regionale (PTR) approvato con d.c.r. n. 951 del 19 gennaio 2010, e il suo aggiornamento del 2015 (approvato con d.c.r. n. 897 del 24 novembre 2015 e pubblicato sul Bollettino Ufficiale Regione Lombardia, serie ordinaria n. 51 del 19 dicembre 2015), costituisce il quadro di riferimento per la programmazione e la pianificazione a livello regionale e comporta anche delle ricadute sulla pianificazione locale.

In base alla tavola C del PTR, all'interno del territorio comunale del Comune di Bascapè non sono presenti zone di protezione speciale (ZPS). A Nord di esso è invece presente il Parco Regionale Agricolo Sud Milano, elemento di continuità, a ovest il Parco del Ticino e, a est, il Parco dell'Adda.

La realtà ambientale che caratterizza questa area protetta è prevalentemente costituita da una profonda e fortemente intrecciata matrice agricola. Terreni coltivati a mais si alternano a filari d'alberi che disegnano i confini dei campi e accompagnano i corsi d'acqua. Cascine antiche e nuclei rurali di pregio punteggiano tutto il territorio. L'ambito territoriale in cui si inserisce il Comune di Bascapè, relativamente alla tavola D, non rientra all'interno di aree di particolare interesse paesistico-ambientale o di valenza naturalistica.

Sul territorio comunale in esame non sono segnalati percorsi panoramici o tracciati paesaggistici di rilievo, sono invece segnalati nel territorio interessato dal progetto, ambiti di degrado paesistico puntuale provocato da abbandono e dismissione e corrispondenti a cave abbandonate.

L'area di interesse rientra nell'ambito geografico del Pavese, nella "Fascia della bassa pianura"- "Paesaggi delle colture cerealicole". L'ambito geografico del Pavese occupa la parte di pianura irrigua lombarda definita dai limiti con il Milanese, il Lodigiano, tratti del corso del Ticino e del Po.

La rete idrografica superficiale artificiale è uno dei principali caratteri connotativi della pianura irrigua lombarda. I paesaggi della bassa pianura irrigua vanno tutelati rispettandone la straordinaria tessitura storica, assicurando il rispetto per l'originalità del paesaggio nel quale si identifica tanta parte dell'immagine regionale e della tradizionale prosperità padana.

### 2.2 Piano Paesistico Regionale (PPR)

Il Piano Territoriale Regionale (PTR), in applicazione dell'art. 19 della l.r. 12/2005, ha natura ed effetti di piano territoriale paesaggistico ai sensi della legislazione nazionale (d.lgs.n.42/2004).

Le aree interessate dal progetto sono riconducibili, sulla base della classificazione che ne fa il Piano Paesaggistico Regionale, all'unità tipologica di paesaggio della "bassa pianura" che a vasta scala mantiene i caratteri propri dei paesaggi della pianura irrigua.

Oggi la situazione di queste aree, connotate un tempo da una organizzazione agricola basata sulla grande cascina è profondamente mutata sia in relazione alla nuova organizzazione agricola che al variare della struttura agraria e territoriale. Gli indirizzi di tutela del PPR per le aree della bassa pianura indicano la conservazione della partitura poderale, della maglia irrigua e delle quinte vegetali (ripariali o meno).

La zona non risulta sottoposta a tutela ai sensi del Decreto Legislativo 22/1/2004 n. 42.

## **2.3 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Pavia**

La Provincia di Pavia è dotata di PTCP predisposto secondo le direttive contenute nella Legge Regionale 12/2005. Con d.c.p. n. 30 del 23 aprile 2015 è stata approvata la variante del PTCP di adeguamento alla l.r.12/2005 ed al PTR, ai sensi dell'art. 17, comma 9, della l.r.12/2005, con pubblicazione dell'avviso sul BURL del 9/9/2015, n.37 avvisi e concorsi, tale variante acquista efficacia dalla data della sua pubblicazione, ai sensi dell'art. 17, comma 10, della l.r.12/2005.

Il sito interessato dall'intervento risulta inserito in un contesto tipicamente agricolo, caratterizzato dagli elementi dei paesaggi agrari della pianura cerealicola pavese, in particolare rogge e canali, filari alberati, strade interpoderali e cascine.

Riguardo agli aspetti di compatibilità dell'intervento con il PTCP vigente della Provincia di Pavia, il Proponente sostiene (nelle integrazioni presentate e nelle successive controdeduzioni) il prevalere della previgente disciplina urbanistica comunale, rispetto alle nuove disposizioni introdotte dal nuovo PTCP della Provincia di Pavia divenuto ormai efficace, con particolare riferimento all'art. IV -18 Insediamenti di logistica. A tal fine sembra necessario chiarire che la richiamata previsione contenuta nel vigente PGT era diretta essenzialmente alla verifica di compatibilità con le disposizioni dell'allora vigente PTCP.

Nella fase attuale, la realizzazione dell'intervento è del tutto evidente che dovrà essere coerente con le nuove disposizioni sopravvenute, non potendosi fare riferimento a uno strumento superato. In tal senso è costante l'orientamento giurisprudenziale (per tutte Consiglio di Stato Sez. IV, n.2824 del 9 giugno 2015). Le linee e gli obiettivi strategici del PTCP sono volte a perseguire una organica offerta dalla logistica misurandosi con il contesto locale. Obiettivo fondamentale del PTCP è un'azione di rafforzamento dei processi di concertazione interistituzionale in grado di garantire il più possibile la sostenibilità dell'intervento.

Tutto ciò premesso, il progetto dovrà soddisfare le disposizioni della NTA del PTCP nella fattispecie di cui all'art. IV -18 Insediamenti di logistica comma 2 lett. a), b), c), d), e), f), g), h), i). Inoltre in ragione della localizzazione, della rilevanza dell'intervento di carattere sovra comunale, dovrà essere attivata dal Proponente, una fase di concertazione con la Provincia e i Comuni contermini coerentemente con le disposizioni di cui all'art. I-14 e IV-18 delle N.d.A. del PTCP della Provincia di Pavia.

## **2.4 Programma di Tutela e Uso delle Acque (PTUA)**

Il Programma di Tutela e Uso delle Acque (PTUA) è stato approvato dalla Regione Lombardia, ai sensi del d.lgs. 152/99 e della l.r. n. 26 del 12 dicembre 2003, con d.g.r. n. 2244 del 29 marzo 2006.

Il PTUA, nell'allegato 10: "Definizione delle zone vulnerabili da nitrati di origine agricola e da prodotti fitosanitari", ha predisposto la rappresentazione della vulnerabilità integrata della regione Lombardia. Secondo quanto indicato nella tabella C – Appendice D delle Norme Tecniche di Attuazione del PTUA e nella "Carta della Vulnerabilità da nitrati", dove vengono individuate in colore rosso le aree vulnerabili da carichi zootecnici, in colore blu le aree vulnerabili da carichi di prevalente origine civile e in colore giallo le aree di attenzione (in quanto presentano almeno uno dei fattori predisponenti la vulnerabilità), il territorio di Bascapè ricade entro le "zone di attenzione".

Con d.g.r. 11 ottobre 2006, n. 8/3297 la Regione Lombardia ha introdotto alcune modifiche al PTUA approvato, tra cui l'individuazione di nuove aree vulnerabili. Secondo la nuova

classificazione il comune di Bascapè non rientra tra quelli interamente compresi nell'area vulnerabile.

## 2.5 Piano cave della Provincia di Pavia

Il Piano Cave della Provincia di Pavia è stato approvato dalla Regione Lombardia in data 20 febbraio 2007 con d.c.r. VIII/344 e pubblicato in data 29 marzo sul 2° supplemento straordinario n.13.

Sul territorio comunale di Bascapè sono presenti due siti estrattivi, nel dettaglio una cava in fase di attività (ATE g60) e un giacimento (G/P09), entrambi collocati lungo il confine nord occidentale comunale, a cavallo con il Comune di Landriano. L'ATE è localizzato lungo il perimetro sud occidentale dell'area di intervento mentre il giacimento si sviluppa poco più a sud.

## 2.6 Piano di Governo del Territorio (PGT) del Comune di Bascapè

Finalità dell'intervento è l'edificazione di un insediamento con funzioni di natura produttiva all'interno di un ambito di trasformazione produttivo, di superficie territoriale pari a circa 190.000 m<sup>2</sup>, previsto e individuato nel vigente PGT comunale, approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 1 del 9/1/2014, pubblicato sul BURL Regione Lombardia sezione Avvisi e Concorsi il 19/3/2014 – Bollettino n. 12. Si tratta di un intervento di trasformazione urbanistico-ambientale di tipo industriale produttivo per movimentazione e deposito merci. Il progetto costituisce il Piano attuativo per l'Ambito di trasformazione ATP PL12.9 Vincoli ambientali, paesaggistici, storici e archeologici.

## 2.7 Vincoli ambientali, paesaggistici, storici e archeologici

Riguardo alla situazione vincolistica:

Il sito di intervento non ricade:

- in territori sottoposti a vincolo idrogeologico di cui al R. D. 3267/23;
- in territori sottoposti a tutela ai sensi dell'art. 142 comma 1, lett. g (zone boscate) ex L.431/85 del d.lgs. 42/2004;
- in territori sottoposti a tutela ai sensi dell'art. 142 comma 1, lett. c (fiumi) ex L.431/85 del d.lgs. 42/2004;
- in zona di salvaguardia e/o di protezione della acque destinate al consumo umani di cui all'art. 21 comma 1, del d.lgs. 11/05/1999, n. 152;
- in territori sottoposti a tutela ai sensi dell'art. 136 del d.lgs. 42/2004 (ex d.lgs. 490/99);
- in area di appartenenza ad un Parco Naturale di interesse regionale (l.r. 86/83);
- in area sottoposta a vincolo archeologico, né a vincolo storico, artistico e demaniale;
- in area compresa in una fascia fluviale;
- in area assoggettata a vincolo di cui ai Piano di Bacino – Legge 183/89 e successive integrazione (Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico – P.A.I.);
- in area compresa all'interno della fascia di rispetto cimiteriale.

L'area di intervento è interessata, lungo il perimetro meridionale dell'ambito, dalla fascia di rispetto stradale della SP 2 'Pavia-Melegnano e diramazione per Bascapè' pari a 20 m. Inoltre appare interessata anche dal vincolo aeroportuale. Nel dettaglio, l'intera area è sottoposta a:

- vincolo di altezza, infatti è classificata come “zona in cui evitare ostacoli per la navigazione aerea”, rientrando sia all’interno della superficie di avvicinamento (per la quale la quota massima di edificazione consentita è pari a 252,85 m s.l.m), sia all’interno della superficie orizzontale esterna (per la quale la quota massima di edificazione consentita è pari a 247,85 m s.l.m);
- vincoli di destinazione d’uso: nel dettaglio l’intera area risulta incompatibile con la realizzazione di impianti eolici, mentre la realizzazione di discariche e altre fonti attrattive di fauna selvatica (vedi art. 70 comma 8 delle NTA del Piano delle Regole) è consentita solo su preventiva autorizzazione dell’ENAC, che valuterà la sussistenza di condizioni di potenziale pericolo per la navigazione aerea.

La porzione occidentale del sito rientra inoltre all’interno del limite dell’area di influenza per controllo dei rischi alla navigazione aerea per quanto riguarda l’installazione di impianti e sorgenti laser e proiettori ad alta intensità.

L’area non è coinvolta da altri vincoli amministrativi, quali fasce di rispetto cimiteriali, di pozzi idropotabili, o di linee dei servizi (oleodotto, elettrodotta ecc.). Si rileva invece lungo il perimetro nord orientale del sito, l’ambito di rispetto dei corsi d’acqua, relativo al nuovo corso della Roggia Bascapera. Per questa Roggia è infatti prevista una deviazione del suo corso (e del relativo ambito di rispetto) che sarà spostato lungo il perimetro nord occidentale e occidentale del sito dove attualmente è segnalata la presenza di un colatore privato, nel dettaglio, il Cavo della Pila.

Per quanto riguarda gli aspetti geologici, il Comune di Bascapè, secondo le disposizioni dell’O.P.C.M 3274 del 20/03/2003, ricadeva in zona sismica 4, ovvero in quella a minor grado di sismicità (zona definita a «sismicità bassa») per cui l’assoggettamento o meno a norme antisismiche è demandato alla Regione di appartenenza.

La Regione Lombardia, a tal proposito, ha emesso la d.g.r. n. 7/14964 del 7/11/2003, che ha preso atto della classificazione fornita in prima applicazione dalla suddetta Ordinanza 3274/2003. La riclassificazione operata recentemente dalla Regione Lombardia con d.g.r. n. X/2129 del 11/07/2014, ha riclassificato il Comune di Bascapè in zona sismica 3. La d.g.r. n. X/2489 del 10/10/2014 ha differito l’entrata in vigore della nuova classificazione sismica del territorio dal 14/10/2014 al 14/10/2015, ma ha nel contempo disposto che nelle more dell’entrata in vigore della nuova classificazione nei Comuni riclassificati da zona 4 a zona 3 (come è il caso di Bascapè) tutti i progetti di nuove strutture (pubbliche e private) siano redatti in linea con le norme tecniche vigenti nelle zone 3.

Per quanto riguarda la Fattibilità geologica, sulla base della cartografia geologica allegata allo studio geologico comunale, l’area di interesse ricade in Classe 2A – Fattibilità con modeste limitazioni. Le zone adiacenti alle rogge presenti nell’intorno del sito di interesse ricadono invece in classe di fattibilità 4A. Quest’ultima sottoclasse comprende una fascia di rispetto di 4,00 metri di tutti i corsi d’acqua appartenenti alla rete irrigua distrettuale e di competenza dei diversi consorzi a gestione autonoma operanti all’interno del comprensorio, nonché dei corsi d’acqua costituiti dagli irrigatori gestiti da aziende agricole private che derivano acqua da canali consortili. La profondità della fascia di rispetto è definita con riferimento alle disposizioni di cui al Titolo VI del R.D. 8 maggio 1904, n°368.

Per quanto riguarda i siti Rete Natura (S.I.C. e Z.P.S.), si verifica l’assenza, nel Comune di Bascapè e per un suo vasto intorno, di Siti di Importanza Comunitaria (S.I.C.) e di Zone a Protezione Speciale (Z.P.S.). Il S.I.C. più “vicino” è quello delle “Oasi di Lacchiarella -IT205500010” a circa

9,5 km dal sito interessato dal progetto. Si evidenzia, invece, che il confine settentrionale del Comune coincide con il limite esterno del Parco Regionale Agricolo Sud Milano.

Relativamente alla Rete Ecologica Regionale (R.E.R.), si segnala un elemento di secondo livello connesso con il corso del colatore Lissone, a circa 200 m dall'area di intervento. Per riscontrare elementi di maggior rilevanza per quanto riguarda la R.E.R., bisogna estendere l'analisi a un territorio più ampio e quindi distanti dal area stessa. In particolare ci si riferisce all'elemento di primo livello e al corridoio ecologico primario presenti, il primo, solo sul territorio di Landriano e il secondo anche nella porzione più meridionale del Comune di Bascapè.

### 3. QUADRO PROGETTUALE

#### 3.1 Descrizione dello stato di fatto e contesto territoriale



**Fig.1** – (Stralcio Tav. 6b del PTCP della Provincia di Pavia)

L'area di intervento si colloca nella porzione nord occidentale del territorio comunale (vedi fig. 1), adiacente alla strada provinciale SP 2 e alla cava attiva (ATE g60). Il sito di intervento è ubicato a nord di Bascapè, adiacente al confine comunale con Landriano e costeggiato dalla strada SP 2.

L'area si inserisce in un contesto prevalentemente a carattere agricolo (ricade all'interno degli ambiti agricoli considerati strategici di cui all'art.III-2 comma 1 let. a), con prevalente interesse produttivo), infatti l'intorno è contraddistinto dalla prevalente presenza di campi coltivati che costituiscono la forma principale del paesaggio. Nell'intorno sono presenti cascine e strutture produttive agricole di vario genere. Inoltre, a circa 500 m a nord dell'area si sviluppa la frangia residenziale della frazione di Pairana (Landriano).

L'insediamento produttivo si svilupperà su un'area identificata in mappa del Catasto Terreni del Comune di Bascapè: foglio 15, mappali 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8.

La superficie sulla quale si svilupperà l'intervento, attualmente suddivisa in più appezzamenti, è interamente pianeggiante e ubicata ad una quota media di 86,2 m s.l.m. (v. base cartografica CTR Regione Lombardia B7c1 Landriano e B7d1 Bascapè). L'area di intervento non è servita né dalla rete del gas, né della rete dell'elettrodotto, le quali passano più a sud nella zona del capoluogo comunale. Il progetto di intervento prevede la dotazione delle reti di sotto-servizi a partire dal capoluogo. L'intervento prevede, a carico del soggetto attuatore, il potenziamento e l'allargamento

della carreggiata della strada provinciale SP 2 e la realizzazione di una pista ciclopedonale a lato della stessa, nel tratto compreso tra il confine con Landriano e la rotatoria di ingresso al capoluogo di Bascapè.

Peraltro, sono a carico dell'attuatore la realizzazione della palazzina servizi – spogliatoi della palestra comunale, relative pavimentazioni esterne, così come da progetto redatto dal Comune di Bascapè. Le aree necessarie per l'allargamento della S.P. n° 2 e per la formazione della pista ciclabile, saranno messe a disposizione dal Comune di Bascapè.

### 3.2 Descrizione delle opere in progetto

L'immobile si svilupperà su un appezzamento di terreno di Superficie territoriale totale pari a 188.578,00 m<sup>2</sup> (attualmente di proprietà della S.I.B. Srl Sviluppo Industriale di Bascapè, con sede legale a Lodi, Corso Roma 92).

Esso consiste nella realizzazione di n. 3 fabbricati industriali, a uso deposito per lo stoccaggio, il confezionamento e la movimentazione di merci di vario genere, di seguito nominati Blocco 1 e Blocco 2 (all'interno del Lotto 1) e Blocco 3 (all'interno del Lotto 2), tutti a destinazione di magazzino, idonei a ospitare le esigenze di natura produttivo-funzionale dell'attività prevista, come di seguito (vedi tab. 1):

	Superficie lorda pavimento (m <sup>2</sup> )	Copertura (m <sup>3</sup> )	Altezza (m)
<b>Blocco 1</b>	27.100 m <sup>2</sup>	28.100 m <sup>3</sup>	12
<b>Blocco 2</b>	26.600 m <sup>2</sup>	26.600 m <sup>3</sup>	12
<b>Blocco 3</b>	25.680 m <sup>2</sup>	26.180 m <sup>3</sup>	12

tab.1

I fabbricati verranno realizzati con strutture in elementi prefabbricati con fondazioni a plinti e travi rovesce gettate in opera. I Blocchi 1, 2 e 3 avranno una propria palazzina uffici. Esternamente le palazzine presenteranno pareti vetrate realizzate con facciata continua con montanti e traversi in alluminio anodizzato e vetrocamera antisfondamento e anticaduta.

Nel progetto depositato sono previsti anche interventi di natura infrastrutturale sulla S.P. 2, nel tratto compreso tra il confine con il Comune di Landriano e la rotatoria di ingresso al Comune di Bascapè, definiti dal Proponente come *'potenziamento (allargamento della carreggiata)'*, che comprendono la realizzazione di una pista ciclopedonale di circa 1.200 m a lato della stessa strada provinciale. L'obbligo di realizzazione delle predette opere infrastrutturali è indicato all'interno della scheda dell'ambito di trasformazione 'ATP-PL1' del PGT del Comune di Bascapè relativa al comparto in oggetto.

Riguardo al quadro progettuale, il Proponente ha ritenuto spontaneamente di apporre una modifica parziale rispetto al progetto depositato originariamente, per quanto concerne l'ambito di rispetto della roggia Bascapera, che costeggia il perimetro nord occidentale dell'ambito.

Tale modifica riguarda le aree di sosta e di interscambio ubicate nella porzione nord occidentale dell'ambito, attraverso una pavimentazione drenante in autobloccante o prato erboso, questo al fine di ridurre la superficie da impermeabilizzare (vedi fig.2):



fig.2

Nella fattispecie la nuova soluzione progettuale prevede una parziale rimodulazione di quelle che sono le specifiche di progetto, al fine di favorire l'individuazione di ulteriori aree da destinare a forme complesse di mitigazione ambientale e, quindi, garantire un maggiore e più coerente inserimento paesaggistico dell'opera.

Queste nuove aree di mitigazione derivano da alcuni accorgimenti progettuali previsti in ordine al possibile sviluppo dell'intervento all'interno dell'ambito di trasformazione. Al fine di ricreare e favorire una maggiore sostenibilità ambientale, si propone una redistribuzione sistematica delle aree favorendo l'incremento significativo di nuove superfici da dedicare a nuove piantumazione, pur mantenendo una funzionalità operativa della futura attività.

Nel dettaglio gli interventi progettuali proposti sono:

- un accorpamento e migliore distribuzione delle aree a parcheggio;
- una parziale redistribuzione delle vasche di laminazione e un addensamento dei bacini antincendio;
- una parziale redistribuzione della viabilità interna riducendo quelle che sono le zone da adibire al transito interno dei mezzi;
- una riduzione della superficie dei capannoni e un loro appressamento, pur mantenendo una loro funzionalità e nel rispetto di quella che è la normativa di riferimento.

Tali interventi di ri-articolazione delle superfici interne all'ambito hanno consentito di apportare le seguenti modifiche, rispetto al progetto originario - vedi tab. 2:

	Progetto originario	Nuova proposta progettuale
Superficie da dedicare a verde mitigativo interno all'ambito	40.000 mq	56.000 mq
Superfici aree per transito mezzi	25.257 mq	20.217 mq
Estensione lotto 1	26.600 mq	25.250 mq
Numero piante da mettere a dimora con una funzionalità mitigativa	7.300	15.466
Interventi accessori mitigativi	nessuno	Predisposizione di un dosso di terra di altezza 1,5 m
Superfici drenanti	66.674 mq	72.223 mq
Altezza media alberi	4 m	4 - 5 m
Altezza media arbusti	2 m	2 -3 m
Numero totale di piante previste tra mitigazione e compensazione	14.275 circa	22.440 circa

tab.2

Il nuovo progetto di mitigazione proposto, prevede un nuovo dosso di terra lungo il tratto più prossimo alla frazione di Trognano di Bascapè (anche in rispondenza all'osservazione presentata dal Comune di Bascapè), in maniera tale da costituire un più efficace mascheramento del nuovo sito, ed escludere qualsiasi forma di ipotizzabile interazione con le aree agricole presenti nell'intorno.

Di seguito in tabella 3, si riporta un confronto tra i dati progettuali con quanto previsto da PGT per una verifica in merito alla compatibilità dei parametri urbanistici.

DATI PLANIVOLUMETRICI DI PROGETTO		CONFRONTO CON PGT
Superficie territoriale	188.578,00 m <sup>2</sup>	< 194.354,00 m <sup>2</sup>
Superficie a standard	20.807,00 m <sup>2</sup>	> 18.857,00 m <sup>2</sup>
Superficie lorda di pavimento (SLP)	80.880,00 m <sup>2</sup>	< 94.286,00 m <sup>2</sup>
Altezza massima edifici	12,00 m	= 12,00 m

tab.3

### 3.3 Alternative localizzative

Il progetto non prevede alternative localizzative in quanto ritenuta prioritaria e vincolante la previsione del PGT vigente del Comune di Bascapè, che ricomprende l'area sottoposta alla trasformazione in esame nell'ambito produttivo APT1.

### 3.4 Rettifica tratto roggia Bescapera

Al fine di accorpate i terreni oggetto di trasformazione urbanistica si rende necessario lo spostamento dell'alveo della Roggia Bescapera dalla posizione attuale, decorrente in lato nord e a est del mappale 2 del foglio 15, a quella in progetto decorrente in lato ovest e sud del mappale 2 del medesimo foglio, in modo che il corso d'acqua scorra parallelo al canale scaricatore delle acque di piena del Cavo Biraghi, mantenendo sezione trapezia scavata in terra delle dimensioni di 4,00 m

alla base e 1,20 m di altezza, raccordandosi con spalle in cemento armato ai manufatti esistenti di differenti dimensioni.

Il Proponente ha effettuato una verifica idraulica della sezione attuale della roggia, tenendo conto delle necessità irrigue del comprensorio servito dalla Roggia Bescapera a valle del manufatto e considerando un apporto medio d'immissione proveniente dal drenaggio delle superfici impermeabili: i risultati garantiscono una portata massima di 2.012 l/s a pieno riempimento e in corrispondenza di una portata di progetto pari a 1.014 l/s assicurerebbe un franco di sicurezza di 35 cm pari al 30% del riempimento totale.

Il progetto idraulico, redatto dal Proponente, dovrà in ogni caso essere sottoposto all'Autorità idraulica competente, al fine di ottenere il nulla osta alla realizzazione di tali opere.

### 3.5 Accessibilità all'area

Il Proponente, in attuazione del vigente PGT, è impegnato ad eseguire il potenziamento (allargamento della carreggiata) della Strada Provinciale SP2 e la realizzazione di una pista ciclopedonale a lato della stessa strada, nel tratto compreso tra il confine con Landriano e la rotonda di ingresso al capoluogo di Bascapé.

Dal punto di vista dell'accessibilità stradale, l'intervento in progetto prevede:

- l'allargamento stradale della SP 2 di circa 1200 m, dal confine comunale di Landriano (termine della variante di Pairana) fino alla rotonda esistente all'ingresso di Bascapé;
- nuova rotonda a servizio del futuro insediamento produttivo "Ambito ATP-PL1";
- il parcheggio esterno all'area produttiva con parcheggi per automezzi ed autovetture;
- la pista ciclabile di tipo "ecologico" di circa 1200 m, dal confine comunale di Landriano fino alla rotonda esistente all'ingresso di Bascapé.

L'estensore dello s.i.a. fa presente che sarà fatto divieto agli automezzi afferenti il nuovo insediamento produttivo "Ambito ATP-PL1" di transitare in direzione del centro abitato di Bascapé; il traffico graviterà quindi in direzione opposta, lato frazione Pairana di Landriano, per la quale è in esercizio la relativa variante stradale che funge da circonvallazione.

Con le integrazioni del 28/1/2016, il Proponente ha depositato una nuova Relazione viabilistica integrativa, sostitutiva dello Studio - prodotto in sede di attivazione della V.I.A.- redatto utilizzando le indagini di traffico svolte nel 2008 per la procedura di V.I.A. della "B.R.T. Logistica e corriere espresso", insediamento produttivo localizzato nel Comune di Landriano. In particolare, la Relazione analizza lo Scenario 1, stato di fatto che comprende anche la progettualità autorizzata, e lo Scenario 2, che comprende lo stato di fatto dello Scenario 1 più l'impatto derivante dalla realizzazione dell'intervento in progetto.

Con nota del 18/10/2016 (prot.reg.T1.2016.53427), il Proponente ha osservato in merito alle considerazioni espresse nel parere della Città Metropolitana di Milano del 5/9/2016, con il quale vengono espresse criticità in merito agli impatti sulla rete autostradale esistente (in particolare l'eventuale grado di saturazione della SP ex SS 412 della Val Tidone, ecc.), comunicando che è in fase di definizione un Accordo di Programma, atto a garantire l'ampliamento della SP 165 fino al nuovo casello T.E.E.M. "con la partecipazione delle amministrazioni comunali di Landriano e Bascapé, oltre all'Area Vasta di Pavia, trovando assenso da parte dei Comuni di Cerro al Lambro e Carpiano, oltre alla Città Metropolitana di Milano".

Gli interventi ricompresi in tale Accordo di Programma, migliorerebbero, a detta del Proponente "significativamente gli attuali collegamenti stradali".

### 3.6 Gestione acque meteoriche

Le acque meteoriche provenienti dalle coperture, dalle strade e dai piazzali vengono direttamente raccolte e indirizzate verso i collettori principali e da lì convogliate in apposite vasche di prima pioggia per poi essere scaricate, per mezzo di impianti di sollevamento, nella roggia esistente.

Data la morfologia dell'area e la presenza della falda freatica a pochi metri di profondità, il progetto prevede di frazionare la rete meteorica realizzando diversi scarichi, in modo da contenere lunghezza e diametro dei condotti ed evitare il loro eccessivo approfondimento, mediante la realizzazione di 7 scarichi separati.

Al fine di limitare la portata sversata nella roggia Biraghi, che risulta essere il corpo idrico recettore delle portate drenate dall'area di intervento, saranno realizzate 2 vasche di laminazione. Entrambe le vasche avranno profondità 1.80 m e scarpa 1:1.5. La Vasca 1 avrà un'area di base di circa 4870 m<sup>2</sup> e immagazzina il volume target con un'altezza di 0.65 m circa. La Vasca 2 ha una superficie di base di circa 2150 m<sup>2</sup> e immagazzina il volume target con un'altezza di 0.65 m circa.

Secondo quanto riportato nella descrizione delle opere in progetto, tali dimensioni risultano leggermente modificate secondo lo schema allegato all'ultima integrazione volontaria presentata dal Proponente in data 31/7/2015 (prot.reg.T1.2015.39633 del 31/7/2015).

## 4. QUADRO AMBIENTALE E ANALISI DEGLI IMPATTI AMBIENTALI

### 4.1 Ambiente idrico

#### 4.1.1 Acque superficiali

L'area di intervento è circondata da una fitta rete di rogge e di canali che hanno lo scopo di addurre ai campi coltivati il quantitativo di acqua necessario alle operazioni di irrigazione. Durante i periodi caratterizzati da un elevato livello di piovosità e durante la stagione non irrigua, la rete irrigua assolve anche il compito di drenaggio delle aree attraversate.

Nel settore di più diretta pertinenza dell'intervento in progetto il canale di maggiore rilievo è la Roggia Bascapera, che scorre per un tratto all'interno e per un tratto al margine sudoccidentale dell'area d'intervento; al margine sudoccidentale scorre anche il Cavo Biraghi, per un tratto intubato, al margine orientale scorre invece il Cavo della Pila. Gli impatti previsti saranno in larga misura dovuti a modifiche del territorio e all'aumento del carico idraulico sul sistema idrografico attuale, in misura minore alle modifiche puntuali operate sui fossi circostanti l'area che possono essere previsti solo durante le fasi di cantiere (opere locali di deviazione, di chiusura, della roggia Biraghi).

L'impatto delle opere in progetto sull'idrografia superficiale è riconducibile alla trasformazione d'uso del suolo che passa da una destinazione agricola ad una legata al settore dei trasporti e dei servizi. Questo si riflette in termini di aumento del grado di impermeabilità del suolo da cui consegue una modifica del regime idrologico attuale. Al fine di ridurre l'impatto delle opere sulla componente "idrografia superficiale", il progetto prevede la realizzazione di due vasche di laminazione delle portate di pioggia immediatamente a monte dei punti di scarico nella roggia Biraghi.

Secondo quanto riportato in precedenza, va 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.

Con le integrazioni del 28/1/2016 è stata presentata una "Relazione di compatibilità idraulica" in merito alla variazione del tracciato originale della Roggia Bascapera, che ha preso in considerazione sia la necessità di garantire la continuità dei volumi d'acqua a valle dell'area d'intervento, che lo smaltimento delle acque meteoriche provenienti dal drenaggio del comparto in progetto.

#### **4.1.2 Acque sotterranee**

L'analisi delle stratigrafie dei pozzi profondi presenti nel territorio circostante l'area d'intervento permette di riconoscere la presenza nel settore in esame della litozona ghiaioso-sabbiosa (Unità A) sino alla profondità di circa 70 m, corrispondente al "primo acquifero", caratterizzata dall'alternanza di depositi sabbiosi e ghiaiosi intercalati da lenti e livelli di argille e limi sabbiosi. Al di sotto l'Unità B presenta in genere depositi complessivamente a granulometria più fine attribuibili al "secondo acquifero".

Date le soggiacenze medie del livello piezometrico, relativamente prossimo al piano campagna (-1,10÷-2,40 m da p.c. come rilevato nei piezometri dell'adiacente cava in attività e nelle indagini dirette eseguite nell'area d'intervento) e data la quota di posa delle fondazioni pari a -1,50 m da p.c., si devono prevedere possibili parziali (ancorché limitate) interferenze dirette tra opere e acque sotterranee che possono creare problemi in sede esecutiva; nonostante non siano previste strutture interrato o seminterrate, per raggiungere la quota cui attestare le fondazioni sono prevedibili scavi parzialmente in falda o in terreni bagnati se eseguiti in periodi annuali di alto piezometrico.

Ai sensi dell'art.3 comma 1 lettera d) del R.R. 4/2006 le superfici scolanti specificamente o anche saltuariamente destinate al deposito, al carico, allo scarico, al travaso e alla movimentazione in genere delle sostanze di cui alle tabelle 3/A e 5 dell'allegato 5 al d.lgs.152/1999 sono soggette alla separazione delle acque di prima pioggia; pertanto, qualora non siano esclusi la movimentazione e stoccaggio di sostanze pericolose, anche se confezionate, il Proponente dovrà nel caso, adeguare l'opera a tale norma.

Non si ritiene sufficiente la modalità di controllo della tenuta delle vasche di laminazione attraverso il monitoraggio della falda, in quanto le stesse devono essere certificate e sottoposte a manutenzione, nonché a prove di tenuta periodiche.

#### **4.2 Atmosfera**

La caratterizzazione della qualità dell'aria attuale è stata effettuata sulla base dei Rapporti sulla Qualità dell'Aria per la provincia di Pavia, nonché per alcune stazioni più prossime delle province di Milano e Lodi, del triennio 2012-2014. Sono inoltre riportate le stime modellistiche di ARPA per il comune di Bascapè e i dati di una campagna di rilievo svolta nell'inverno del 2014.

In merito alla fase di cantiere, è stata effettuata una valutazione relativa sia alle emissioni di polveri derivanti dalle attività di cantiere (scavi, movimentazioni etc.), sia alle emissioni di CO e NO<sub>x</sub> derivanti dai motori dei mezzi utilizzati nelle diverse fasi lavorative. Le emissioni, valutate sulla

base delle linee guida in materia elaborate da ARPA Toscana e di fattori emissivi EPA ed EEA, sono state utilizzate in un modello di screening per stimarne la dispersione.

I massimi di concentrazione sono stimati a una distanza di circa 300 m dall'area e, in corrispondenza del recettore abitativo definito come il più esposto, presentano valori trascurabili per CO e NO<sub>x</sub> e moderati per PM<sub>10</sub> (meno del 10% del limite giornaliero). Le valutazioni hanno tenuto conto dell'effetto mitigativo derivante da operazioni di umidificazione delle piste non asfaltate, per limitare il risolleamento di polveri; nel SIA sono previste anche altre misure mitigative per il contenimento delle emissioni in tale fase. Oltre a ciò, si richiedono le ulteriori azioni mitigative: effettuare il lavaggio delle ruote (e se necessario della carrozzeria) dei mezzi in uscita dal cantiere; utilizzare cassoni chiusi (coperti con appositi teli resistenti e impermeabili o comunque dotati di dispositivi di contenimento delle polveri) per i mezzi che movimentano terra o materiale polverulento; lo stoccaggio di cemento, calce e di altri materiali da cantiere allo stato solido polverulento deve essere effettuato in sili e la movimentazione realizzata, ove tecnicamente possibile, mediante sistemi chiusi; nelle giornate di intensa ventosità (velocità del vento pari o maggiore a 10 m/s) le operazioni di escavazione o movimentazione di materiali polverulenti dovranno essere sospese.

Per quanto riguarda la fase di esercizio, nello studio è stata effettuata una valutazione delle emissioni derivanti dal traffico indotto (in un dominio che arriva a comprendere anche la SP 2 e la SP 412), considerando anche le emissioni generate dai veicoli presenti nelle aree di sosta della struttura e nelle aree di carico e scarico merci. La concentrazione di inquinanti derivante dalle emissioni da traffico sulle zone analizzate è stata simulata attraverso un modello di dispersione, negli scenari ante operam e post operam. I risultati sono presentati come mappe di dispersione e come valori calcolati su 2 recettori sensibili (abitazioni nelle frazioni di Trognano e Pairana). In particolare, si prende atto che le concentrazioni ai recettori presentano un incremento nel post operam, ma su valori assoluti molto contenuti e poco significativi rispetto ai relativi limiti normativi. La società propone comunque di effettuare un monitoraggio della qualità dell'aria in fase di esercizio.

In merito agli impatti cumulativi, nello studio è riportato che, a causa della difficoltà nel reperimento di un quadro uniforme di dati, è stata effettuata la scelta di applicare il metodo semi-quantitativo per la verifica di assoggettabilità degli impianti di rifiuti; a tal proposito, per una valutazione più significativa, si ritiene che si sarebbe dovuta effettuare una valutazione quantitativa almeno per quanto riguarda gli impatti di tipologia più direttamente sovrapponibili con l'impianto in questione, ovvero il traffico indotto dalle attività con maggiore movimentazione di mezzi; si rileva tuttavia che nello scenario di traffico usato per le valutazioni delle emissioni erano già comprese alcune attività (di trattamento rifiuti e di logistica) autorizzate o in fase di progetto.

### **4.3 Rumore**

Il progetto è accompagnato da documentazione di previsione di impatto acustico impostata in termini di raffronto tra ante e post operam e che comprende anche considerazioni sul rumore da traffico indotto. Lo scenario post operam contempla la presenza di un'infrastruttura stradale in variante alla frazione di Pairana, per l'accesso all'area dell'insediamento in progetto. L'estensore dello studio argomenta circa la non significatività dell'impatto acustico prodotto dalla realizzazione dell'opera.

Ai fini della compatibilità ambientale dal punto di vista acustico non si dovranno verificare per effetto dell'opera, considerando anche gli effetti da traffico indotto, transizioni tra ante e post

operam da condizioni di conformità a condizioni di non conformità ai limiti di rumore o incrementi apprezzabili nel post operam di livelli di rumore che già nell'ante operam fossero superiori ai limiti.

#### **4.4 Suolo e sottosuolo**

Dal punto di vista litologico, il substrato risulta costituito da depositi in prevalenza di natura incoerente o mista (coesiva/incoerente), corrispondenti a sabbie prevalenti con frazione più o meno abbondante di limo, sebbene si rilevino frequenti intercalazioni a comportamento parzialmente coesivo, ascrivibili a limi o limi sabbiosi. La successione presenta, nei primi metri, al di sotto dei livelli superficiali costituiti dal terreno vegetale limoso (pari a circa 50 cm), materiali a comportamento coesivo e/o misto costituiti da limi e limi sabbiosi, un orizzonte in genere esteso fino a 1,60÷2,20 m da p.c. (valore rilevato nelle trincee geognostiche) con valori di resistenza alla punta (qc) mediamente di circa 15-25 Kg/cm<sup>2</sup>. Viene rilevato che, sulla scorta delle informazioni acquisite sullo stato dei luoghi e dall'analisi delle documentazioni progettuali, non sussistono né condizioni geologiche né elementi di incompatibilità ambientale sotto il profilo geologico tali da fare esprimere a priori un giudizio negativo di preclusione della fattibilità dell'intervento.

Dall'interpretazione integrata delle analisi effettuate, sono comunque stati individuati alcuni fattori specifici di pressione del progetto sulla componente ambientale in esame; i più significativi possono essere così riassunti:

- fattori legati perdita di suolo agrario;
- fattori legati all'alterazione dell'assetto geomorfologico;
- fattori legati alla perdita di risorse non rinnovabili (consumo e approvvigionamento di materie prime – inerti);
- fattori legati alla modifica dello stato tensionale del sottosuolo;
- fattori legati alle potenziali locali scadenti caratteristiche geotecniche dei terreni.

La documentazione di progetto relaziona come le informazioni a disposizione consentano di escludere la possibilità che si possano verificare sia sensibili modificazioni dello stato attuale di qualità dell'ambiente geologico, sia situazioni di particolare criticità ambientale per la componente in esame connesse con la realizzazione dell'opera in progetto.

##### **4.4.1 Piano di gestione dei materiali di scavo (d.m. 161/2012)**

Rispetto alle osservazioni in materia di gestione dei materiali da scavo riportate al punto 4.5 della richiesta di integrazioni formulata dall'Autorità competente, il Proponente controdeduce, dichiarando che intende programmare specifiche indagini ambientali finalizzate ad escludere la presenza di contaminazione dei terreni, che si prevede di riutilizzare integralmente in sito. Viene altresì dichiarato che tali indagini saranno eseguite preliminarmente alla stesura del progetto esecutivo degli interventi e trasmesse in allegato all'istanza del Permesso di Costruire e saranno condotte prendendo a riferimento gli indirizzi dettati dal d.m. 161/2012.

##### **4.4.2 Bilancio delle terre e fabbisogni**

Il progetto verte verso un'ottimizzazione del bilancio dei materiali, prevedendo - ove possibile - il diretto ed immediato riutilizzo dei materiali di scavo. Il calcolo del bilancio dei materiali di scavo e dei materiali di riporto tiene in considerazione gli apporti positivi ricavati dagli scavi in loco, per lo scolturamento generale dell'area, la realizzazione delle fondazioni e per la realizzazione delle due

vasche di laminazione delle acque bianche, pari a circa 64.000 m<sup>3</sup> totali, tra terreno vegetale e materiali limo-sabbiosi.

Il terreno vegetale ottenuto dalle operazioni di scavo delle due vasche (pari a circa 2.300 m<sup>3</sup>), che verrà stoccato separatamente dai materiali limosi e limo-sabbiosi, sarà riutilizzato per la realizzazione delle aree verdi e per i recuperi delle aree rimaneggiate adiacenti. I materiali limosi o limo-sabbiosi derivati dalle operazioni di scavo delle due vasche, saranno in parte riutilizzati in loco per le operazioni di realizzazione delle vasche di laminazione.

In particolare, circa 1.940 m<sup>3</sup> saranno stesi in uno strato di 20 cm di spessore a protezione del telo HDPE che impermeabilizza fondo e pareti delle vasche e circa 430 m<sup>3</sup> saranno riutilizzati per la realizzazione dell'arginello perimetrale esterno delle due vasche.

I materiali limosi e sabbiosi limosi in eccedenza derivati dallo scavo delle vasche e i materiali derivati dalle altre operazioni di scavo previste nell'area, saranno riutilizzati in loco per la formazione dei previsti rilevati, previa inertizzazione e stabilizzazione mediante trattamento a calce. Tuttavia tali volumi di materiali limosi e sabbiosi limosi scavati nell'ambito di interesse sono insufficienti a bilanciare i volumi di riporto richiesti per la realizzazione dei rilevati delle sottopavimentazioni degli edifici (pari a circa 70.500 m<sup>3</sup>).

Il bilancio scavo-riporti negativo comporta pertanto la necessità di reperire i volumi mancanti (pari a circa 11.400 m<sup>3</sup>) esternamente al sito d'intervento da cave di prestito. Questi volumi saranno recuperati dalla cava di sabbie e ghiaie in attività, di cui è titolare la ditta Cosmocal S.p.A., appartenente all'ATEg60 del vigente Piano Provinciale delle Cave di Pavia, adiacente all'ambito ATP-PL 1 oggetto dell'intervento. In tal modo si cercherà di contenere l'impatto sull'ambiente connesso al trasporto degli inerti e alla movimentazioni dei mezzi pesanti.

#### **4.5 Paesaggio**

Gli indirizzi di tutela del P.P.R. per le aree della bassa pianura indicano la conservazione della partitura poderale, della maglia irrigua e delle quinte vegetali (ripariali o meno). La zona non risulta sottoposta a tutela ai sensi del Decreto Legislativo 22/01/2004 n. 42.

I manufatti in progetto occupano una superficie, attualmente agricola, di 80.000 m<sup>2</sup> circa, rispetto alla dimensione totale del terreno a disposizione di 190.000 m<sup>2</sup> circa.

Si riscontra l'insufficiente analisi delle possibili alternative localizzative che per trasformazioni territoriali di questa portata dovrebbero essere supportate da una ricerca almeno a livello provinciale, mentre la proposta progettuale indica esclusivamente nel territorio del Comune di Bascapè l'ambito quale unica zona compatibile con le indicazioni del PGT.

In merito al progetto, si rileva un elevato consumo di suolo, l'emergenza dal piano di campagna dei corpi di fabbrica con un'eccessiva altezza di 12 metri e le loro superfici (m<sup>2</sup> 28.100 – m<sup>2</sup> 26.600 – m<sup>2</sup> 26.180), che costituiscono elemento di possibile interferenza negativa con i caratteri propri del contesto paesaggistico esistente.

Anche la nuova soluzione proposta (allegata alle relazioni di controdeduzioni, pervenuta il 2/5/2016 - prot.reg.T1.2016.21104), con la modesta riduzione delle superfici occupate dai capannoni e l'aumento delle aree a verde, non apporta elementi considerevoli tali da ridurre l'impatto visivo delle opere.

## **4.6 Flora, fauna ed ecosistemi, rete Natura 2000**

### **4.6.1 Flora**

Lo S.I.A. asserisce che l'intervento interessa un contesto dallo scarso valore ed interesse dal punto di vista vegetazionale. Tale condizione è dettata dalla consolidata attività agricola che caratterizza queste aree che ha portato, nel divenire degli anni, ad un graduale ma costante impoverimento del corteggio floristico. E' previsto un intervento di compensazione (circa 98.000 m<sup>2</sup>) da cui discenderanno interventi a valenza naturalistica.

### **4.6.2. Fauna**

Nel complesso gli elementi artificiali, frutto dell'azione dell'uomo, hanno progressivamente sostituito gli elementi naturali. Pertanto, la distruzione degli habitat e le relative perdite di specie locali hanno semplificato le reti trofiche che agiscono negli ecosistemi attuali, accorciando le catene alimentari soprattutto a scapito dei consumatori secondari (carnivori) che potrebbero funzionare come regolatori del sistema.

Premesso che viene rilevato come l'area in esame si collochi in una zona già fortemente compromessa dall'attività umana e caratterizzata dalla presenza di una popolazione faunistica tendenzialmente adattata ad ambienti con livelli di antropizzazione medio-alte, non vengono previste interferenze tra la fauna presente e la realizzazione del progetto con relativa attività di carico e scarico delle merci.

### **4.6.3 Ecosistemi, rete natura 2000 e valutazione di incidenza**

L'area in oggetto non ricade in corrispondenza di alcuna area naturale protetta, come evidenziato dagli stralci cartografici proposti nei capitoli dedicati dallo S.I.A..

L'operatività dell'intervento, dunque, non comporterà né perdita di superfici di habitat di interesse comunitario né, tanto meno, una loro frammentazione. Inoltre, la distanza che separa l'area in cui si procederà alla realizzazione del progetto in esame e le aree protette (S.I.C. e Z.P.S.), è un elemento che induce a escludere l'insorgenza di possibili fattori incidenti sulle aree naturali presenti in fregio ai fiumi Ticino e Po, facenti parte della Rete Natura 2000.

Per quanto riguarda la R.E.R., l'intervento non interessa né direttamente né indirettamente corridoi ecologici primari e elementi di primo livello della stessa. Esso si attesta nelle vicinanze di un elemento di secondo livello della R.E.R.. Tuttavia, le superfici di tale elemento R.E.R. prossime al sito risultano classificate come aree di supporto (quindi coltivazioni). In tal senso la realizzazione dell'intervento non andrebbe a intaccare o interessare indirettamente zone a elevato contenuto naturalistico.

## **4.7 Rischio industriale, sicurezza**

Nell'intorno dell'area in questione vi è uno stabilimento a rischio di incidente rilevante, la Ditta Bitolea S.p.A. - Chimica Ecologica nel Comune di Landriano, classificato come a Rischio di Incidente Rilevante ai sensi del d.lgs. 105/2015.

Tale azienda si colloca a più di 3.000 m in linea d'aria dalle opere di progetto e quindi ben al di fuori dell'area di danno. Poiché dalla documentazione oggetto di valutazione non si evince la

tipologia di materiali che verranno stoccati all'interno dei capannoni, si ricorda che in caso di stoccaggio di sostanze pericolose il Proponente dovrà verificare l'eventuale assoggettabilità al d.lgs. 105/2015.

#### 4.8 Salute pubblica

Al fine della valutazione di eventuali effetti derivanti dalla realizzazione del progetto sulla salute umana e sul benessere dell'uomo, oltre a prime considerazioni contenute nello S.I.A., con le integrazioni depositate il 28/1/2016 è stato presentato apposito Studio della Componente Salute Pubblica ai sensi della d.g.r. n. 1266 del 24/1/2014 che riporta le seguenti conclusioni:

*“Come si evince dall'analisi svolta non si sono riscontrate particolari criticità imputabili all'intervento tali da costituire un pericolo per la popolazione. I potenziali recettori sensibili sono stati individuati nei nuclei abitativi più prossimi all'intervento delle frazioni Pairana e Trognano. Prendendo in considerazione le fasce di popolazione maggiormente sensibili (i bambini al di sotto dei 10 anni di età) si può far notare che in entrambe le due frazioni non sono presenti asili o scuole elementari. Ad ogni modo, l'attivazione della circonvallazione di Pairana, che diretta molto del traffico che fino ad oggi ha direttamente interessato il centro abitato di Pairana e che accoglierà i mezzi afferenti all'intervento in esame, pone le condizioni per la creazione di un ambiente urbano maggiormente a misura d'uomo e di bambino. Per quanto concerne la popolazione over 70, anch'essa considerabile maggiormente sensibile da un punto di vista della salute, si fa notare che l'analisi svolta non ha evidenziato alcun superamento dei limiti normativi previsti sia delle emissioni inquinanti sia delle emissioni acustiche. Per concludere, si ricorda che è comunque previsto a scopi cautelativi un monitoraggio ambientale della qualità dell'aria. Esso avrà lo scopo di convalidare in fase di attività dell'opera la coerenza di tutti i parametri previsti ed eventualmente segnalare eventuali criticità o la non corrispondenza con quanto previsto in fase progettuale.”*

#### 4.9 Traffico e viabilità

Dal punto di vista trasportistico, l'intervento si colloca in un quadrante territoriale caratterizzato da un rilevante livello di accessibilità trasportistica, dovuto alla presenza di importanti assi stradali di connessione con l'area pavese e milanese. Il comparto è infatti ubicato a sud-est del nucleo urbano di Pairana – frazione del Comune di Landriano - lungo la S.P. 2 'Pavia – Melegnano e diramazione per Bascapé', itinerario che si connette tramite rotatoria su due livelli alla S.P. 412 'della Valle Tidone', direttrice portante della rete stradale nel quadrante est della provincia pavese, qualificata di interesse regionale 'R2' ai sensi della d.g.r. n. VII/19709 del 3.12.2004 e già oggi interessata da rilevanti flussi di traffico. Ad una scala più vasta, l'accessibilità viabilistica all'area è strutturata a nord sulle direttrici dell'autostrada A1 e della S.P. 40 'Binasco - Melegnano', anch'essa qualificata di interesse regionale 'R2', e a sud dalla citata S.P. 412. Completano il sistema viario di accesso all'insediamento in progetto la S.P. 159 'Torre dei Negri – Bascapé', la S.P. 142 'Bascapé – confine milanese verso Melegnano' e la S.P. 165 'Zeme – Olevano'.

Nella Relazione viabilistica prodotta a corredo dell'istanza di V.I.A., intesa comprensiva di tutta la documentazione integrativa depositata in fase istruttoria, il Proponente, oltre allo stato di fatto, ha analizzato il funzionamento a regime del nuovo comparto in base a due scenari trasportistici di progetto: nel c.d. 'scenario 1', la rete di studio è stata caricata dei soli flussi indotti dall'attivazione di nuovi insediamenti autorizzati e/o in progetto nell'intorno territoriale in istudio (Eco Green s.r.l.,

JBC Logistica S.r.l. e Vailog S.r.l.), mentre nel c.d. ‘scenario 2’, in aggiunta allo scenario 1, risultano compresi anche i flussi di traffico indotti specificamente dal polo logistico in oggetto.

Per la ricostruzione dello stato di fatto il Proponente ha effettuato, nel 2015, misurazioni del traffico tramite rilievi automatici dei flussi veicolari nel periodo compreso tra giovedì 26 novembre e mercoledì 2 dicembre 2015 in alcune sezioni delle S.P. 2, S.P. 412, S.P. 142 e S.P. 165, nonché conteggi delle manovre veicolari effettuate nella fascia oraria dalle ore 7.00 alle 9.00 in corrispondenza dei principali nodi in un non meglio definito mattino feriale - tipo compreso tra metà novembre e i primi giorni di dicembre. Nelle integrazioni trasmesse nel mese di luglio il Proponente, a seguito di nuovi rilievi di traffico effettuati nel mese di luglio 2016, ha perfezionato la documentazione depositata sviluppando anche la modellizzazione del nodo all’intersezione tra la S.P. 412 e la S.P. 40.

In esito alle simulazioni modellistiche, condotte in base a queste scelte metodologiche per entrambi gli scenari di progetto, il Proponente dichiara comprovata la compatibilità dell’intervento rispetto all’assetto viabilistico previsto.

Sul merito di tali risultati si esprimono le seguenti considerazioni:

L’analisi trasportistica trasmessa dal Proponente in sede di deposito di V.I.A. è risultata inficiata da carenze metodologiche e documentali alle quali le integrazioni depositate durante il corso del procedimento istruttorio hanno controdedotto, così sintetizzabili:

- il Proponente, in sede di deposito della documentazione di V.I.A., ha riferito che la Relazione viabilistica allegata allo S.I.A. è stata redatta utilizzando le indagini di traffico svolte nel 2008 per la procedura di V.I.A. della "B.R.T. Logistica e corriere espresso", insediamento produttivo localizzato nel Comune di Landriano<sup>1</sup>; tuttavia, le indagini non sono state aggiornate con nuovi rilievi puntuali bensì con i soli dati forniti dai nuovi insediamenti di logistica insediati (o progettati) nell’area dopo il 2008;
- l’importanza di dimensionare in modo corretto i possibili impatti sulla rete stradale di adduzione al comparto riconducibili alla trasformazione ha reso necessario richiedere, in sede istruttoria, specifiche integrazioni documentali, alle quali, tuttavia, il Proponente ha controdedotto solo parzialmente. In particolare nella ‘Relazione viabilistica integrativa’ del gennaio 2016, pur essendo stati individuati i percorsi preferenziali utilizzati dai mezzi pesanti diretti e provenienti dal futuro comparto logistico<sup>2</sup>, non è stata adeguatamente analizzata e valutata nel dettaglio la rete principale interessata dai flussi aggiuntivi di traffico, con specifico riferimento all’intersezione su due livelli tra la S.P. 40 e la S.P. 412 e alla S.P. 40 nel tratto di collegamento con lo svincolo autostradale della A1. La citata rotatoria, ancorché indagata dal Proponente con rilievi manuali nel periodo compreso tra la seconda metà di novembre ed i primi giorni di dicembre<sup>3</sup>, è stata oggetto di specifica modellizzazione sia dello stato di fatto che dei due scenari progettuali considerati soltanto nella documentazione aggiuntiva prodotta nel mese di luglio 2016.

Per quanto attiene la stima dei flussi di traffico indotto sviluppata dal Proponente, si osserva che i dati proposti sono comprensivi della stima dei movimenti degli addetti che lavoreranno nel nuovo insediamento, i cui incrementi attesi vengono dimensionati sulla base dei dati di confronto con siti di analoga capacità, determinando - per un intervallo orario definito tra le 7:00 e le 8:00 - i flussi in

<sup>1</sup> cfr. pag. 17 e ss. dell’elaborato ‘00’ allegato allo S.I.A.

<sup>2</sup> cfr. pag. 57 del documento.

<sup>3</sup> cfr. figura 3.1 di pag. 9 dell’allegato 2 – *Valutazione impatti cumulativi* delle integrazioni di gennaio 2016 - nodo denominato MN\_07.



entrata ed in uscita dal futuro comparto. Infine, il carico aggiuntivo attratto/generato dal polo logistico viene ipotizzato ripartito:

- nel caso di veicoli leggeri (lunghezza inferiore a 7,5 metri), sulla direttrice di traffico da/per Milano per una quota del 70%, lungo la direttrice da/per Torrevecchia Pia per il 20% e sul collegamento da/per Pavia per il restante 10%;
- per i veicoli pesanti (lunghezza superiore a 7,5 metri), sulla direttrice di traffico da/per Milano per una quota del 90%, lungo la direttrice da/per Torrevecchia Pia per il restante 10%.

Sempre nel merito della stima del traffico indotto dall'insediamento logistico, ma anche dagli insediamenti autorizzati e di progetto inclusi nei due scenari previsionali, si osserva che il Proponente ha utilizzato un coefficiente pari a 2 ai fini dell'omogeneizzazione della componente di traffico pesante (veicoli con lunghezza maggiore di 7,5 m). Per le caratteristiche tipologico-funzionali proprie della trasformazione tale valore non può ritenersi in favore di sicurezza, considerato che il riferimento utilizzato più frequentemente in letteratura è 2,5.

Ciò premesso, in termini generali va sottolineato come l'intersezione su due livelli tra la S.P. 40 e la S.P. 412, elemento di primaria importanza all'interno del contesto territoriale nel quale si colloca il progetto di nuovo insediamento logistico, risulti già oggi impegnata da flussi veicolari intensi, soprattutto nell'ora di punta del mattino. In questo senso la situazione attuale del tratto di S.P. ex S.S. 412 che afferisce alla citata rotatoria (Cfr. sezione 'S6')"; che – come peraltro indicato dalla Città Metropolitana di Milano nel proprio parere reso in data 5 settembre 2016 - già nello stato di fatto risulta essere *'afflitta da livelli di servizio modesti, se non già saturi,'* unita ad analogo carenza per il tratto di S.P. 40 di collegamento con lo svincolo Melegnano dell'autostrada A1- risulta fattore notevolmente penalizzante la valutazione poiché la tenuta di tali componenti del sistema viario è da ritenersi indispensabile rispetto al rango degli itinerari serviti e all'esclusione di potenziali rischi di instabilità locale dei regimi di circolazione.

In particolare, l'analisi dello stato di fatto della S.P. 40 e la ricostruzione modellistica del suo funzionamento effettuata per i due scenari di progetto restituiscono valori oltre il limite per i livelli di servizio con un valori di flusso/capacità rispettivamente di 1,06 nello stato di fatto, e 1,08 e 1,09 nei due scenari di progetto. Ciò dimostra che la domanda di traffico supera la capacità di smaltimento della sezione stradale utile, motivo per cui si generano code di lunghezza crescente, bassissime velocità di deflusso, frequenti arresti del moto, in un processo ciclico di stop-and-go caratteristico della marcia in colonna in condizioni di instabilità. A fronte di valori così critici che verrebbero ulteriormente aggravati dalla trasformazione in esame, non risulta proposto alcun intervento risolutivo o quantomeno mitigativo delle problematiche evidenziate.

Sempre sul piano progettuale, analizzando i livelli prestazionali calcolati dal Proponente per la S.P. 412, si osserva il permanere di LOS di tipo 'D' nella sezione denominata 'SA 6' con valori di flusso/capacità nei due scenari progettuali pari rispettivamente a 0,69 e 0,71 e valori pari a 0,52 e 0,53 nella sezione 'SA 1'. In relazione all'entità dei flussi di traffico che attualmente impegnano questa importante arteria stradale provinciale, principalmente vocata al collegamento tra il territorio pavese e la città di Milano, i valori della sezione 'SA 6' devono considerarsi di massima attenzione perché comunque prossimi al limite inferiore del valore di LOS 'E', laddove *il flusso si avvicina al limite della capacità compatibile con l'arteria e si riducono la velocità e la libertà di manovra: il flusso diventa instabile in quanto anche modeste perturbazioni possono causare fenomeni di*

*congestione*<sup>4</sup>. Si rimarca ancora, anche in questo senso, l'assunzione di un coefficiente di omogeneizzazione dei veicoli pesanti non sufficientemente cautelativo.

In risposta alle risultanze degli studi viabilistici, il Proponente identifica la S.P. 165 - da potenziare - quale possibile itinerario alternativo per gli autocarri. Si rileva tuttavia che la provinciale, nella sua configurazione attuale, ha una sezione stradale ridotta, totalmente inadeguata al transito dei veicoli pesanti e pertanto non è in grado di assolvere alla nuova funzione ipotizzata dall'operatore. La Città Metropolitana di Milano, nella sua qualità di ente proprietario e gestore della strada, pur convenendo che il potenziamento della strada provinciale alla larghezza della categoria 'C2' potrebbe portare ad un miglioramento del livello di servizio della S.P. 412 e della S.P. 40 nei tratti indagati, rileva che l'intervento di potenziamento della S.P. 165 non risulta - al momento - inserito nei propri documenti di pianificazione e che conseguentemente il costo dell'intervento non potrà trovar capienza nel bilancio dell'Ente dei prossimi anni. Inoltre l'itinerario si trova inserito totalmente all'interno del Parco agricolo sud Milano, dal cui parere non si potrà prescindere.

Si osserva, in ogni caso, che la predetta ipotesi di riqualificazione e potenziamento, che dovrebbe interessare la strada provinciale 165 nel tratto che dalla rotatoria di accesso alla circonvallazione di Pairana giunge fino allo svincolo di collegamento con la Tangenziale Est Esterna Milano (TEEM), non risulta supportata da uno sviluppo di tipo progettuale o quantomeno modellistico e che, negli atti depositati, non si riscontrano impegni economici del Proponente volti al potenziamento dell'itinerario viabilistico.

Si prende atto della nota del Comune di Landriano (del 19 ottobre 2016 - protocollo n. 11979), della richiesta di sospensione dei termini istruttori della procedura di V.I.A. avanzata dal Proponente (del 18 ottobre 2016 con protocollo T.12016.53427), e della comunicazione della Provincia di Pavia (del 18 ottobre 2016 - protocollo 63267) che, con riferimento agli assi primari di collegamento intercomunali (S.P. ex S.S. 412 e S.P. 165), riferisce come essi siano *'contrassegnati da livelli di traffico prossimi alla saturazione, proprio a seguito dell'apporto reale e potenziale proveniente dagli insediamenti logistici allocati in zona'*<sup>5</sup> e ipotizza quale possibile risoluzione delle criticità evidenziate il potenziamento della S.P. 2 (in provincia di Pavia) e della S.P. 165 (in provincia di Milano). Si osserva tuttavia che tali atti non risultano corredati da elaborati tecnici di dettaglio. In mancanza di un progetto d'ampliamento della S.P. 165 fino al nuovo casello della TEEM - e relativo studio viabilistico - non risulta possibile valutare gli effetti trasportistici attesi sulla viabilità di adduzione al comparto oggetto di valutazione ambientale dal potenziamento infrastrutturale proposto.

Nel merito della proposta di riqualifica della S.P. 165 che, come riferito dalla citata richiesta di sospensione dei termini istruttori avanzata dal Proponente, sarebbe oggetto di ipotesi di Accordo di Programma tra la Provincia di Pavia ed i Comuni di Landriano e Bascapé e troverebbe assenso anche da parte della Città Metropolitana di Milano e i Comuni di Cerro al Lambro e Carpiano, si ritiene comunque opportuno che si valutino ulteriori alternative, comunque volte alla risoluzione delle criticità evidenziate negli studi di traffico depositati in sede di V.I.A, in un'ottica di area vasta.

---

<sup>4</sup> cfr. Allegato 4 – Analisi di traffico della d.g.r. n. VIII/3216 del 27.9.2006.

<sup>5</sup> cfr. Nota della Provincia di Pavia del 18 ottobre 2016, pag.2.

#### **4.10 Esame delle controdeduzioni del Proponente al preavviso di rigetto ex art. 10 bis L 241/90**

Come già riportato in premessa, in data 28/11/2016 [prot.reg.T1.2016.0061238], l'Autorità competente ha comunicato al Proponente -ai sensi dell'art. 10.bis della L.241/1990- l'intenzione di esprimere, sulla base delle risultanze istruttorie, un giudizio di compatibilità ambientale negativo del progetto in parola.

Il Proponente, con nota del 7/12/2016 [prot.reg.T1.2016.63559 del 13/12/2016] ha depositato nei termini di legge, le controdeduzioni al preavviso di rigetto, ai sensi dell'art. 10 bis della L.241/90, allegando specifica documentazione.

##### **1. Traffico e viabilità:**

- a) Il Proponente riferisce di aver recepito già nella relazione viabilistica del luglio 2016 le richieste di Regione Lombardia circa l'utilizzo, ai fini dello studio trasportistico, di coefficienti di omogeneizzazione maggiormente cautelativi rispetto a quelli adoperati, riferendo inoltre che tali coefficienti erano stati utilizzati nello sviluppo delle modellizzazioni e che per mero errore non si era provveduto ad aggiornare le tabelle del capitolo 6 riportanti 'i movimenti veicolari dei nuovi insediamenti autorizzati e in progetto'. Si dà atto a riguardo che i risultati delle modellizzazioni del c.d. scenario 1 della relazione del luglio 2016, laddove la rete di studio è caricata dei soli flussi indotti dall'attivazione di nuovi insediamenti autorizzati e/o in progetto nell'intorno territoriale interessato (Eco Green s.r.l., JBC Logistica S.r.l. e Vailog S.r.l.), sono effettivamente coincidenti con quelli della Relazione viabilistica di ottemperanza ex art 10 bis della Legge 241/1990. Di contro, le modellizzazioni del c.d. scenario 2 (che in aggiunta ai flussi di traffico dello scenario 1 ricomprende anche i flussi di traffico indotti specificamente dal polo logistico in oggetto), restituiscono valori ancor più di attenzione rispetto a quelli della Relazione del luglio 2016;
- b) la relazione viabilistica – allegata alle controdeduzioni ex art. 10 bis della L.241/90 - del dicembre 2016 riduce del 10% il carico aggiuntivo di veicoli pesanti attratto/generato dal polo logistico lungo la direttrice di traffico verso Milano, peraltro senza motivare la nuova ipotesi posta alla base delle modellizzazioni di traffico. In particolare, nelle ultime simulazioni depositate, i veicoli pesanti (lunghezza superiore a 7,5 metri), risultano interessare la direttrice di traffico da/per Milano per una quota dell'80%, e la direttrice da/per Torrevecchia Pia per il restante 20% (prima le quote erano rispettivamente del 90% e del 10%);
- c) in esito all'aggiornamento delle modellizzazioni dello scenario 2, l'analisi dello stato di fatto della S.P. 40, classificata di interesse regionale 'R2' ai sensi della d.g.r. n. VII/19709 del 3/12/2004, e la ricostruzione modellistica del suo funzionamento effettuata per i due scenari di progetto, anche con la riduzione di carico aggiuntivo pesante effettuata dal Proponente di cui al precedente punto, continuano a restituire valori oltre il limite per i livelli di servizio, con valori di flusso/capacità rispettivamente di 1,06 nello stato di fatto, e 1,08 e 1,10 (invece del precedente 1,09) nei due scenari di progetto, con conferma del fatto che la domanda di traffico supera la capacità di smaltimento della sezione stradale utile. Peraltro anche i livelli di servizio della S.P. ex S.S. 412, anch'essa di interesse regionale 'R2' ai sensi della citata d.g.r., sono di attenzione, con particolare riferimento alla sezione 'S6' laddove i valori di flusso/capacità sono rispettivamente di 0,64 nello stato di fatto, e 0,69 e 0,72 (invece del precedente 0,71) nei due scenari di progetto, con valori prossimi al limite inferiore del livello di servizio E (> 0,77);



d) nel merito della 'Nota 3' di pag. 63 della citata Relazione viabilistica del dicembre 2016, nel richiamare il parere della Città metropolitana di Milano che riferisce 'di tratti di strade provinciali già afflitti da livelli di servizio modesti, se non già saturi: si tratta in particolare dei tratti di S.P. ex S.S. 412 della val Tidone e della S.P. 40 Binasco-Melegnano', si osserva che anche la Provincia di Pavia, con nota n. 63267 del 18/10/2016, ha confermato che 'i collegamenti intercomunali, attualmente garantiti dalla ex S.S. 412 e dalla S.P. 165, sono contrassegnati da livelli di traffico prossimi alla saturazione, proprio a seguito dell'apporto reale e potenziale proveniente dagli insediamenti logistici allocati in zona'. Peraltro anche il Comune di Landriano, nel proprio parere espresso con protocollo comunale n. 10839 del 29/09/2015 riferisce che 'considerato il livello di saturazione della 412 e della S.P. 165 il prolungamento della TEEM risponde alla necessità di distribuire il traffico di lunga percorrenza tra le direttrici autostradali'.

## 2. Alternative localizzative:

Riguardo all'insufficienza delle possibili alternative localizzative, il Proponente ritiene che la scelta localizzativa sia già stata valutata all'interno della procedura urbanistica sia comunale nella fase di predisposizione del PGT, sia dalla Provincia di Pavia in quella di adozione e approvazione. Inoltre nella fase di predisposizione del PGT è stata esperita anche la procedura di VAS, come previsto dalla l.r. 12/05 e che la procedura di VIA debba prescindere da valutazione di natura urbanistica. *Nel merito si osserva come nell'ambito della procedura di VIA le alternative progettuali devono essere comunque considerate nello s.i.a. (comprehensive dell'alternativa "0"), anche con un riferimento territoriale a vasta scala; inoltre il fatto che un intervento risulti compatibile dal punto di vista urbanistico, non significa, necessariamente, che lo sia anche dal punto di vista paesaggistico-ambientale.*

## 3. Paesaggio e componenti naturalistiche:

a) Relativamente all'eccessivo consumo di suolo, il Proponente conferma come l'area interessata dal progetto non ricada in un ambito agricolo strategico, facendo rilevare come la legge regionale n. 31 del 28/11/2014 (che detta disposizioni per la riduzione del consumo di suolo e la riqualificazione del suolo degradato), sia successiva alla data di approvazione del PGT comunale con d.c.c. del 9/1/2014, e il PTR sia in fase di aggiornamento, conseguentemente le scelte programmatiche comunali, non risultano in contrasto rispetto a quanto previsto dalla pianificazione sovraordinata alla data di approvazione del PGT comunale. *Nel merito, l'eccessivo consumo di suolo per la realizzazione dei manufatti prefabbricati in progetto e delle urbanizzazioni previste, è inteso come consumo di una risorsa ambientale, la cui protezione e mantenimento, insieme alle altre componenti ambientali, risultano essere finalità della procedura di V.I.A. (vedi art. 24 del d.lgs. 152/06), indipendentemente dal fatto che l'area interessata dal progetto ricada o meno in ambito agricolo strategico. Si fa inoltre presente che il suolo (al pari delle altre), è una delle componenti ambientali da prendere in esame nel bilancio globale degli impatti, al fine di valutare la compatibilità ambientale o meno, di un progetto o di un'opera in un contesto territoriale;*

b) riguardo alla connotazione dell'area in un contesto totalmente agricolo, il Proponente adduce elementi di natura urbanistica, ribadendo, reiteratamente, come l'intervento risulti coerente al PGT e agli strumenti pianificatori provinciali e regionali, precisando come l'area abbia destinazione produttiva;

c) dal punto di vista dell'impatto paesaggistico, il Proponente fa presente come l'area in esame risulti prossima ad altre realtà produttive già insediate e operative, sia già stata valutata in

sede di VAS e che tale impatto sia stato mitigato a livello progettuale, secondo gli accorgimenti finalizzati a migliorare l'inserimento paesaggistico, contenuti nella nuova soluzione progettuale depositata in ambito di istruttoria di VIA, trasmessa all'Autorità competente e ricevuta in data 2/5/2016 (prot.reg.T1.2016.21104). *Nel merito si ritiene che tale nuova soluzione progettuale (nonostante preveda un aumento delle opere mitigative, la riduzione dell'estensione del lotto 1 e delle superfici per transito mezzi, ecc. ecc. - vedi tab.2 del paragrafo 3.2 della presente relazione), non prevedendo un significativo ridimensionamento delle opere in progetto (come altezza fuori terra e occupazione di suolo), non apporti nuovi e determinanti presupposti, tali da motivare una rivalutazione paesaggistica.*

#### 4. Rischio archeologico:

Il Proponente ribadisce che sull'area non si ha evidenza di possibili opportunità di ritrovamenti archeologici e detta evidenza sia avvalorata dalle Schede descrittive dei ritrovamenti archeologici allegati al Piano Cave della Provincia di Pavia, e che comunque saranno previsti sondaggi preliminari in accordo con il MIBACT in fase di operatività. *Nel merito della componente archeologica, si ribadisce la necessità che nella procedura di V.I.A. (e non solo in fase operativa) venga considerato il rischio archeologico, tenuto conto che la Soprintendenza Archeologica della Lombardia, nel parere espresso in ambito di procedura di V.I.A., ha rilevato come nel territorio circostante l'area in esame, sia nota la presenza di ritrovamenti di interesse archeologico.*

## **5. COMPENSAZIONI, MITIGAZIONI AMBIENTALI E P.M.A.**

### **5.1 Opere di mitigazione e compensazione**

Per le aree verdi, è prevista la realizzazione di un manto erboso e la messa a dimora di essenze arboree di tipo autoctono, ed in grado di garantire per tutto il perimetro dell'insediamento un'adeguata schermatura.

Gli interventi compensativi sono principalmente a carattere naturalistico e riguardano sostanzialmente la formazione di un bosco e una fascia tampone lungo una roggia esistente. Questi interventi risultano in continuità con gli interventi di recupero relativi al ripristino naturalistico e fruitivo della cava esistente. Per la compensazione verranno messe a dimora circa 5.475 piante.

Gli interventi di mitigazione sono localizzati tutti all'interno dell'ambito produttivo, principalmente lungo il perimetro, in modo da mascherare quanto più possibile l'area in esame. Verranno piantumati alberi con altezza pari a 4/6 m in modo da garantire sin da subito un adeguato mascheramento pronto-effetto. Si stima la messa a dimora di circa 6.000 piante, ma questo numero verrà meglio dettagliato al momento del progetto esecutivo. Gli interventi mitigativi/compensativi integrativi riguardano la formazione di un bosco e una siepe/fascia tampone a carattere naturalistico, che oltre ad avere funzioni di connessione ecologica, garantirà un ulteriore mascheramento dell'ambito in progetto. Si stima la messa a dimora di circa 2.800 piante per quanto riguarda gli interventi integrativi proposti.

In conclusione il quantitativo totale di alberi e arbusti messi a dimora per gli interventi mitigativi e compensativi sarà di circa 14.275 piante.

## 5.2 Piano di Monitoraggio Ambientale (P.M.A.)

Il progetto prevede un piano di monitoraggio ambientale che è stato articolato tenendo conto delle caratteristiche dell'opera, del contesto localizzativo e della significatività degli impatti ambientali attesi. Il monitoraggio interesserà le componenti/fattori ambientali trattate all'interno dell'elaborato di V.I.A., che sostanzialmente ricalcano quelle indicate nell'Allegato I al d.p.c.m. 27.12.1988, ad eccezione delle componenti "Salute pubblica" ed "Ecosistemi" in quanto entrambe necessitano di un approccio integrato per il monitoraggio ambientale, così come per la caratterizzazione e la valutazione degli impatti ambientali.

Per la definizione dei contenuti specifici del PMA, si ricordano le "Linee Guida per il progetto di monitoraggio ambientale" della Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale – Rev. 1 del 4 settembre 2003 e Rev. 2 del 23 luglio 2007 e relativo aggiornamento del 18 dicembre 2013.

## 6. OSSERVAZIONI E CONTRIBUTI ISTRUTTORI

### 6.1 Osservazioni del pubblico

Durante l'iter istruttorio relativo alla verifica di assoggettabilità alla V.I.A. pervenuta la seguente osservazione da parte del pubblico:

- Comitato Ambiente Cittadini per il territorio, ricevuta il 5/6/2015 (prot. reg.T1.2015.27733), con la quale si segnala la propria contrarietà al progetto per la presenza di altri generatori di pressioni ambientali quali ambiti estrattivi, impianti industriali, ecc. nel territorio interessato, e dall'aumento del traffico veicolare pesante con tutte le esternalità negative (rumore, emissioni atmosferiche di inquinanti).

### 6.2 Pareri degli Enti territoriali

La seconda seduta della Conferenza di Servizi istruttoria (C.d.S.i.), si è svolta il giorno 29/2/2016. Gli Enti territoriali interessati hanno comunicato il proprio parere attraverso le seguenti note già inviate nel corso dell'istruttoria e/o ribadite nell'ambito della conferenza:

- Comune di Bascapè (PV) ha inviato le seguenti note:
  - di prot.4714 del 26/11/2015 (prot. reg.T1.2015.61062 del 1/12/2015);
  - di prot.4835 del 4/12/2015 (prot. reg.T1.2015.63908 del 17/12/2015), con le quali esprime osservazioni in merito al parere espresso dal Comune di Landriano; deposita in sede di Conferenza dei Servizi il proprio parere di prot. 922 del 27/2/2016, con il quale esprime parere favorevole condizionato al rispetto di alcune prescrizioni; Pervenute in data successiva alla C.d.S.i.:
  - prot.3547 del 1/9/2016 (prot. reg.T1.2016.44400) con la quale si contesta il verbale dell'incontro tenuto il giorno 2/8/2016 presso la Provincia di Pavia – Comunicazione tavolo di concertazione in attuazione alle disposizioni del PTCP;
  - prot.4225 del 20/10/2016 (prot. reg.T1.2016.54706), con la quale si confida "pertanto che le manifestate assunzioni di grande disponibilità e responsabilità di area Vasta della Provincia di Pavia possano concorrere in modo risolutivo all'apprezzamento del progetto in esame da parte degli Uffici regionali".

- Comune di Landriano (PV): ha inviato le seguenti note:
  - di prot.10839 del 29/9/2015 (prot.reg.T1.2015.10839 del 1/10/2015) con la quale esprime osservazioni e proposte in merito al progetto in questione riguardanti l’implementazione delle compensazioni, l’attuazione delle disposizioni del nuovo PTCP della Provincia di Pavia, in particolare dell’art. IV, comma 18, inerente la condivisione degli oneri di urbanizzazione, il collegamento con la Tangenziale Esterna di Milano (TEM) coerentemente con le disposizione del PTCP. Deposita in sede di Conferenza dei Servizi il proprio parere di prot. 2061 del 22/2/2016 con il quale ribadisce le osservazioni già precedentemente espresse;  
Pervenute in data successiva alla C.d.S.i.:
  - prot.9821 del 6/9/2016 (prot.reg.T1.2016.45080) con la quale ribadisce le richieste di prescrizioni al progetto, già precedentemente espresse;
  - prot.11979 del 19/10/2016 (prot.reg.T1.2016.53562), con la quale chiede che l’intervento in esame di VIA venga valutato anche alla luce della riqualificazione dei tratti di SP2 e SP 165 fino all’innesto con la TEM;
  - prot.13080 del 14/11/2016 (prot. reg. T1.2016.59292 del 16/11/2016), con la quale segnala di avere affidato l’incarico a professionisti per la stesura del progetto definitivo-esecutivo per l’aedeguamento e allargamento SP2-SP165 di collegamento con la nuova rotatoria TEEM nei pressi del casello autostradale di Melegnano A1;
- Provincia di Pavia:
  - deposita il proprio parere di prot.13272 del 26/2/2016, in sede di Conferenza dei Servizi, con il quale esprime parere favorevole, condizionato al rispetto di prescrizioni;  
Pervenuta in data successiva alla C.d.S.i.:
  - prot.63267 del 18.10.2016 (inviata come allegato dal Proponente inviata il 18/10/2016– prot.reg.T1.2016.53427), con la quale conferma l’impegno di Area Vasta per la convocazione di appositi tavoli di lavoro di coordinamento e coinvolgimento degli altri Enti, dei soggetti interessati alla realizzazione degli interventi viabilistici di cui alla riqualificazione della SP 2 (provincia di Pavia) e SP 165 (provincia di Milano);
- Est Ticino Villoresi Consorzio di Bonifica: ha trasmesso nota di prot.9554 del 24/09/2015 (prot.reg.T1.2015.48775 del 28/9/2015), con la quale comunica che l’intervento non interferisce con alcun canale di competenza del medesimo Consorzio e pertanto non esprime parere in merito;
- Consorzio Roggia Bascapera non ha inviato parere alcuno;
- Segretariato Regionale per la Lombardia (Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ora MIBACT), assente alla Seduta della Conferenza, ha inviato il proprio parere di prot. 1435 del 29/2/2016 [prot.reg.T1.2016.10835 del 1/3/2016], con il quale esprime parere negativo “atteso l’effetto fortemente trasformativo dell’insediamento progettato, in termini dequalificanti, rispetto al contesto paesaggistico e culturale di inserimento”;
- Soprintendenza Archeologica della Lombardia (Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ora MIBACT), assente alla Seduta della Conferenza, ha inviato il proprio parere di prot. 2187 del 26/2/2016 (prot.reg.T1.2016.10521 del 29/2/2016) con il quale si chiede l’esecuzione di alcuni sondaggi preliminari in fase di cantiere, da parte di una ditta specializzata in ritrovamenti archeologici.

La Città Metropolitana di Milano invia proprio parere di prot.198487 del 5/9/2016 (prot.reg.T1.2016.44805), predisposto su richiesta dell’Autorità Competente (assunto agli atti della presente istruttoria e al quale si rimanda per una migliore trattazione), con il quale rileva criticità

sull'attuale rete infrastrutturale derivanti dal traffico indotto e generato dal previsto insediamento industriale in progetto, ed esprime parere negativo.

## **7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE E PRONUNCIA DI COMPATIBILITA' AMBIENTALE**

### **7.1 Considerazioni conclusive**

Valutato il progetto, le integrazioni presentate e il successivo approfondimento legato alla componente infrastrutturale viabilistica, nonché le controdeduzioni al preavviso di rigetto di cui all'ex art.10 bis della L.241/90 (presentate dal Proponente in data 7/12/2016), si rileva come gli aspetti ambientali, trasportistici e paesaggistici, per quanto affrontati, conducano ad un significativo impatto sulle stesse componenti ambientali coinvolte.

Nel merito delle controdeduzioni si ravvisa come le stesse non abbiano apportato nuovi elementi valutativi, tali da rivedere il giudizio ambientale, verso il quale l'Autorità competente si era già precedentemente orientata (vedi a tal fine il paragrafo 4.10: "Esame delle controdeduzioni del Proponente al preavviso di rigetto ex art. 10 bis della L. 241/90" della presente relazione istruttoria).

Si riconfermano dunque le valutazioni istruttorie già esperite nella relazione istruttoria approvata dalla Commissione VIA regionale, nella seduta n. 18 del 16/11/2016, le cui conclusioni sono state comunicate al Proponente, nell'allegato 1 al preavviso di rigetto di cui all'ex art. 10 bis della L.241/90 (prot.reg.T1.2016.61238 del 28/11/2016).

Nel merito, relativamente alle componenti ambientali interessate dalle opere in progetto, si rimanda alle considerazioni riportate nei vari paragrafi del capitolo 4: "Quadro Ambientale e analisi degli impatti ambientali" della presente relazione istruttoria, qui di seguito riassunte.

Si riscontra innanzitutto l'insufficiente analisi delle possibili **alternative localizzative**, che per trasformazioni territoriali di questa portata dovrebbero essere invece supportate da una ricerca almeno a livello provinciale, mentre la proposta progettuale indica esclusivamente l'ambito in oggetto, nel territorio del Comune di Bascapè, quale unica zona compatibile con le indicazioni del PGT.

Dal punto di vista degli aspetti **infrastrutturali e trasportistici**, si rileva come l'insediamento industriale in progetto risulti non sostenibile dal punto di vista trasportistico per le criticità esistenti ed indotte dal traffico generato sulla rete viabilistica di adduzione al comparto, agli effetti attesi sulla S.P. 412 e sulla S.P. 40, qualificate di interesse regionale 'R2' ai sensi della vigente classificazione ex d.g.r. n. VII/19709 del 3.12.2004 ed al mancato sviluppo di alternative progettuali volte alla risoluzione delle criticità evidenziate dagli Studi depositati dal Proponente.

Relativamente agli aspetti **paesaggistici**, nonostante sull'area interessata non sussistano vincoli di cui al d.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio", la caratteristica pianeggiante dell'intorno trasforma la componente vedutistica dell'incidenza in un elemento rilevante, laddove la specificità di una trama rurale, costituita anche da ampi coni prospettici sulla campagna, viene trasformata da un inserimento di volumi prefabbricati, che occupano una superficie agricola di circa 80.000 m<sup>2</sup>, con un possibile sviluppo in altezza fino a 12 m. Inoltre la proposta progettuale comporta un consistente consumo di suolo agricolo produttivo (circa 190.000 m<sup>2</sup>) che implica la perdita di risorse non rinnovabili, in controtendenza alla pianificazione sovraordinata.

Riguardo alla **componente archeologica**, per quanto a detta del Proponente gli elaborati prodotti per la redazione del quadro conoscitivo del PGT comunale e quelli relativi al vigente PTCP di Pavia (cfr. Tav. 2b “Previsioni del sistema paesaggistico-ambientale” e Tav. 4b “Carta delle invarianti”), non evidenziano la presenza di areali di ritrovamento o di areali di rischio archeologico, né nell’area di pertinenza dell’ambito di trasformazione, né in quelle circostanti, non risulta verificato il rischio archeologico, che andrebbe considerato anche in sede di V.I.A..

In definitiva, alla luce di quanto sopra, l’opera in progetto risulta **non compatibile rispetto al profilo ambientale e a quello infrastrutturale-trasportistico**, in quanto introduce pressioni non sufficientemente mitigate o mitigabili (vedi i paragrafi del capitolo 4 “Quadro ambientale e analisi degli impatti”, relativi alle componenti ambientali: paesaggio, traffico e viabilità).

## 7.2 Pronuncia di compatibilità ambientale

Per quanto sopra esposto, si esprime **pronuncia negativa** in ordine alla compatibilità ambientale al progetto di: “Realizzazione di un nuovo insediamento industriale ad uso deposito, stoccaggio, confezionamento e movimentazione merci nel Comune di Bascapè (PV)”, secondo la configurazione progettuale che emerge dagli elaborati depositati dal Proponente Società S.I.B. – Sviluppo Industriale Bascapè s.r.l., sito in Comune di Bascapè (PV), come prospettato nel progetto definitivo, nello S.I.A. e nelle successive integrazioni depositate dal Proponente, per le considerazioni e le motivazioni riportate nei precedenti capitoli, che si intendono qui riportate.



Regione Lombardia

**Giunta Regionale**

Direzione Generale Ambiente Energia e Sviluppo Sostenibile

U.O. VALUTAZIONE E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI  
STRUTTURA V.I.A.

**Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale - REG. 1050**

**“Realizzazione di un nuovo insediamento industriale ad  
uso deposito per stoccaggio, confezionamento e  
movimentazione merci nel Comune di Bascapè (PV)”**

**Proponente: Società S.I.B. Sviluppo Industriale Bascapè S.r.l.**

**Relazione istruttoria**

**Approvata dalla Commissione istruttoria regionale per la V.I.A.**

**nella seduta n. 3 del 22.2.2017 [art. 5 del r.r. 5/2011]**

## Indice

<b>1. PREMESSA .....</b>	<b>3</b>
<b>2. QUADRO PROGRAMMATICO .....</b>	<b>5</b>
2.1 Piano Territoriale Regionale (PTR) .....	5
2.2 Piano Paesistico Regionale (PPR) .....	5
2.3 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Pavia.....	6
2.4 Programma di Tutela e Uso delle Acque (PTUA) .....	6
2.5 Piano cave della Provincia di Pavia .....	7
2.6 Piano di Governo del Territorio (PGT) del Comune di Bascapè .....	7
2.7 Vincoli ambientali, paesaggistici, storici e archeologici.....	7
<b>3. QUADRO PROGETTUALE .....</b>	<b>9</b>
3.1 Descrizione dello stato di fatto e contesto territoriale .....	9
3.2 Descrizione delle opere in progetto .....	10
3.3 Alternative localizzative.....	12
3.4 Rettifica tratto roggia Bescapera .....	12
3.5 Accessibilità all'area.....	13
3.6 Gestione acque meteoriche .....	14
<b>4. QUADRO AMBIENTALE E ANALISI DEGLI IMPATTI AMBIENTALI .....</b>	<b>14</b>
4.1 Ambiente idrico.....	14
4.1.1 Acque superficiali .....	14
4.1.2 Acque sotterranee .....	15
4.2 Atmosfera .....	15
4.3 Rumore.....	16
4.4 Suolo e sottosuolo .....	17
4.4.1 Piano di gestione dei materiali di scavo (d.m. 161/2012) .....	17
4.4.2 Bilancio delle terre e fabbisogni .....	17
4.5 Paesaggio.....	18
4.6 Flora, fauna ed ecosistemi, rete Natura 2000 .....	19
4.7 Rischio industriale, sicurezza.....	19
4.8 Salute pubblica.....	20
4.9 Traffico e viabilità .....	20
4.10 Esame delle controdeduzioni del Proponente al preavviso di rigetto ex art. 10 bis L 241/90 .....	24
<b>5. COMPENSAZIONI, MITIGAZIONI AMBIENTALI E P.M.A. ....</b>	<b>26</b>
5.1 Opere di mitigazione e compensazione .....	26
5.2 Piano di Monitoraggio Ambientale (P.M.A.).....	27
<b>6. OSSERVAZIONI E CONTRIBUTI ISTRUTTORI .....</b>	<b>27</b>
6.1 Osservazioni del pubblico .....	27
6.2 Pareri degli Enti territoriali .....	27
<b>7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE E PRONUNCIA DI COMPATIBILITA' AMBIENTALE .....</b>	<b>29</b>
7.1 Considerazioni conclusive .....	29
7.2 Pronuncia di compatibilità ambientale .....	30

## 1. PREMESSA

In data 10/04/2015 sono stati depositati presso la Struttura VIA della Direzione Generale Ambiente Energia e sviluppo sostenibile (prot.reg.T1.2015.18007) - da parte di S.I.B. Sviluppo Industriale Bascapé s.r.l. (nel seguito “il Proponente”) - lo studio di impatto ambientale (nel seguito “S.I.A.”), il progetto definitivo e la richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale relativa alla realizzazione di un nuovo insediamento industriale ad uso deposito, stoccaggio, confezionamento e movimentazione merci nel Comune di Bascapè (PV). Copia della documentazione è stata depositata presso gli Enti territoriali interessati dall’intervento: Comune di Bascapè, Comune di Landriano e Provincia di Pavia.

La tipologia dell’intervento è quella definita dalla categoria progettuale lettera am) dell’allegato A della l.r. 5/2010: *“Interporti (progetti non sottoposti a VIA di competenza statale), piattaforme e terminali intermodali, piattaforme logistiche (anche non intermodali), centri di magazzinaggio generale e simili che interessano una superficie operativa (capannoni, uffici, piazzali, viabilità interna, area ferroviaria e/o portuale, etc.) superiore a 20 ettari, o che hanno una capacità di movimentazione di merci superiore a 400.000 tonnellate/anno”*. L’intervento sarebbe soggetto a verifica di assoggettabilità a VIA (di competenza provinciale), tuttavia vista l’estesa superficie dell’ambito il Proponente ha deciso autonomamente, in via precauzionale, di sottoporre l’intervento alla procedura di VIA (di competenza regionale) di cui all’art. 5 della medesima l.r. 5/2010.

In data 16/04/2015 è avvenuta la pubblicazione, ai sensi dell’art. 24 del d.lgs. 152/2006, dell’avviso di deposito dell’istanza e della documentazione allegata sul quotidiano “Il Giorno”.

Il Proponente ha provveduto al versamento degli oneri istruttori in data 14/04/2015, secondo le disposizioni di cui all’art. 3, commi 5 e 6 della l.r. n. 5/2010, dopo aver effettuato la valutazione economica degli interventi in parola.

La procedura di VIA è stata caratterizzata dai seguenti passaggi amministrativi, in data:

- 4/6/2015, prima seduta della Conferenza dei Servizi istruttoria [C.d.S.i. – l.r. 5/2010, art. 4.3], con la presentazione del progetto e dello studio d’impatto ambientale;
- 17/6/2015 (prot.reg.T1.2015.29979), il Proponente ha chiesto l’interruzione dei termini procedurali al fine di poter integrare la documentazione presentata e depositata;
- 25/6/2015 (prot.reg.T1.2015.33175), accoglimento di tale richiesta da parte dell’Autorità Competente, con concessione di un termine di 45 giorni ai sensi dell’art. 24 comma 9 del d.lgs. 152/2006, per il deposito della documentazione entro il 1/8/2015;
- 31/7/2015 (prot.reg. T1.2015.39633), il Proponente ha depositato la documentazione integrativa volontaria;
- 24/09/2015, sopralluogo istruttorio della Commissione istruttoria regionale VIA (più avanti CVIA), unitamente agli enti territoriali;
- 30/10/2015 (prot.reg. T1.2015.54944), è stata trasmessa richiesta di integrazioni e chiarimenti documentali al Proponente sulla base degli esiti della Conferenza di Servizi istruttoria, delle richieste pervenute dalla CVIA, e dei contributi resi dagli enti territoriali coinvolti;
- 9/12/2015 (prot.reg.T1.2015.62262), è stata richiesta dal Proponente all’Autorità competente, una proroga di 45 giorni per il deposito delle integrazioni;
- 11/12/2015 (prot.reg.T1.2015.62584), è stata concessa la proroga da parte dell’Autorità competente fino al 28/1/2016;

- 28/1/2016 (prot.reg.T1.2016.4505) il Proponente ha depositato la documentazione integrativa;
- 29/02/2016, seconda seduta della Conferenza dei Servizi istruttoria [C.d.S.i. – l.r. 5/2010, art. 4.3], per la concertazione dei pareri degli Enti Territoriali;
- 1/4/2016 (prot.reg.T1.2016.16404), richiesta da parte del Proponente di sospensione di 15 giorni al fine di produrre controdeduzioni ai pareri degli Enti;
- 28/4/2016, con decreto dirigenziale di proroga n. 3661, l’Autorità Competente ha prolungato il tempo di istruttoria di ulteriori 60 giorni a far data dal giorno 29/4/2016 (90 giorni dal deposito integrazioni), portando il termine ultimo per la conclusione del procedimento al 28/6/2016;
- 2/5/2016 (prot.reg.T1.2016.21104), invio da parte del Proponente di controdeduzioni alle osservazioni formulate dai pareri del Segretariato Regionale per la Lombardia (Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo) di prot. 1435 del 29/2/2016 (prot.reg.T1.2016.10835 del 1/3/2016), e della Soprintendenza Archeologica della Lombardia di prot. 2187 del 26/2/2016 (prot.reg.T1.2016.10521 del 29/2/2016);
- 28/4/2016, con decreto dirigenziale n. 3661, l’Autorità Competente ha provveduto a prolungare il procedimento di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell’art. 26 comma 1 del d.lgs. 152/2006, di ulteriori 60 giorni rispetto alla scadenza dei 90 giorni dal deposito della documentazione integrativa, portando il termine ultimo di scadenza istruttoria al 28/6/2016;
- 25/7/2016 (prot.reg.T1.2016.37849) il Proponente ha depositato ulteriore documentazione integrativa volontaria così composta:
  - relazione di approfondimento relativa agli aspetti viabilistici;
  - progetto della viabilità di accesso all’area produttivo “Ambito ATP-PL 1” in Comune di Bascapé, con nuova pista ciclabile.

L’Autorità competente, con nota del:

- 2/8/2016 (prot.reg.T1.2016.39675), ha richiesto un parere alla Città Metropolitana di Milano riguardo agli studi di traffico e alle modellizzazioni redatte dal Proponente, sugli itinerari viabilistici che ricomprendono le SP 40 e SP 412, fino all’innesto con l’autostrada A1;
- 2/11/2016 (prot.reg.T1.2016.56515), ha deciso di non accogliere la richiesta di sospensione del procedimento istruttorio di ulteriori 90 giorni, da parte del Proponente con nota del 18/10/2016 (prot.T12016.53427), in quanto le motivazioni addotte non trovano al momento giustificazione, essendo riferite a soluzioni nel lungo termine, da valutare sotto l’impatto ambientale e territoriale, che coinvolgeranno anche altri Enti (la stessa Città Metropolitana di Milano, la Provincia di Pavia, i Comuni di Landriano e Bascapé, quelli di Carpiano e Cerro al Lambro e il Parco Agricolo Sud Milano) e che porteranno, forse in futuro, i previsti benefici attesi, in un quadro trasportistico di area vasta;
- 28/11/2016 (prot.reg.T1.2016.0061238), ha comunicato al Proponente – ai sensi dell’art. 10.bis della l. 241/1990 - l’intenzione di esprimere, sulla base delle risultanze istruttorie valutate nella seduta n. 18 del 16/11/2016 della Commissione istruttoria VIA regionale, un giudizio di compatibilità ambientale negativo del progetto in parola, informando riguardo alla possibilità di presentare per iscritto le proprie controdeduzioni in merito, entro dieci giorni dalla data di ricevimento della nota stessa.

Il Proponente, con nota del 7/12/2016 (prot.reg.T1.2016.63559 del 13/12/2016), ha depositato, nei termini di legge, le controdeduzioni alle osservazioni contenute nel preavviso di rigetto del 28/11/2016, allegando specifica documentazione (Relazione viabilistica - a firma del professionista incaricato, Ing. Umberto Sollazzo - e nota sulle componenti paesaggio, naturalistiche e rischio archeologico.

## 2. QUADRO PROGRAMMATICO

### 2.1 Piano Territoriale Regionale (PTR)

Il Piano Territoriale Regionale (PTR) approvato con d.c.r. n. 951 del 19 gennaio 2010, e il suo aggiornamento del 2015 (approvato con d.c.r. n. 897 del 24 novembre 2015 e pubblicato sul Bollettino Ufficiale Regione Lombardia, serie ordinaria n. 51 del 19 dicembre 2015), costituisce il quadro di riferimento per la programmazione e la pianificazione a livello regionale e comporta anche delle ricadute sulla pianificazione locale.

In base alla tavola C del PTR, all'interno del territorio comunale del Comune di Bascapè non sono presenti zone di protezione speciale (ZPS). A Nord di esso è invece presente il Parco Regionale Agricolo Sud Milano, elemento di continuità, a ovest il Parco del Ticino e, a est, il Parco dell'Adda.

La realtà ambientale che caratterizza questa area protetta è prevalentemente costituita da una profonda e fortemente intrecciata matrice agricola. Terreni coltivati a mais si alternano a filari d'alberi che disegnano i confini dei campi e accompagnano i corsi d'acqua. Cascine antiche e nuclei rurali di pregio punteggiano tutto il territorio. L'ambito territoriale in cui si inserisce il Comune di Bascapè, relativamente alla tavola D, non rientra all'interno di aree di particolare interesse paesistico-ambientale o di valenza naturalistica.

Sul territorio comunale in esame non sono segnalati percorsi panoramici o tracciati paesaggistici di rilievo, sono invece segnalati nel territorio interessato dal progetto, ambiti di degrado paesistico puntuale provocato da abbandono e dismissione e corrispondenti a cave abbandonate.

L'area di interesse rientra nell'ambito geografico del Pavese, nella "Fascia della bassa pianura"- "Paesaggi delle colture cerealicole". L'ambito geografico del Pavese occupa la parte di pianura irrigua lombarda definita dai limiti con il Milanese, il Lodigiano, tratti del corso del Ticino e del Po.

La rete idrografica superficiale artificiale è uno dei principali caratteri connotativi della pianura irrigua lombarda. I paesaggi della bassa pianura irrigua vanno tutelati rispettandone la straordinaria tessitura storica, assicurando il rispetto per l'originalità del paesaggio nel quale si identifica tanta parte dell'immagine regionale e della tradizionale prosperità padana.

### 2.2 Piano Paesistico Regionale (PPR)

Il Piano Territoriale Regionale (PTR), in applicazione dell'art. 19 della l.r. 12/2005, ha natura ed effetti di piano territoriale paesaggistico ai sensi della legislazione nazionale (d.lgs.n.42/2004).

Le aree interessate dal progetto sono riconducibili, sulla base della classificazione che ne fa il Piano Paesaggistico Regionale, all'unità tipologica di paesaggio della "bassa pianura" che a vasta scala mantiene i caratteri propri dei paesaggi della pianura irrigua.

Oggi la situazione di queste aree, connotate un tempo da una organizzazione agricola basata sulla grande cascina è profondamente mutata sia in relazione alla nuova organizzazione agricola che al variare della struttura agraria e territoriale. Gli indirizzi di tutela del PPR per le aree della bassa pianura indicano la conservazione della partitura poderale, della maglia irrigua e delle quinte vegetali (ripariali o meno).

La zona non risulta sottoposta a tutela ai sensi del Decreto Legislativo 22/1/2004 n. 42.

## 2.3 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Pavia

La Provincia di Pavia è dotata di PTCP predisposto secondo le direttive contenute nella Legge Regionale 12/2005. Con d.c.p. n. 30 del 23 aprile 2015 è stata approvata la variante del PTCP di adeguamento alla l.r.12/2005 ed al PTR, ai sensi dell'art. 17, comma 9, della l.r.12/2005, con pubblicazione dell'avviso sul BURL del 9/9/2015, n.37 avvisi e concorsi, tale variante acquista efficacia dalla data della sua pubblicazione, ai sensi dell'art. 17, comma 10, della l.r.12/2005.

Il sito interessato dall'intervento risulta inserito in un contesto tipicamente agricolo, caratterizzato dagli elementi dei paesaggi agrari della pianura cerealicola pavese, in particolare rogge e canali, filari alberati, strade interpoderali e cascine.

Riguardo agli aspetti di compatibilità dell'intervento con il PTCP vigente della Provincia di Pavia, il Proponente sostiene (nelle integrazioni presentate e nelle successive controdeduzioni) il prevalere della previgente disciplina urbanistica comunale, rispetto alle nuove disposizioni introdotte dal nuovo PTCP della Provincia di Pavia divenuto ormai efficace, con particolare riferimento all'art. IV -18 Insediamenti di logistica. A tal fine sembra necessario chiarire che la richiamata previsione contenuta nel vigente PGT era diretta essenzialmente alla verifica di compatibilità con le disposizioni dell'allora vigente PTCP.

Nella fase attuale, la realizzazione dell'intervento è del tutto evidente che dovrà essere coerente con le nuove disposizioni sopravvenute, non potendosi fare riferimento a uno strumento superato. In tal senso è costante l'orientamento giurisprudenziale (per tutte Consiglio di Stato Sez. IV, n.2824 del 9 giugno 2015). Le linee e gli obiettivi strategici del PTCP sono volte a perseguire una organica offerta dalla logistica misurandosi con il contesto locale. Obiettivo fondamentale del PTCP è un'azione di rafforzamento dei processi di concertazione interistituzionale in grado di garantire il più possibile la sostenibilità dell'intervento.

Tutto ciò premesso, il progetto dovrà soddisfare le disposizioni della NTA del PTCP nella fattispecie di cui all'art. IV -18 Insediamenti di logistica comma 2 lett. a), b), c), d), e), f), g), h), i). Inoltre in ragione della localizzazione, della rilevanza dell'intervento di carattere sovra comunale, dovrà essere attivata dal Proponente, una fase di concertazione con la Provincia e i Comuni contermini coerentemente con le disposizioni di cui all'art. I-14 e IV-18 delle N.d.A. del PTCP della Provincia di Pavia.

## 2.4 Programma di Tutela e Uso delle Acque (PTUA)

Il Programma di Tutela e Uso delle Acque (PTUA) è stato approvato dalla Regione Lombardia, ai sensi del d.lgs. 152/99 e della l.r. n. 26 del 12 dicembre 2003, con d.g.r. n. 2244 del 29 marzo 2006.

Il PTUA, nell'allegato 10: "Definizione delle zone vulnerabili da nitrati di origine agricola e da prodotti fitosanitari", ha predisposto la rappresentazione della vulnerabilità integrata della regione Lombardia. Secondo quanto indicato nella tabella C – Appendice D delle Norme Tecniche di Attuazione del PTUA e nella "Carta della Vulnerabilità da nitrati", dove vengono individuate in colore rosso le aree vulnerabili da carichi zootecnici, in colore blu le aree vulnerabili da carichi di prevalente origine civile e in colore giallo le aree di attenzione (in quanto presentano almeno uno dei fattori predisponenti la vulnerabilità), il territorio di Bascapè ricade entro le "zone di attenzione".

Con d.g.r. 11 ottobre 2006, n. 8/3297 la Regione Lombardia ha introdotto alcune modifiche al PTUA approvato, tra cui l'individuazione di nuove aree vulnerabili. Secondo la nuova

classificazione il comune di Bascapè non rientra tra quelli interamente compresi nell'area vulnerabile.

## 2.5 Piano cave della Provincia di Pavia

Il Piano Cave della Provincia di Pavia è stato approvato dalla Regione Lombardia in data 20 febbraio 2007 con d.c.r. VIII/344 e pubblicato in data 29 marzo sul 2° supplemento straordinario n.13.

Sul territorio comunale di Bascapè sono presenti due siti estrattivi, nel dettaglio una cava in fase di attività (ATE g60) e un giacimento (G/P09), entrambi collocati lungo il confine nord occidentale comunale, a cavallo con il Comune di Landriano. L'ATE è localizzato lungo il perimetro sud occidentale dell'area di intervento mentre il giacimento si sviluppa poco più a sud.

## 2.6 Piano di Governo del Territorio (PGT) del Comune di Bascapè

Finalità dell'intervento è l'edificazione di un insediamento con funzioni di natura produttiva all'interno di un ambito di trasformazione produttivo, di superficie territoriale pari a circa 190.000 m<sup>2</sup>, previsto e individuato nel vigente PGT comunale, approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 1 del 9/1/2014, pubblicato sul BURL Regione Lombardia sezione Avvisi e Concorsi il 19/3/2014 – Bollettino n. 12. Si tratta di un intervento di trasformazione urbanistico-ambientale di tipo industriale produttivo per movimentazione e deposito merci. Il progetto costituisce il Piano attuativo per l'Ambito di trasformazione ATP PL12.9 Vincoli ambientali, paesaggistici, storici e archeologici.

## 2.7 Vincoli ambientali, paesaggistici, storici e archeologici

Riguardo alla situazione vincolistica:

Il sito di intervento non ricade:

- in territori sottoposti a vincolo idrogeologico di cui al R. D. 3267/23;
- in territori sottoposti a tutela ai sensi dell'art. 142 comma 1, lett. g (zone boscate) ex L.431/85 del d.lgs. 42/2004;
- in territori sottoposti a tutela ai sensi dell'art. 142 comma 1, lett. c (fiumi) ex L.431/85 del d.lgs. 42/2004;
- in zona di salvaguardia e/o di protezione della acque destinate al consumo umani di cui all'art. 21 comma 1, del d.lgs. 11/05/1999, n. 152;
- in territori sottoposti a tutela ai sensi dell'art. 136 del d.lgs. 42/2004 (ex d.lgs. 490/99);
- in area di appartenenza ad un Parco Naturale di interesse regionale (l.r. 86/83);
- in area sottoposta a vincolo archeologico, né a vincolo storico, artistico e demaniale;
- in area compresa in una fascia fluviale;
- in area assoggettata a vincolo di cui ai Piano di Bacino – Legge 183/89 e successive integrazione (Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico – P.A.I.);
- in area compresa all'interno della fascia di rispetto cimiteriale.

L'area di intervento è interessata, lungo il perimetro meridionale dell'ambito, dalla fascia di rispetto stradale della SP 2 'Pavia-Melegnano e diramazione per Bascapè' pari a 20 m. Inoltre appare interessata anche dal vincolo aeroportuale. Nel dettaglio, l'intera area è sottoposta a:

- vincolo di altezza, infatti è classificata come “zona in cui evitare ostacoli per la navigazione aerea”, rientrando sia all’interno della superficie di avvicinamento (per la quale la quota massima di edificazione consentita è pari a 252,85 m s.l.m), sia all’interno della superficie orizzontale esterna (per la quale la quota massima di edificazione consentita è pari a 247,85 m s.l.m);
- vincoli di destinazione d’uso: nel dettaglio l’intera area risulta incompatibile con la realizzazione di impianti eolici, mentre la realizzazione di discariche e altre fonti attrattive di fauna selvatica (vedi art. 70 comma 8 delle NTA del Piano delle Regole) è consentita solo su preventiva autorizzazione dell’ENAC, che valuterà la sussistenza di condizioni di potenziale pericolo per la navigazione aerea.

La porzione occidentale del sito rientra inoltre all’interno del limite dell’area di influenza per controllo dei rischi alla navigazione aerea per quanto riguarda l’installazione di impianti e sorgenti laser e proiettori ad alta intensità.

L’area non è coinvolta da altri vincoli amministrativi, quali fasce di rispetto cimiteriali, di pozzi idropotabili, o di linee dei servizi (oleodotto, elettrodotta ecc.). Si rileva invece lungo il perimetro nord orientale del sito, l’ambito di rispetto dei corsi d’acqua, relativo al nuovo corso della Roggia Bascapera. Per questa Roggia è infatti prevista una deviazione del suo corso (e del relativo ambito di rispetto) che sarà spostato lungo il perimetro nord occidentale e occidentale del sito dove attualmente è segnalata la presenza di un colatore privato, nel dettaglio, il Cavo della Pila.

Per quanto riguarda gli aspetti geologici, il Comune di Bascapè, secondo le disposizioni dell’O.P.C.M 3274 del 20/03/2003, ricadeva in zona sismica 4, ovvero in quella a minor grado di sismicità (zona definita a «sismicità bassa») per cui l’assoggettamento o meno a norme antisismiche è demandato alla Regione di appartenenza.

La Regione Lombardia, a tal proposito, ha emesso la d.g.r. n. 7/14964 del 7/11/2003, che ha preso atto della classificazione fornita in prima applicazione dalla suddetta Ordinanza 3274/2003. La riclassificazione operata recentemente dalla Regione Lombardia con d.g.r. n. X/2129 del 11/07/2014, ha riclassificato il Comune di Bascapè in zona sismica 3. La d.g.r. n. X/2489 del 10/10/2014 ha differito l’entrata in vigore della nuova classificazione sismica del territorio dal 14/10/2014 al 14/10/2015, ma ha nel contempo disposto che nelle more dell’entrata in vigore della nuova classificazione nei Comuni riclassificati da zona 4 a zona 3 (come è il caso di Bascapè) tutti i progetti di nuove strutture (pubbliche e private) siano redatti in linea con le norme tecniche vigenti nelle zone 3.

Per quanto riguarda la Fattibilità geologica, sulla base della cartografia geologica allegata allo studio geologico comunale, l’area di interesse ricade in Classe 2A – Fattibilità con modeste limitazioni. Le zone adiacenti alle rogge presenti nell’intorno del sito di interesse ricadono invece in classe di fattibilità 4A. Quest’ultima sottoclasse comprende una fascia di rispetto di 4,00 metri di tutti i corsi d’acqua appartenenti alla rete irrigua distrettuale e di competenza dei diversi consorzi a gestione autonoma operanti all’interno del comprensorio, nonché dei corsi d’acqua costituiti dagli irrigatori gestiti da aziende agricole private che derivano acqua da canali consortili. La profondità della fascia di rispetto è definita con riferimento alle disposizioni di cui al Titolo VI del R.D. 8 maggio 1904, n°368.

Per quanto riguarda i siti Rete Natura (S.I.C. e Z.P.S.), si verifica l’assenza, nel Comune di Bascapè e per un suo vasto intorno, di Siti di Importanza Comunitaria (S.I.C.) e di Zone a Protezione Speciale (Z.P.S.). Il S.I.C. più “vicino” è quello delle “Oasi di Lacchiarella -IT205500010” a circa

9,5 km dal sito interessato dal progetto. Si evidenzia, invece, che il confine settentrionale del Comune coincide con il limite esterno del Parco Regionale Agricolo Sud Milano.

Relativamente alla Rete Ecologica Regionale (R.E.R.), si segnala un elemento di secondo livello connesso con il corso del colatore Lissone, a circa 200 m dall'area di intervento. Per riscontrare elementi di maggior rilevanza per quanto riguarda la R.E.R., bisogna estendere l'analisi a un territorio più ampio e quindi distanti dal area stessa. In particolare ci si riferisce all'elemento di primo livello e al corridoio ecologico primario presenti, il primo, solo sul territorio di Landriano e il secondo anche nella porzione più meridionale del Comune di Bascapè.

### 3. QUADRO PROGETTUALE

#### 3.1 Descrizione dello stato di fatto e contesto territoriale



**Fig.1** – (Stralcio Tav. 6b del PTCP della Provincia di Pavia)

L'area di intervento si colloca nella porzione nord occidentale del territorio comunale (vedi fig. 1), adiacente alla strada provinciale SP 2 e alla cava attiva (ATE g60). Il sito di intervento è ubicato a nord di Bascapè, adiacente al confine comunale con Landriano e costeggiato dalla strada SP 2.

L'area si inserisce in un contesto prevalentemente a carattere agricolo (ricade all'interno degli ambiti agricoli considerati strategici di cui all'art.III-2 comma 1 let. a), con prevalente interesse produttivo), infatti l'intorno è contraddistinto dalla prevalente presenza di campi coltivati che costituiscono la forma principale del paesaggio. Nell'intorno sono presenti cascine e strutture produttive agricole di vario genere. Inoltre, a circa 500 m a nord dell'area si sviluppa la frangia residenziale della frazione di Pairana (Landriano).

L'insediamento produttivo si svilupperà su un'area identificata in mappa del Catasto Terreni del Comune di Bascapè: foglio 15, mappali 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8.

La superficie sulla quale si svilupperà l'intervento, attualmente suddivisa in più appezzamenti, è interamente pianeggiante e ubicata ad una quota media di 86,2 m s.l.m. (v. base cartografica CTR Regione Lombardia B7c1 Landriano e B7d1 Bascapè). L'area di intervento non è servita né dalla rete del gas, né della rete dell'elettrodotto, le quali passano più a sud nella zona del capoluogo comunale. Il progetto di intervento prevede la dotazione delle reti di sotto-servizi a partire dal capoluogo. L'intervento prevede, a carico del soggetto attuatore, il potenziamento e l'allargamento

della carreggiata della strada provinciale SP 2 e la realizzazione di una pista ciclopedonale a lato della stessa, nel tratto compreso tra il confine con Landriano e la rotatoria di ingresso al capoluogo di Bascapè.

Peraltro, sono a carico dell'attuatore la realizzazione della palazzina servizi – spogliatoi della palestra comunale, relative pavimentazioni esterne, così come da progetto redatto dal Comune di Bascapè. Le aree necessarie per l'allargamento della S.P. n° 2 e per la formazione della pista ciclabile, saranno messe a disposizione dal Comune di Bascapè.

### 3.2 Descrizione delle opere in progetto

L'immobile si svilupperà su un appezzamento di terreno di Superficie territoriale totale pari a 188.578,00 m<sup>2</sup> (attualmente di proprietà della S.I.B. Srl Sviluppo Industriale di Bascapè, con sede legale a Lodi, Corso Roma 92).

Esso consiste nella realizzazione di n. 3 fabbricati industriali, a uso deposito per lo stoccaggio, il confezionamento e la movimentazione di merci di vario genere, di seguito nominati Blocco 1 e Blocco 2 (all'interno del Lotto 1) e Blocco 3 (all'interno del Lotto 2), tutti a destinazione di magazzino, idonei a ospitare le esigenze di natura produttivo-funzionale dell'attività prevista, come di seguito (vedi tab. 1):

	Superficie lorda pavimento (m <sup>2</sup> )	Copertura (m <sup>3</sup> )	Altezza (m)
<b>Blocco 1</b>	27.100 m <sup>2</sup>	28.100 m <sup>3</sup>	12
<b>Blocco 2</b>	26.600 m <sup>2</sup>	26.600 m <sup>3</sup>	12
<b>Blocco 3</b>	25.680 m <sup>2</sup>	26.180 m <sup>3</sup>	12

tab.1

I fabbricati verranno realizzati con strutture in elementi prefabbricati con fondazioni a plinti e travi rovesce gettate in opera. I Blocchi 1, 2 e 3 avranno una propria palazzina uffici. Esternamente le palazzine presenteranno pareti vetrate realizzate con facciata continua con montanti e traversi in alluminio anodizzato e vetrocamera antisfondamento e anticaduta.

Nel progetto depositato sono previsti anche interventi di natura infrastrutturale sulla S.P. 2, nel tratto compreso tra il confine con il Comune di Landriano e la rotatoria di ingresso al Comune di Bascapè, definiti dal Proponente come '*potenziamento (allargamento della carreggiata)*', che comprendono la realizzazione di una pista ciclopedonale di circa 1.200 m a lato della stessa strada provinciale. L'obbligo di realizzazione delle predette opere infrastrutturali è indicato all'interno della scheda dell'ambito di trasformazione 'ATP-PL1' del PGT del Comune di Bascapè relativa al comparto in oggetto.

Riguardo al quadro progettuale, il Proponente ha ritenuto spontaneamente di apporre una modifica parziale rispetto al progetto depositato originariamente, per quanto concerne l'ambito di rispetto della roggia Bascapera, che costeggia il perimetro nord occidentale dell'ambito.

Tale modifica riguarda le aree di sosta e di interscambio ubicate nella porzione nord occidentale dell'ambito, attraverso una pavimentazione drenante in autobloccante o prato erboso, questo al fine di ridurre la superficie da impermeabilizzare (vedi fig.2):



fig.2

Nella fattispecie la nuova soluzione progettuale prevede una parziale rimodulazione di quelle che sono le specifiche di progetto, al fine di favorire l'individuazione di ulteriori aree da destinare a forme complesse di mitigazione ambientale e, quindi, garantire un maggiore e più coerente inserimento paesaggistico dell'opera.

Queste nuove aree di mitigazione derivano da alcuni accorgimenti progettuali previsti in ordine al possibile sviluppo dell'intervento all'interno dell'ambito di trasformazione. Al fine di ricreare e favorire una maggiore sostenibilità ambientale, si propone una redistribuzione sistematica delle aree favorendo l'incremento significativo di nuove superfici da dedicare a nuove piantumazione, pur mantenendo una funzionalità operativa della futura attività.

Nel dettaglio gli interventi progettuali proposti sono:

- un accorpamento e migliore distribuzione delle aree a parcheggio;
- una parziale redistribuzione delle vasche di laminazione e un addensamento dei bacini antincendio;
- una parziale redistribuzione della viabilità interna riducendo quelle che sono le zone da adibire al transito interno dei mezzi;
- una riduzione della superficie dei capannoni e un loro appressamento, pur mantenendo una loro funzionalità e nel rispetto di quella che è la normativa di riferimento.

Tali interventi di ri-articolazione delle superfici interne all'ambito hanno consentito di apportare le seguenti modifiche, rispetto al progetto originario - vedi tab. 2:

	Progetto originario	Nuova proposta progettuale
Superficie da dedicare a verde mitigativo interno all'ambito	40.000 mq	56.000 mq
Superfici aree per transito mezzi	25.257 mq	20.217 mq
Estensione lotto 1	26.600 mq	25.250 mq
Numero piante da mettere a dimora con una funzionalità mitigativa	7.300	15.466
Interventi accessori mitigativi	nessuno	Predisposizione di un dosso di terra di altezza 1,5 m
Superfici drenanti	66.674 mq	72.223 mq
Altezza media alberi	4 m	4 - 5 m
Altezza media arbusti	2 m	2 -3 m
Numero totale di piante previste tra mitigazione e compensazione	14.275 circa	22.440 circa

tab.2

Il nuovo progetto di mitigazione proposto, prevede un nuovo dosso di terra lungo il tratto più prossimo alla frazione di Trognano di Bascapè (anche in rispondenza all'osservazione presentata dal Comune di Bascapè), in maniera tale da costituire un più efficace mascheramento del nuovo sito, ed escludere qualsiasi forma di ipotizzabile interazione con le aree agricole presenti nell'intorno.

Di seguito in tabella 3, si riporta un confronto tra i dati progettuali con quanto previsto da PGT per una verifica in merito alla compatibilità dei parametri urbanistici.

DATI PLANIVOLUMETRICI DI PROGETTO		CONFRONTO CON PGT
Superficie territoriale	188.578,00 m <sup>2</sup>	< 194.354,00 m <sup>2</sup>
Superficie a standard	20.807,00 m <sup>2</sup>	> 18.857,00 m <sup>2</sup>
Superficie lorda di pavimento (SLP)	80.880,00 m <sup>2</sup>	< 94.286,00 m <sup>2</sup>
Altezza massima edifici	12,00 m	= 12,00 m

tab.3

### 3.3 Alternative localizzative

Il progetto non prevede alternative localizzative in quanto ritenuta prioritaria e vincolante la previsione del PGT vigente del Comune di Bascapè, che ricomprende l'area sottoposta alla trasformazione in esame nell'ambito produttivo APT1.

### 3.4 Rettifica tratto roggia Bescapera

Al fine di accorpate i terreni oggetto di trasformazione urbanistica si rende necessario lo spostamento dell'alveo della Roggia Bescapera dalla posizione attuale, decorrente in lato nord e a est del mappale 2 del foglio 15, a quella in progetto decorrente in lato ovest e sud del mappale 2 del medesimo foglio, in modo che il corso d'acqua scorra parallelo al canale scaricatore delle acque di piena del Cavo Biraghi, mantenendo sezione trapezia scavata in terra delle dimensioni di 4,00 m

alla base e 1,20 m di altezza, raccordandosi con spalle in cemento armato ai manufatti esistenti di differenti dimensioni.

Il Proponente ha effettuato una verifica idraulica della sezione attuale della roggia, tenendo conto delle necessità irrigue del comprensorio servito dalla Roggia Bescapera a valle del manufatto e considerando un apporto medio d'immissione proveniente dal drenaggio delle superfici impermeabili: i risultati garantiscono una portata massima di 2.012 l/s a pieno riempimento e in corrispondenza di una portata di progetto pari a 1.014 l/s assicurerebbe un franco di sicurezza di 35 cm pari al 30% del riempimento totale.

Il progetto idraulico, redatto dal Proponente, dovrà in ogni caso essere sottoposto all'Autorità idraulica competente, al fine di ottenere il nulla osta alla realizzazione di tali opere.

### 3.5 Accessibilità all'area

Il Proponente, in attuazione del vigente PGT, è impegnato ad eseguire il potenziamento (allargamento della carreggiata) della Strada Provinciale SP2 e la realizzazione di una pista ciclopedonale a lato della stessa strada, nel tratto compreso tra il confine con Landriano e la rotonda di ingresso al capoluogo di Bascapé.

Dal punto di vista dell'accessibilità stradale, l'intervento in progetto prevede:

- l'allargamento stradale della SP 2 di circa 1200 m, dal confine comunale di Landriano (termine della variante di Pairana) fino alla rotonda esistente all'ingresso di Bascapé;
- nuova rotonda a servizio del futuro insediamento produttivo "Ambito ATP-PL1";
- il parcheggio esterno all'area produttiva con parcheggi per automezzi ed autovetture;
- la pista ciclabile di tipo "ecologico" di circa 1200 m, dal confine comunale di Landriano fino alla rotonda esistente all'ingresso di Bascapé.

L'estensore dello s.i.a. fa presente che sarà fatto divieto agli automezzi afferenti il nuovo insediamento produttivo "Ambito ATP-PL1" di transitare in direzione del centro abitato di Bascapé; il traffico graviterà quindi in direzione opposta, lato frazione Pairana di Landriano, per la quale è in esercizio la relativa variante stradale che funge da circonvallazione.

Con le integrazioni del 28/1/2016, il Proponente ha depositato una nuova Relazione viabilistica integrativa, sostitutiva dello Studio - prodotto in sede di attivazione della V.I.A.- redatto utilizzando le indagini di traffico svolte nel 2008 per la procedura di V.I.A. della "B.R.T. Logistica e corriere espresso", insediamento produttivo localizzato nel Comune di Landriano. In particolare, la Relazione analizza lo Scenario 1, stato di fatto che comprende anche la progettualità autorizzata, e lo Scenario 2, che comprende lo stato di fatto dello Scenario 1 più l'impatto derivante dalla realizzazione dell'intervento in progetto.

Con nota del 18/10/2016 (prot.reg.T1.2016.53427), il Proponente ha osservato in merito alle considerazioni espresse nel parere della Città Metropolitana di Milano del 5/9/2016, con il quale vengono espresse criticità in merito agli impatti sulla rete autostradale esistente (in particolare l'eventuale grado di saturazione della SP ex SS 412 della Val Tidone, ecc.), comunicando che è in fase di definizione un Accordo di Programma, atto a garantire l'ampliamento della SP 165 fino al nuovo casello T.E.E.M. "con la partecipazione delle amministrazioni comunali di Landriano e Bascapé, oltre all'Area Vasta di Pavia, trovando assenso da parte dei Comuni di Cerro al Lambro e Carpiano, oltre alla Città Metropolitana di Milano".

Gli interventi ricompresi in tale Accordo di Programma, migliorerebbero, a detta del Proponente "significativamente gli attuali collegamenti stradali".

### 3.6 Gestione acque meteoriche

Le acque meteoriche provenienti dalle coperture, dalle strade e dai piazzali vengono direttamente raccolte e indirizzate verso i collettori principali e da lì convogliate in apposite vasche di prima pioggia per poi essere scaricate, per mezzo di impianti di sollevamento, nella roggia esistente.

Data la morfologia dell'area e la presenza della falda freatica a pochi metri di profondità, il progetto prevede di frazionare la rete meteorica realizzando diversi scarichi, in modo da contenere lunghezza e diametro dei condotti ed evitare il loro eccessivo approfondimento, mediante la realizzazione di 7 scarichi separati.

Al fine di limitare la portata sversata nella roggia Biraghi, che risulta essere il corpo idrico recettore delle portate drenate dall'area di intervento, saranno realizzate 2 vasche di laminazione. Entrambe le vasche avranno profondità 1.80 m e scarpa 1:1.5. La Vasca 1 avrà un'area di base di circa 4870 m<sup>2</sup> e immagazzina il volume target con un'altezza di 0.65 m circa. La Vasca 2 ha una superficie di base di circa 2150 m<sup>2</sup> e immagazzina il volume target con un'altezza di 0.65 m circa.

Secondo quanto riportato nella descrizione delle opere in progetto, tali dimensioni risultano leggermente modificate secondo lo schema allegato all'ultima integrazione volontaria presentata dal Proponente in data 31/7/2015 (prot.reg.T1.2015.39633 del 31/7/2015).

## 4. QUADRO AMBIENTALE E ANALISI DEGLI IMPATTI AMBIENTALI

### 4.1 Ambiente idrico

#### 4.1.1 Acque superficiali

L'area di intervento è circondata da una fitta rete di rogge e di canali che hanno lo scopo di addurre ai campi coltivati il quantitativo di acqua necessario alle operazioni di irrigazione. Durante i periodi caratterizzati da un elevato livello di piovosità e durante la stagione non irrigua, la rete irrigua assolve anche il compito di drenaggio delle aree attraversate.

Nel settore di più diretta pertinenza dell'intervento in progetto il canale di maggiore rilievo è la Roggia Bascapera, che scorre per un tratto all'interno e per un tratto al margine sudoccidentale dell'area d'intervento; al margine sudoccidentale scorre anche il Cavo Biraghi, per un tratto intubato, al margine orientale scorre invece il Cavo della Pila. Gli impatti previsti saranno in larga misura dovuti a modifiche del territorio e all'aumento del carico idraulico sul sistema idrografico attuale, in misura minore alle modifiche puntuali operate sui fossi circostanti l'area che possono essere previsti solo durante le fasi di cantiere (opere locali di deviazione, di chiusura, della roggia Biraghi).

L'impatto delle opere in progetto sull'idrografia superficiale è riconducibile alla trasformazione d'uso del suolo che passa da una destinazione agricola ad una legata al settore dei trasporti e dei servizi. Questo si riflette in termini di aumento del grado di impermeabilità del suolo da cui consegue una modifica del regime idrologico attuale. Al fine di ridurre l'impatto delle opere sulla componente "idrografia superficiale", il progetto prevede la realizzazione di due vasche di laminazione delle portate di pioggia immediatamente a monte dei punti di scarico nella roggia Biraghi.

Secondo quanto riportato in precedenza, va 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.

Con le integrazioni del 28/1/2016 è stata presentata una "Relazione di compatibilità idraulica" in merito alla variazione del tracciato originale della Roggia Bascapera, che ha preso in considerazione sia la necessità di garantire la continuità dei volumi d'acqua a valle dell'area d'intervento, che lo smaltimento delle acque meteoriche provenienti dal drenaggio del comparto in progetto.

#### **4.1.2 Acque sotterranee**

L'analisi delle stratigrafie dei pozzi profondi presenti nel territorio circostante l'area d'intervento permette di riconoscere la presenza nel settore in esame della litozona ghiaioso-sabbiosa (Unità A) sino alla profondità di circa 70 m, corrispondente al "primo acquifero", caratterizzata dall'alternanza di depositi sabbiosi e ghiaiosi intercalati da lenti e livelli di argille e limi sabbiosi. Al di sotto l'Unità B presenta in genere depositi complessivamente a granulometria più fine attribuibili al "secondo acquifero".

Date le soggiacenze medie del livello piezometrico, relativamente prossimo al piano campagna (-1,10÷-2,40 m da p.c. come rilevato nei piezometri dell'adiacente cava in attività e nelle indagini dirette eseguite nell'area d'intervento) e data la quota di posa delle fondazioni pari a -1,50 m da p.c., si devono prevedere possibili parziali (ancorché limitate) interferenze dirette tra opere e acque sotterranee che possono creare problemi in sede esecutiva; nonostante non siano previste strutture interrato o seminterrato, per raggiungere la quota cui attestare le fondazioni sono prevedibili scavi parzialmente in falda o in terreni bagnati se eseguiti in periodi annuali di alto piezometrico.

Ai sensi dell'art.3 comma 1 lettera d) del R.R. 4/2006 le superfici scolanti specificamente o anche saltuariamente destinate al deposito, al carico, allo scarico, al travaso e alla movimentazione in genere delle sostanze di cui alle tabelle 3/A e 5 dell'allegato 5 al d.lgs.152/1999 sono soggette alla separazione delle acque di prima pioggia; pertanto, qualora non siano esclusi la movimentazione e stoccaggio di sostanze pericolose, anche se confezionate, il Proponente dovrà nel caso, adeguare l'opera a tale norma.

Non si ritiene sufficiente la modalità di controllo della tenuta delle vasche di laminazione attraverso il monitoraggio della falda, in quanto le stesse devono essere certificate e sottoposte a manutenzione, nonché a prove di tenuta periodiche.

#### **4.2 Atmosfera**

La caratterizzazione della qualità dell'aria attuale è stata effettuata sulla base dei Rapporti sulla Qualità dell'Aria per la provincia di Pavia, nonché per alcune stazioni più prossime delle province di Milano e Lodi, del triennio 2012-2014. Sono inoltre riportate le stime modellistiche di ARPA per il comune di Bascapè e i dati di una campagna di rilievo svolta nell'inverno del 2014.

In merito alla fase di cantiere, è stata effettuata una valutazione relativa sia alle emissioni di polveri derivanti dalle attività di cantiere (scavi, movimentazioni etc.), sia alle emissioni di CO e NO<sub>x</sub> derivanti dai motori dei mezzi utilizzati nelle diverse fasi lavorative. Le emissioni, valutate sulla

base delle linee guida in materia elaborate da ARPA Toscana e di fattori emissivi EPA ed EEA, sono state utilizzate in un modello di screening per stimarne la dispersione.

I massimi di concentrazione sono stimati a una distanza di circa 300 m dall'area e, in corrispondenza del recettore abitativo definito come il più esposto, presentano valori trascurabili per CO e NO<sub>x</sub> e moderati per PM<sub>10</sub> (meno del 10% del limite giornaliero). Le valutazioni hanno tenuto conto dell'effetto mitigativo derivante da operazioni di umidificazione delle piste non asfaltate, per limitare il risolleamento di polveri; nel SIA sono previste anche altre misure mitigative per il contenimento delle emissioni in tale fase. Oltre a ciò, si richiedono le ulteriori azioni mitigative: effettuare il lavaggio delle ruote (e se necessario della carrozzeria) dei mezzi in uscita dal cantiere; utilizzare cassoni chiusi (coperti con appositi teli resistenti e impermeabili o comunque dotati di dispositivi di contenimento delle polveri) per i mezzi che movimentano terra o materiale polverulento; lo stoccaggio di cemento, calce e di altri materiali da cantiere allo stato solido polverulento deve essere effettuato in sili e la movimentazione realizzata, ove tecnicamente possibile, mediante sistemi chiusi; nelle giornate di intensa ventosità (velocità del vento pari o maggiore a 10 m/s) le operazioni di escavazione o movimentazione di materiali polverulenti dovranno essere sospese.

Per quanto riguarda la fase di esercizio, nello studio è stata effettuata una valutazione delle emissioni derivanti dal traffico indotto (in un dominio che arriva a comprendere anche la SP 2 e la SP 412), considerando anche le emissioni generate dai veicoli presenti nelle aree di sosta della struttura e nelle aree di carico e scarico merci. La concentrazione di inquinanti derivante dalle emissioni da traffico sulle zone analizzate è stata simulata attraverso un modello di dispersione, negli scenari ante operam e post operam. I risultati sono presentati come mappe di dispersione e come valori calcolati su 2 recettori sensibili (abitazioni nelle frazioni di Trognano e Pairana). In particolare, si prende atto che le concentrazioni ai recettori presentano un incremento nel post operam, ma su valori assoluti molto contenuti e poco significativi rispetto ai relativi limiti normativi. La società propone comunque di effettuare un monitoraggio della qualità dell'aria in fase di esercizio.

In merito agli impatti cumulativi, nello studio è riportato che, a causa della difficoltà nel reperimento di un quadro uniforme di dati, è stata effettuata la scelta di applicare il metodo semi-quantitativo per la verifica di assoggettabilità degli impianti di rifiuti; a tal proposito, per una valutazione più significativa, si ritiene che si sarebbe dovuta effettuare una valutazione quantitativa almeno per quanto riguarda gli impatti di tipologia più direttamente sovrapponibili con l'impianto in questione, ovvero il traffico indotto dalle attività con maggiore movimentazione di mezzi; si rileva tuttavia che nello scenario di traffico usato per le valutazioni delle emissioni erano già comprese alcune attività (di trattamento rifiuti e di logistica) autorizzate o in fase di progetto.

### **4.3 Rumore**

Il progetto è accompagnato da documentazione di previsione di impatto acustico impostata in termini di raffronto tra ante e post operam e che comprende anche considerazioni sul rumore da traffico indotto. Lo scenario post operam contempla la presenza di un'infrastruttura stradale in variante alla frazione di Pairana, per l'accesso all'area dell'insediamento in progetto. L'estensore dello studio argomenta circa la non significatività dell'impatto acustico prodotto dalla realizzazione dell'opera.

Ai fini della compatibilità ambientale dal punto di vista acustico non si dovranno verificare per effetto dell'opera, considerando anche gli effetti da traffico indotto, transizioni tra ante e post

operam da condizioni di conformità a condizioni di non conformità ai limiti di rumore o incrementi apprezzabili nel post operam di livelli di rumore che già nell'ante operam fossero superiori ai limiti.

#### **4.4 Suolo e sottosuolo**

Dal punto di vista litologico, il substrato risulta costituito da depositi in prevalenza di natura incoerente o mista (coesiva/incoerente), corrispondenti a sabbie prevalenti con frazione più o meno abbondante di limo, sebbene si rilevino frequenti intercalazioni a comportamento parzialmente coesivo, ascrivibili a limi o limi sabbiosi. La successione presenta, nei primi metri, al di sotto dei livelli superficiali costituiti dal terreno vegetale limoso (pari a circa 50 cm), materiali a comportamento coesivo e/o misto costituiti da limi e limi sabbiosi, un orizzonte in genere esteso fino a 1,60÷2,20 m da p.c. (valore rilevato nelle trincee geognostiche) con valori di resistenza alla punta (qc) mediamente di circa 15-25 Kg/cm<sup>2</sup>. Viene rilevato che, sulla scorta delle informazioni acquisite sullo stato dei luoghi e dall'analisi delle documentazioni progettuali, non sussistono né condizioni geologiche né elementi di incompatibilità ambientale sotto il profilo geologico tali da fare esprimere a priori un giudizio negativo di preclusione della fattibilità dell'intervento.

Dall'interpretazione integrata delle analisi effettuate, sono comunque stati individuati alcuni fattori specifici di pressione del progetto sulla componente ambientale in esame; i più significativi possono essere così riassunti:

- fattori legati perdita di suolo agrario;
- fattori legati all'alterazione dell'assetto geomorfologico;
- fattori legati alla perdita di risorse non rinnovabili (consumo e approvvigionamento di materie prime – inerti);
- fattori legati alla modifica dello stato tensionale del sottosuolo;
- fattori legati alle potenziali locali scadenti caratteristiche geotecniche dei terreni.

La documentazione di progetto relaziona come le informazioni a disposizione consentano di escludere la possibilità che si possano verificare sia sensibili modificazioni dello stato attuale di qualità dell'ambiente geologico, sia situazioni di particolare criticità ambientale per la componente in esame connesse con la realizzazione dell'opera in progetto.

##### **4.4.1 Piano di gestione dei materiali di scavo (d.m. 161/2012)**

Rispetto alle osservazioni in materia di gestione dei materiali da scavo riportate al punto 4.5 della richiesta di integrazioni formulata dall'Autorità competente, il Proponente controdeduce, dichiarando che intende programmare specifiche indagini ambientali finalizzate ad escludere la presenza di contaminazione dei terreni, che si prevede di riutilizzare integralmente in sito. Viene altresì dichiarato che tali indagini saranno eseguite preliminarmente alla stesura del progetto esecutivo degli interventi e trasmesse in allegato all'istanza del Permesso di Costruire e saranno condotte prendendo a riferimento gli indirizzi dettati dal d.m. 161/2012.

##### **4.4.2 Bilancio delle terre e fabbisogni**

Il progetto verte verso un'ottimizzazione del bilancio dei materiali, prevedendo - ove possibile - il diretto ed immediato riutilizzo dei materiali di scavo. Il calcolo del bilancio dei materiali di scavo e dei materiali di riporto tiene in considerazione gli apporti positivi ricavati dagli scavi in loco, per lo scolturamento generale dell'area, la realizzazione delle fondazioni e per la realizzazione delle due

vasche di laminazione delle acque bianche, pari a circa 64.000 m<sup>3</sup> totali, tra terreno vegetale e materiali limo-sabbiosi.

Il terreno vegetale ottenuto dalle operazioni di scavo delle due vasche (pari a circa 2.300 m<sup>3</sup>), che verrà stoccato separatamente dai materiali limosi e limo-sabbiosi, sarà riutilizzato per la realizzazione delle aree verdi e per i recuperi delle aree rimaneggiate adiacenti. I materiali limosi o limo-sabbiosi derivati dalle operazioni di scavo delle due vasche, saranno in parte riutilizzati in loco per le operazioni di realizzazione delle vasche di laminazione.

In particolare, circa 1.940 m<sup>3</sup> saranno stesi in uno strato di 20 cm di spessore a protezione del telo HDPE che impermeabilizza fondo e pareti delle vasche e circa 430 m<sup>3</sup> saranno riutilizzati per la realizzazione dell'arginello perimetrale esterno delle due vasche.

I materiali limosi e sabbiosi limosi in eccedenza derivati dallo scavo delle vasche e i materiali derivati dalle altre operazioni di scavo previste nell'area, saranno riutilizzati in loco per la formazione dei previsti rilevati, previa inertizzazione e stabilizzazione mediante trattamento a calce. Tuttavia tali volumi di materiali limosi e sabbiosi limosi scavati nell'ambito di interesse sono insufficienti a bilanciare i volumi di riporto richiesti per la realizzazione dei rilevati delle sottopavimentazioni degli edifici (pari a circa 70.500 m<sup>3</sup>).

Il bilancio scavo-riporti negativo comporta pertanto la necessità di reperire i volumi mancanti (pari a circa 11.400 m<sup>3</sup>) esternamente al sito d'intervento da cave di prestito. Questi volumi saranno recuperati dalla cava di sabbie e ghiaie in attività, di cui è titolare la ditta Cosmocal S.p.A., appartenente all'ATEg60 del vigente Piano Provinciale delle Cave di Pavia, adiacente all'ambito ATP-PL 1 oggetto dell'intervento. In tal modo si cercherà di contenere l'impatto sull'ambiente connesso al trasporto degli inerti e alla movimentazioni dei mezzi pesanti.

#### **4.5 Paesaggio**

Gli indirizzi di tutela del P.P.R. per le aree della bassa pianura indicano la conservazione della partitura poderale, della maglia irrigua e delle quinte vegetali (ripariali o meno). La zona non risulta sottoposta a tutela ai sensi del Decreto Legislativo 22/01/2004 n. 42.

I manufatti in progetto occupano una superficie, attualmente agricola, di 80.000 m<sup>2</sup> circa, rispetto alla dimensione totale del terreno a disposizione di 190.000 m<sup>2</sup> circa.

Si riscontra l'insufficiente analisi delle possibili alternative localizzative che per trasformazioni territoriali di questa portata dovrebbero essere supportate da una ricerca almeno a livello provinciale, mentre la proposta progettuale indica esclusivamente nel territorio del Comune di Bascapè l'ambito quale unica zona compatibile con le indicazioni del PGT.

In merito al progetto, si rileva un elevato consumo di suolo, l'emergenza dal piano di campagna dei corpi di fabbrica con un'eccessiva altezza di 12 metri e le loro superfici (m<sup>2</sup> 28.100 – m<sup>2</sup> 26.600 – m<sup>2</sup> 26.180), che costituiscono elemento di possibile interferenza negativa con i caratteri propri del contesto paesaggistico esistente.

Anche la nuova soluzione proposta (allegata alle relazioni di controdeduzioni, pervenuta il 2/5/2016 - prot.reg.T1.2016.21104), con la modesta riduzione delle superfici occupate dai capannoni e l'aumento delle aree a verde, non apporta elementi considerevoli tali da ridurre l'impatto visivo delle opere.

## **4.6 Flora, fauna ed ecosistemi, rete Natura 2000**

### **4.6.1 Flora**

Lo S.I.A. asserisce che l'intervento interessa un contesto dallo scarso valore ed interesse dal punto di vista vegetazionale. Tale condizione è dettata dalla consolidata attività agricola che caratterizza queste aree che ha portato, nel divenire degli anni, ad un graduale ma costante impoverimento del corteggio floristico. E' previsto un intervento di compensazione (circa 98.000 m<sup>2</sup>) da cui discenderanno interventi a valenza naturalistica.

### **4.6.2. Fauna**

Nel complesso gli elementi artificiali, frutto dell'azione dell'uomo, hanno progressivamente sostituito gli elementi naturali. Pertanto, la distruzione degli habitat e le relative perdite di specie locali hanno semplificato le reti trofiche che agiscono negli ecosistemi attuali, accorciando le catene alimentari soprattutto a scapito dei consumatori secondari (carnivori) che potrebbero funzionare come regolatori del sistema.

Premesso che viene rilevato come l'area in esame si collochi in una zona già fortemente compromessa dall'attività umana e caratterizzata dalla presenza di una popolazione faunistica tendenzialmente adattata ad ambienti con livelli di antropizzazione medio-alte, non vengono previste interferenze tra la fauna presente e la realizzazione del progetto con relativa attività di carico e scarico delle merci.

### **4.6.3 Ecosistemi, rete natura 2000 e valutazione di incidenza**

L'area in oggetto non ricade in corrispondenza di alcuna area naturale protetta, come evidenziato dagli stralci cartografici proposti nei capitoli dedicati dallo S.I.A..

L'operatività dell'intervento, dunque, non comporterà né perdita di superfici di habitat di interesse comunitario né, tanto meno, una loro frammentazione. Inoltre, la distanza che separa l'area in cui si procederà alla realizzazione del progetto in esame e le aree protette (S.I.C. e Z.P.S.), è un elemento che induce a escludere l'insorgenza di possibili fattori incidenti sulle aree naturali presenti in fregio ai fiumi Ticino e Po, facenti parte della Rete Natura 2000.

Per quanto riguarda la R.E.R., l'intervento non interessa né direttamente né indirettamente corridoi ecologici primari e elementi di primo livello della stessa. Esso si attesta nelle vicinanze di un elemento di secondo livello della R.E.R.. Tuttavia, le superfici di tale elemento R.E.R. prossime al sito risultano classificate come aree di supporto (quindi coltivazioni). In tal senso la realizzazione dell'intervento non andrebbe a intaccare o interessare indirettamente zone a elevato contenuto naturalistico.

## **4.7 Rischio industriale, sicurezza**

Nell'intorno dell'area in questione vi è uno stabilimento a rischio di incidente rilevante, la Ditta Bitolea S.p.A. - Chimica Ecologica nel Comune di Landriano, classificato come a Rischio di Incidente Rilevante ai sensi del d.lgs. 105/2015.

Tale azienda si colloca a più di 3.000 m in linea d'aria dalle opere di progetto e quindi ben al di fuori dell'area di danno. Poiché dalla documentazione oggetto di valutazione non si evince la

tipologia di materiali che verranno stoccati all'interno dei capannoni, si ricorda che in caso di stoccaggio di sostanze pericolose il Proponente dovrà verificare l'eventuale assoggettabilità al d.lgs. 105/2015.

#### 4.8 Salute pubblica

Al fine della valutazione di eventuali effetti derivanti dalla realizzazione del progetto sulla salute umana e sul benessere dell'uomo, oltre a prime considerazioni contenute nello S.I.A., con le integrazioni depositate il 28/1/2016 è stato presentato apposito Studio della Componente Salute Pubblica ai sensi della d.g.r. n. 1266 del 24/1/2014 che riporta le seguenti conclusioni:

*“Come si evince dall'analisi svolta non si sono riscontrate particolari criticità imputabili all'intervento tali da costituire un pericolo per la popolazione. I potenziali recettori sensibili sono stati individuati nei nuclei abitativi più prossimi all'intervento delle frazioni Pairana e Trognano. Prendendo in considerazione le fasce di popolazione maggiormente sensibili (i bambini al di sotto dei 10 anni di età) si può far notare che in entrambe le due frazioni non sono presenti asili o scuole elementari. Ad ogni modo, l'attivazione della circonvallazione di Pairana, che diretta molto del traffico che fino ad oggi ha direttamente interessato il centro abitato di Pairana e che accoglierà i mezzi afferenti all'intervento in esame, pone le condizioni per la creazione di un ambiente urbano maggiormente a misura d'uomo e di bambino. Per quanto concerne la popolazione over 70, anch'essa considerabile maggiormente sensibile da un punto di vista della salute, si fa notare che l'analisi svolta non ha evidenziato alcun superamento dei limiti normativi previsti sia delle emissioni inquinanti sia delle emissioni acustiche. Per concludere, si ricorda che è comunque previsto a scopi cautelativi un monitoraggio ambientale della qualità dell'aria. Esso avrà lo scopo di convalidare in fase di attività dell'opera la coerenza di tutti i parametri previsti ed eventualmente segnalare eventuali criticità o la non corrispondenza con quanto previsto in fase progettuale.”*

#### 4.9 Traffico e viabilità

Dal punto di vista trasportistico, l'intervento si colloca in un quadrante territoriale caratterizzato da un rilevante livello di accessibilità trasportistica, dovuto alla presenza di importanti assi stradali di connessione con l'area pavese e milanese. Il comparto è infatti ubicato a sud-est del nucleo urbano di Pairana – frazione del Comune di Landriano - lungo la S.P. 2 ‘Pavia – Melegnano e diramazione per Bascapé’, itinerario che si connette tramite rotatoria su due livelli alla S.P. 412 ‘della Valle Tidone’, direttrice portante della rete stradale nel quadrante est della provincia pavese, qualificata di interesse regionale ‘R2’ ai sensi della d.g.r. n. VII/19709 del 3.12.2004 e già oggi interessata da rilevanti flussi di traffico. Ad una scala più vasta, l'accessibilità viabilistica all'area è strutturata a nord sulle direttrici dell'autostrada A1 e della S.P. 40 ‘Binasco - Melegnano’, anch'essa qualificata di interesse regionale ‘R2’, e a sud dalla citata S.P. 412. Completano il sistema viario di accesso all'insediamento in progetto la S.P. 159 ‘Torre dei Negri – Bascapé’, la S.P. 142 ‘Bascapé – confine milanese verso Melegnano’ e la S.P. 165 ‘Zeme – Olevano’.

Nella Relazione viabilistica prodotta a corredo dell'istanza di V.I.A., intesa comprensiva di tutta la documentazione integrativa depositata in fase istruttoria, il Proponente, oltre allo stato di fatto, ha analizzato il funzionamento a regime del nuovo comparto in base a due scenari trasportistici di progetto: nel c.d. ‘scenario 1’, la rete di studio è stata caricata dei soli flussi indotti dall'attivazione di nuovi insediamenti autorizzati e/o in progetto nell'intorno territoriale in istudio (Eco Green s.r.l.,

JBC Logistica S.r.l. e Vailog S.r.l.), mentre nel c.d. ‘scenario 2’, in aggiunta allo scenario 1, risultano compresi anche i flussi di traffico indotti specificamente dal polo logistico in oggetto.

Per la ricostruzione dello stato di fatto il Proponente ha effettuato, nel 2015, misurazioni del traffico tramite rilievi automatici dei flussi veicolari nel periodo compreso tra giovedì 26 novembre e mercoledì 2 dicembre 2015 in alcune sezioni delle S.P. 2, S.P. 412, S.P. 142 e S.P. 165, nonché conteggi delle manovre veicolari effettuate nella fascia oraria dalle ore 7.00 alle 9.00 in corrispondenza dei principali nodi in un non meglio definito mattino feriale - tipo compreso tra metà novembre e i primi giorni di dicembre. Nelle integrazioni trasmesse nel mese di luglio il Proponente, a seguito di nuovi rilievi di traffico effettuati nel mese di luglio 2016, ha perfezionato la documentazione depositata sviluppando anche la modellizzazione del nodo all’intersezione tra la S.P. 412 e la S.P. 40.

In esito alle simulazioni modellistiche, condotte in base a queste scelte metodologiche per entrambi gli scenari di progetto, il Proponente dichiara comprovata la compatibilità dell’intervento rispetto all’assetto viabilistico previsto.

Sul merito di tali risultati si esprimono le seguenti considerazioni:

L’analisi trasportistica trasmessa dal Proponente in sede di deposito di V.I.A. è risultata inficiata da carenze metodologiche e documentali alle quali le integrazioni depositate durante il corso del procedimento istruttorio hanno controdedotto, così sintetizzabili:

- il Proponente, in sede di deposito della documentazione di V.I.A., ha riferito che la Relazione viabilistica allegata allo S.I.A. è stata redatta utilizzando le indagini di traffico svolte nel 2008 per la procedura di V.I.A. della "B.R.T. Logistica e corriere espresso", insediamento produttivo localizzato nel Comune di Landriano<sup>1</sup>; tuttavia, le indagini non sono state aggiornate con nuovi rilievi puntuali bensì con i soli dati forniti dai nuovi insediamenti di logistica insediati (o progettati) nell’area dopo il 2008;
- l’importanza di dimensionare in modo corretto i possibili impatti sulla rete stradale di adduzione al comparto riconducibili alla trasformazione ha reso necessario richiedere, in sede istruttoria, specifiche integrazioni documentali, alle quali, tuttavia, il Proponente ha controdedotto solo parzialmente. In particolare nella ‘Relazione viabilistica integrativa’ del gennaio 2016, pur essendo stati individuati i percorsi preferenziali utilizzati dai mezzi pesanti diretti e provenienti dal futuro comparto logistico<sup>2</sup>, non è stata adeguatamente analizzata e valutata nel dettaglio la rete principale interessata dai flussi aggiuntivi di traffico, con specifico riferimento all’intersezione su due livelli tra la S.P. 40 e la S.P. 412 e alla S.P. 40 nel tratto di collegamento con lo svincolo autostradale della A1. La citata rotatoria, ancorché indagata dal Proponente con rilievi manuali nel periodo compreso tra la seconda metà di novembre ed i primi giorni di dicembre<sup>3</sup>, è stata oggetto di specifica modellizzazione sia dello stato di fatto che dei due scenari progettuali considerati soltanto nella documentazione aggiuntiva prodotta nel mese di luglio 2016.

Per quanto attiene la stima dei flussi di traffico indotto sviluppata dal Proponente, si osserva che i dati proposti sono comprensivi della stima dei movimenti degli addetti che lavoreranno nel nuovo insediamento, i cui incrementi attesi vengono dimensionati sulla base dei dati di confronto con siti di analoga capacità, determinando - per un intervallo orario definito tra le 7:00 e le 8:00 - i flussi in

<sup>1</sup> cfr. pag. 17 e ss. dell’elaborato ‘00’ allegato allo S.I.A.

<sup>2</sup> cfr. pag. 57 del documento.

<sup>3</sup> cfr. figura 3.1 di pag. 9 dell’allegato 2 – *Valutazione impatti cumulativi* delle integrazioni di gennaio 2016 - nodo denominato MN\_07.



entrata ed in uscita dal futuro comparto. Infine, il carico aggiuntivo attratto/generato dal polo logistico viene ipotizzato ripartito:

- nel caso di veicoli leggeri (lunghezza inferiore a 7,5 metri), sulla direttrice di traffico da/per Milano per una quota del 70%, lungo la direttrice da/per Torrevecchia Pia per il 20% e sul collegamento da/per Pavia per il restante 10%;
- per i veicoli pesanti (lunghezza superiore a 7,5 metri), sulla direttrice di traffico da/per Milano per una quota del 90%, lungo la direttrice da/per Torrevecchia Pia per il restante 10%.

Sempre nel merito della stima del traffico indotto dall'insediamento logistico, ma anche dagli insediamenti autorizzati e di progetto inclusi nei due scenari previsionali, si osserva che il Proponente ha utilizzato un coefficiente pari a 2 ai fini dell'omogeneizzazione della componente di traffico pesante (veicoli con lunghezza maggiore di 7,5 m). Per le caratteristiche tipologico-funzionali proprie della trasformazione tale valore non può ritenersi in favore di sicurezza, considerato che il riferimento utilizzato più frequentemente in letteratura è 2,5.

Ciò premesso, in termini generali va sottolineato come l'intersezione su due livelli tra la S.P. 40 e la S.P. 412, elemento di primaria importanza all'interno del contesto territoriale nel quale si colloca il progetto di nuovo insediamento logistico, risulti già oggi impegnata da flussi veicolari intensi, soprattutto nell'ora di punta del mattino. In questo senso la situazione attuale del tratto di S.P. ex S.S. 412 che afferisce alla citata rotatoria (Cfr. sezione 'S6')"; che – come peraltro indicato dalla Città Metropolitana di Milano nel proprio parere reso in data 5 settembre 2016 - già nello stato di fatto risulta essere *'afflitta da livelli di servizio modesti, se non già saturi,'* unita ad analogo carenza per il tratto di S.P. 40 di collegamento con lo svincolo Melegnano dell'autostrada A1- risulta fattore notevolmente penalizzante la valutazione poiché la tenuta di tali componenti del sistema viario è da ritenersi indispensabile rispetto al rango degli itinerari serviti e all'esclusione di potenziali rischi di instabilità locale dei regimi di circolazione.

In particolare, l'analisi dello stato di fatto della S.P. 40 e la ricostruzione modellistica del suo funzionamento effettuata per i due scenari di progetto restituiscono valori oltre il limite per i livelli di servizio con un valori di flusso/capacità rispettivamente di 1,06 nello stato di fatto, e 1,08 e 1,09 nei due scenari di progetto. Ciò dimostra che la domanda di traffico supera la capacità di smaltimento della sezione stradale utile, motivo per cui si generano code di lunghezza crescente, bassissime velocità di deflusso, frequenti arresti del moto, in un processo ciclico di stop-and-go caratteristico della marcia in colonna in condizioni di instabilità. A fronte di valori così critici che verrebbero ulteriormente aggravati dalla trasformazione in esame, non risulta proposto alcun intervento risolutivo o quantomeno mitigativo delle problematiche evidenziate.

Sempre sul piano progettuale, analizzando i livelli prestazionali calcolati dal Proponente per la S.P. 412, si osserva il permanere di LOS di tipo 'D' nella sezione denominata 'SA 6' con valori di flusso/capacità nei due scenari progettuali pari rispettivamente a 0,69 e 0,71 e valori pari a 0,52 e 0,53 nella sezione 'SA 1'. In relazione all'entità dei flussi di traffico che attualmente impegnano questa importante arteria stradale provinciale, principalmente vocata al collegamento tra il territorio pavese e la città di Milano, i valori della sezione 'SA 6' devono considerarsi di massima attenzione perché comunque prossimi al limite inferiore del valore di LOS 'E', laddove *il flusso si avvicina al limite della capacità compatibile con l'arteria e si riducono la velocità e la libertà di manovra: il flusso diventa instabile in quanto anche modeste perturbazioni possono causare fenomeni di*

*congestione*<sup>4</sup>. Si rimarca ancora, anche in questo senso, l'assunzione di un coefficiente di omogeneizzazione dei veicoli pesanti non sufficientemente cautelativo.

In risposta alle risultanze degli studi viabilistici, il Proponente identifica la S.P. 165 - da potenziare - quale possibile itinerario alternativo per gli autocarri. Si rileva tuttavia che la provinciale, nella sua configurazione attuale, ha una sezione stradale ridotta, totalmente inadeguata al transito dei veicoli pesanti e pertanto non è in grado di assolvere alla nuova funzione ipotizzata dall'operatore. La Città Metropolitana di Milano, nella sua qualità di ente proprietario e gestore della strada, pur convenendo che il potenziamento della strada provinciale alla larghezza della categoria 'C2' potrebbe portare ad un miglioramento del livello di servizio della S.P. 412 e della S.P. 40 nei tratti indagati, rileva che l'intervento di potenziamento della S.P. 165 non risulta - al momento - inserito nei propri documenti di pianificazione e che conseguentemente il costo dell'intervento non potrà trovar capienza nel bilancio dell'Ente dei prossimi anni. Inoltre l'itinerario si trova inserito totalmente all'interno del Parco agricolo sud Milano, dal cui parere non si potrà prescindere.

Si osserva, in ogni caso, che la predetta ipotesi di riqualificazione e potenziamento, che dovrebbe interessare la strada provinciale 165 nel tratto che dalla rotatoria di accesso alla circonvallazione di Pairana giunge fino allo svincolo di collegamento con la Tangenziale Est Esterna Milano (TEEM), non risulta supportata da uno sviluppo di tipo progettuale o quantomeno modellistico e che, negli atti depositati, non si riscontrano impegni economici del Proponente volti al potenziamento dell'itinerario viabilistico.

Si prende atto della nota del Comune di Landriano (del 19 ottobre 2016 - protocollo n. 11979), della richiesta di sospensione dei termini istruttori della procedura di V.I.A. avanzata dal Proponente (del 18 ottobre 2016 con protocollo T.12016.53427), e della comunicazione della Provincia di Pavia (del 18 ottobre 2016 - protocollo 63267) che, con riferimento agli assi primari di collegamento intercomunali (S.P. ex S.S. 412 e S.P. 165), riferisce come essi siano *'contrassegnati da livelli di traffico prossimi alla saturazione, proprio a seguito dell'apporto reale e potenziale proveniente dagli insediamenti logistici allocati in zona'*<sup>5</sup> e ipotizza quale possibile risoluzione delle criticità evidenziate il potenziamento della S.P. 2 (in provincia di Pavia) e della S.P. 165 (in provincia di Milano). Si osserva tuttavia che tali atti non risultano corredati da elaborati tecnici di dettaglio. In mancanza di un progetto d'ampliamento della S.P. 165 fino al nuovo casello della TEEM - e relativo studio viabilistico - non risulta possibile valutare gli effetti trasportistici attesi sulla viabilità di adduzione al comparto oggetto di valutazione ambientale dal potenziamento infrastrutturale proposto.

Nel merito della proposta di riqualifica della S.P. 165 che, come riferito dalla citata richiesta di sospensione dei termini istruttori avanzata dal Proponente, sarebbe oggetto di ipotesi di Accordo di Programma tra la Provincia di Pavia ed i Comuni di Landriano e Bascapé e troverebbe assenso anche da parte della Città Metropolitana di Milano e i Comuni di Cerro al Lambro e Carpiano, si ritiene comunque opportuno che si valutino ulteriori alternative, comunque volte alla risoluzione delle criticità evidenziate negli studi di traffico depositati in sede di V.I.A, in un'ottica di area vasta.

---

<sup>4</sup> cfr. Allegato 4 – Analisi di traffico della d.g.r. n. VIII/3216 del 27.9.2006.

<sup>5</sup> cfr. Nota della Provincia di Pavia del 18 ottobre 2016, pag.2.

#### **4.10 Esame delle controdeduzioni del Proponente al preavviso di rigetto ex art. 10 bis L 241/90**

Come già riportato in premessa, in data 28/11/2016 [prot.reg.T1.2016.0061238], l'Autorità competente ha comunicato al Proponente -ai sensi dell'art. 10.bis della L.241/1990- l'intenzione di esprimere, sulla base delle risultanze istruttorie, un giudizio di compatibilità ambientale negativo del progetto in parola.

Il Proponente, con nota del 7/12/2016 [prot.reg.T1.2016.63559 del 13/12/2016] ha depositato nei termini di legge, le controdeduzioni al preavviso di rigetto, ai sensi dell'art. 10 bis della L.241/90, allegando specifica documentazione.

##### **1. Traffico e viabilità:**

- a) Il Proponente riferisce di aver recepito già nella relazione viabilistica del luglio 2016 le richieste di Regione Lombardia circa l'utilizzo, ai fini dello studio trasportistico, di coefficienti di omogeneizzazione maggiormente cautelativi rispetto a quelli adoperati, riferendo inoltre che tali coefficienti erano stati utilizzati nello sviluppo delle modellizzazioni e che per mero errore non si era provveduto ad aggiornare le tabelle del capitolo 6 riportanti 'i movimenti veicolari dei nuovi insediamenti autorizzati e in progetto'. Si dà atto a riguardo che i risultati delle modellizzazioni del c.d. scenario 1 della relazione del luglio 2016, laddove la rete di studio è caricata dei soli flussi indotti dall'attivazione di nuovi insediamenti autorizzati e/o in progetto nell'intorno territoriale interessato (Eco Green s.r.l., JBC Logistica S.r.l. e Vailog S.r.l.), sono effettivamente coincidenti con quelli della Relazione viabilistica di ottemperanza ex art 10 bis della Legge 241/1990. Di contro, le modellizzazioni del c.d. scenario 2 (che in aggiunta ai flussi di traffico dello scenario 1 ricomprende anche i flussi di traffico indotti specificamente dal polo logistico in oggetto), restituiscono valori ancor più di attenzione rispetto a quelli della Relazione del luglio 2016;
- b) la relazione viabilistica – allegata alle controdeduzioni ex art. 10 bis della L.241/90 - del dicembre 2016 riduce del 10% il carico aggiuntivo di veicoli pesanti attratto/generato dal polo logistico lungo la direttrice di traffico verso Milano, peraltro senza motivare la nuova ipotesi posta alla base delle modellizzazioni di traffico. In particolare, nelle ultime simulazioni depositate, i veicoli pesanti (lunghezza superiore a 7,5 metri), risultano interessare la direttrice di traffico da/per Milano per una quota dell'80%, e la direttrice da/per Torrevecchia Pia per il restante 20% (prima le quote erano rispettivamente del 90% e del 10%);
- c) in esito all'aggiornamento delle modellizzazioni dello scenario 2, l'analisi dello stato di fatto della S.P. 40, classificata di interesse regionale 'R2' ai sensi della d.g.r. n. VII/19709 del 3/12/2004, e la ricostruzione modellistica del suo funzionamento effettuata per i due scenari di progetto, anche con la riduzione di carico aggiuntivo pesante effettuata dal Proponente di cui al precedente punto, continuano a restituire valori oltre il limite per i livelli di servizio, con valori di flusso/capacità rispettivamente di 1,06 nello stato di fatto, e 1,08 e 1,10 (invece del precedente 1,09) nei due scenari di progetto, con conferma del fatto che la domanda di traffico supera la capacità di smaltimento della sezione stradale utile. Peraltro anche i livelli di servizio della S.P. ex S.S. 412, anch'essa di interesse regionale 'R2' ai sensi della citata d.g.r., sono di attenzione, con particolare riferimento alla sezione 'S6' laddove i valori di flusso/capacità sono rispettivamente di 0,64 nello stato di fatto, e 0,69 e 0,72 (invece del precedente 0,71) nei due scenari di progetto, con valori prossimi al limite inferiore del livello di servizio E (> 0,77);



d) nel merito della 'Nota 3' di pag. 63 della citata Relazione viabilistica del dicembre 2016, nel richiamare il parere della Città metropolitana di Milano che riferisce 'di tratti di strade provinciali già afflitti da livelli di servizio modesti, se non già saturi: si tratta in particolare dei tratti di S.P. ex S.S. 412 della val Tidone e della S.P. 40 Binasco-Melegnano', si osserva che anche la Provincia di Pavia, con nota n. 63267 del 18/10/2016, ha confermato che 'i collegamenti intercomunali, attualmente garantiti dalla ex S.S. 412 e dalla S.P. 165, sono contrassegnati da livelli di traffico prossimi alla saturazione, proprio a seguito dell'apporto reale e potenziale proveniente dagli insediamenti logistici allocati in zona'. Peraltro anche il Comune di Landriano, nel proprio parere espresso con protocollo comunale n. 10839 del 29/09/2015 riferisce che 'considerato il livello di saturazione della 412 e della S.P. 165 il prolungamento della TEEM risponde alla necessità di distribuire il traffico di lunga percorrenza tra le direttrici autostradali'.

## 2. Alternative localizzative:

Riguardo all'insufficienza delle possibili alternative localizzative, il Proponente ritiene che la scelta localizzativa sia già stata valutata all'interno della procedura urbanistica sia comunale nella fase di predisposizione del PGT, sia dalla Provincia di Pavia in quella di adozione e approvazione. Inoltre nella fase di predisposizione del PGT è stata esperita anche la procedura di VAS, come previsto dalla l.r. 12/05 e che la procedura di VIA debba prescindere da valutazione di natura urbanistica. *Nel merito si osserva come nell'ambito della procedura di VIA le alternative progettuali devono essere comunque considerate nello s.i.a. (comprehensive dell'alternativa "0"), anche con un riferimento territoriale a vasta scala; inoltre il fatto che un intervento risulti compatibile dal punto di vista urbanistico, non significa, necessariamente, che lo sia anche dal punto di vista paesaggistico-ambientale.*

## 3. Paesaggio e componenti naturalistiche:

a) Relativamente all'eccessivo consumo di suolo, il Proponente conferma come l'area interessata dal progetto non ricada in un ambito agricolo strategico, facendo rilevare come la legge regionale n. 31 del 28/11/2014 (che detta disposizioni per la riduzione del consumo di suolo e la riqualificazione del suolo degradato), sia successiva alla data di approvazione del PGT comunale con d.c.c. del 9/1/2014, e il PTR sia in fase di aggiornamento, conseguentemente le scelte programmatiche comunali, non risultano in contrasto rispetto a quanto previsto dalla pianificazione sovraordinata alla data di approvazione del PGT comunale. *Nel merito, l'eccessivo consumo di suolo per la realizzazione dei manufatti prefabbricati in progetto e delle urbanizzazioni previste, è inteso come consumo di una risorsa ambientale, la cui protezione e mantenimento, insieme alle altre componenti ambientali, risultano essere finalità della procedura di V.I.A. (vedi art. 24 del d.lgs. 152/06), indipendentemente dal fatto che l'area interessata dal progetto ricada o meno in ambito agricolo strategico. Si fa inoltre presente che il suolo (al pari delle altre), è una delle componenti ambientali da prendere in esame nel bilancio globale degli impatti, al fine di valutare la compatibilità ambientale o meno, di un progetto o di un'opera in un contesto territoriale;*

b) riguardo alla connotazione dell'area in un contesto totalmente agricolo, il Proponente adduce elementi di natura urbanistica, ribadendo, reiteratamente, come l'intervento risulti coerente al PGT e agli strumenti pianificatori provinciali e regionali, precisando come l'area abbia destinazione produttiva;

c) dal punto di vista dell'impatto paesaggistico, il Proponente fa presente come l'area in esame risulti prossima ad altre realtà produttive già insediate e operative, sia già stata valutata in

sede di VAS e che tale impatto sia stato mitigato a livello progettuale, secondo gli accorgimenti finalizzati a migliorare l'inserimento paesaggistico, contenuti nella nuova soluzione progettuale depositata in ambito di istruttoria di VIA, trasmessa all'Autorità competente e ricevuta in data 2/5/2016 (prot.reg.T1.2016.21104). *Nel merito si ritiene che tale nuova soluzione progettuale (nonostante preveda un aumento delle opere mitigative, la riduzione dell'estensione del lotto 1 e delle superfici per transito mezzi, ecc. ecc. - vedi tab.2 del paragrafo 3.2 della presente relazione), non prevedendo un significativo ridimensionamento delle opere in progetto (come altezza fuori terra e occupazione di suolo), non apporti nuovi e determinanti presupposti, tali da motivare una rivalutazione paesaggistica.*

#### 4. Rischio archeologico:

Il Proponente ribadisce che sull'area non si ha evidenza di possibili opportunità di ritrovamenti archeologici e detta evidenza sia avvalorata dalle Schede descrittive dei ritrovamenti archeologici allegati al Piano Cave della Provincia di Pavia, e che comunque saranno previsti sondaggi preliminari in accordo con il MIBACT in fase di operatività. *Nel merito della componente archeologica, si ribadisce la necessità che nella procedura di V.I.A. (e non solo in fase operativa) venga considerato il rischio archeologico, tenuto conto che la Soprintendenza Archeologica della Lombardia, nel parere espresso in ambito di procedura di V.I.A., ha rilevato come nel territorio circostante l'area in esame, sia nota la presenza di ritrovamenti di interesse archeologico.*

## **5. COMPENSAZIONI, MITIGAZIONI AMBIENTALI E P.M.A.**

### **5.1 Opere di mitigazione e compensazione**

Per le aree verdi, è prevista la realizzazione di un manto erboso e la messa a dimora di essenze arboree di tipo autoctono, ed in grado di garantire per tutto il perimetro dell'insediamento un'adeguata schermatura.

Gli interventi compensativi sono principalmente a carattere naturalistico e riguardano sostanzialmente la formazione di un bosco e una fascia tampone lungo una roggia esistente. Questi interventi risultano in continuità con gli interventi di recupero relativi al ripristino naturalistico e fruitivo della cava esistente. Per la compensazione verranno messe a dimora circa 5.475 piante.

Gli interventi di mitigazione sono localizzati tutti all'interno dell'ambito produttivo, principalmente lungo il perimetro, in modo da mascherare quanto più possibile l'area in esame. Verranno piantumati alberi con altezza pari a 4/6 m in modo da garantire sin da subito un adeguato mascheramento pronto-effetto. Si stima la messa a dimora di circa 6.000 piante, ma questo numero verrà meglio dettagliato al momento del progetto esecutivo. Gli interventi mitigativi/compensativi integrativi riguardano la formazione di un bosco e una siepe/fascia tampone a carattere naturalistico, che oltre ad avere funzioni di connessione ecologica, garantirà un ulteriore mascheramento dell'ambito in progetto. Si stima la messa a dimora di circa 2.800 piante per quanto riguarda gli interventi integrativi proposti.

In conclusione il quantitativo totale di alberi e arbusti messi a dimora per gli interventi mitigativi e compensativi sarà di circa 14.275 piante.

## 5.2 Piano di Monitoraggio Ambientale (P.M.A.)

Il progetto prevede un piano di monitoraggio ambientale che è stato articolato tenendo conto delle caratteristiche dell'opera, del contesto localizzativo e della significatività degli impatti ambientali attesi. Il monitoraggio interesserà le componenti/fattori ambientali trattate all'interno dell'elaborato di V.I.A., che sostanzialmente ricalcano quelle indicate nell'Allegato I al d.p.c.m. 27.12.1988, ad eccezione delle componenti "Salute pubblica" ed "Ecosistemi" in quanto entrambe necessitano di un approccio integrato per il monitoraggio ambientale, così come per la caratterizzazione e la valutazione degli impatti ambientali.

Per la definizione dei contenuti specifici del PMA, si ricordano le "Linee Guida per il progetto di monitoraggio ambientale" della Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale – Rev. 1 del 4 settembre 2003 e Rev. 2 del 23 luglio 2007 e relativo aggiornamento del 18 dicembre 2013.

## 6. OSSERVAZIONI E CONTRIBUTI ISTRUTTORI

### 6.1 Osservazioni del pubblico

Durante l'iter istruttorio relativo alla verifica di assoggettabilità alla V.I.A. pervenuta la seguente osservazione da parte del pubblico:

- Comitato Ambiente Cittadini per il territorio, ricevuta il 5/6/2015 (prot. reg.T1.2015.27733), con la quale si segnala la propria contrarietà al progetto per la presenza di altri generatori di pressioni ambientali quali ambiti estrattivi, impianti industriali, ecc. nel territorio interessato, e dall'aumento del traffico veicolare pesante con tutte le esternalità negative (rumore, emissioni atmosferiche di inquinanti).

### 6.2 Pareri degli Enti territoriali

La seconda seduta della Conferenza di Servizi istruttoria (C.d.S.i.), si è svolta il giorno 29/2/2016. Gli Enti territoriali interessati hanno comunicato il proprio parere attraverso le seguenti note già inviate nel corso dell'istruttoria e/o ribadite nell'ambito della conferenza:

- Comune di Bascapè (PV) ha inviato le seguenti note:
  - di prot.4714 del 26/11/2015 (prot. reg.T1.2015.61062 del 1/12/2015);
  - di prot.4835 del 4/12/2015 (prot. reg.T1.2015.63908 del 17/12/2015), con le quali esprime osservazioni in merito al parere espresso dal Comune di Landriano; deposita in sede di Conferenza dei Servizi il proprio parere di prot. 922 del 27/2/2016, con il quale esprime parere favorevole condizionato al rispetto di alcune prescrizioni; Pervenute in data successiva alla C.d.S.i.:
  - prot.3547 del 1/9/2016 (prot. reg.T1.2016.44400) con la quale si contesta il verbale dell'incontro tenuto il giorno 2/8/2016 presso la Provincia di Pavia – Comunicazione tavolo di concertazione in attuazione alle disposizioni del PTCP;
  - prot.4225 del 20/10/2016 (prot. reg.T1.2016.54706), con la quale si confida "pertanto che le manifestate assunzioni di grande disponibilità e responsabilità di area Vasta della Provincia di Pavia possano concorrere in modo risolutivo all'apprezzamento del progetto in esame da parte degli Uffici regionali".

- Comune di Landriano (PV): ha inviato le seguenti note:
  - di prot.10839 del 29/9/2015 (prot.reg.T1.2015.10839 del 1/10/2015) con la quale esprime osservazioni e proposte in merito al progetto in questione riguardanti l’implementazione delle compensazioni, l’attuazione delle disposizioni del nuovo PTCP della Provincia di Pavia, in particolare dell’art. IV, comma 18, inerente la condivisione degli oneri di urbanizzazione, il collegamento con la Tangenziale Esterna di Milano (TEM) coerentemente con le disposizione del PTCP. Deposita in sede di Conferenza dei Servizi il proprio parere di prot. 2061 del 22/2/2016 con il quale ribadisce le osservazioni già precedentemente espresse;  
Pervenute in data successiva alla C.d.S.i.:
  - prot.9821 del 6/9/2016 (prot.reg.T1.2016.45080) con la quale ribadisce le richieste di prescrizioni al progetto, già precedentemente espresse;
  - prot.11979 del 19/10/2016 (prot.reg.T1.2016.53562), con la quale chiede che l’intervento in esame di VIA venga valutato anche alla luce della riqualificazione dei tratti di SP2 e SP 165 fino all’innesto con la TEM;
  - prot.13080 del 14/11/2016 (prot. reg. T1.2016.59292 del 16/11/2016), con la quale segnala di avere affidato l’incarico a professionisti per la stesura del progetto definitivo-esecutivo per l’aedeguamento e allargamento SP2-SP165 di collegamento con la nuova rotatoria TEEM nei pressi del casello autostradale di Melegnano A1;
- Provincia di Pavia:
  - deposita il proprio parere di prot.13272 del 26/2/2016, in sede di Conferenza dei Servizi, con il quale esprime parere favorevole, condizionato al rispetto di prescrizioni;  
Pervenuta in data successiva alla C.d.S.i.:
  - prot.63267 del 18.10.2016 (inviata come allegato dal Proponente inviata il 18/10/2016– prot.reg.T1.2016.53427), con la quale conferma l’impegno di Area Vasta per la convocazione di appositi tavoli di lavoro di coordinamento e coinvolgimento degli altri Enti, dei soggetti interessati alla realizzazione degli interventi viabilistici di cui alla riqualificazione della SP 2 (provincia di Pavia) e SP 165 (provincia di Milano);
- Est Ticino Villoresi Consorzio di Bonifica: ha trasmesso nota di prot.9554 del 24/09/2015 (prot.reg.T1.2015.48775 del 28/9/2015), con la quale comunica che l’intervento non interferisce con alcun canale di competenza del medesimo Consorzio e pertanto non esprime parere in merito;
- Consorzio Roggia Bascapera non ha inviato parere alcuno;
- Segretariato Regionale per la Lombardia (Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ora MIBACT), assente alla Seduta della Conferenza, ha inviato il proprio parere di prot. 1435 del 29/2/2016 [prot.reg.T1.2016.10835 del 1/3/2016], con il quale esprime parere negativo “atteso l’effetto fortemente trasformativo dell’insediamento progettato, in termini dequalificanti, rispetto al contesto paesaggistico e culturale di inserimento”;
- Soprintendenza Archeologica della Lombardia (Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ora MIBACT), assente alla Seduta della Conferenza, ha inviato il proprio parere di prot. 2187 del 26/2/2016 (prot.reg.T1.2016.10521 del 29/2/2016) con il quale si chiede l’esecuzione di alcuni sondaggi preliminari in fase di cantiere, da parte di una ditta specializzata in ritrovamenti archeologici.

La Città Metropolitana di Milano invia proprio parere di prot.198487 del 5/9/2016 (prot.reg.T1.2016.44805), predisposto su richiesta dell’Autorità Competente (assunto agli atti della presente istruttoria e al quale si rimanda per una migliore trattazione), con il quale rileva criticità

sull'attuale rete infrastrutturale derivanti dal traffico indotto e generato dal previsto insediamento industriale in progetto, ed esprime parere negativo.

## **7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE E PRONUNCIA DI COMPATIBILITA' AMBIENTALE**

### **7.1 Considerazioni conclusive**

Valutato il progetto, le integrazioni presentate e il successivo approfondimento legato alla componente infrastrutturale viabilistica, nonché le controdeduzioni al preavviso di rigetto di cui all'ex art.10 bis della L.241/90 (presentate dal Proponente in data 7/12/2016), si rileva come gli aspetti ambientali, trasportistici e paesaggistici, per quanto affrontati, conducano ad un significativo impatto sulle stesse componenti ambientali coinvolte.

Nel merito delle controdeduzioni si ravvisa come le stesse non abbiano apportato nuovi elementi valutativi, tali da rivedere il giudizio ambientale, verso il quale l'Autorità competente si era già precedentemente orientata (vedi a tal fine il paragrafo 4.10: "Esame delle controdeduzioni del Proponente al preavviso di rigetto ex art. 10 bis della L. 241/90" della presente relazione istruttoria).

Si riconfermano dunque le valutazioni istruttorie già esperite nella relazione istruttoria approvata dalla Commissione VIA regionale, nella seduta n. 18 del 16/11/2016, le cui conclusioni sono state comunicate al Proponente, nell'allegato 1 al preavviso di rigetto di cui all'ex art. 10 bis della L.241/90 (prot.reg.T1.2016.61238 del 28/11/2016).

Nel merito, relativamente alle componenti ambientali interessate dalle opere in progetto, si rimanda alle considerazioni riportate nei vari paragrafi del capitolo 4: "Quadro Ambientale e analisi degli impatti ambientali" della presente relazione istruttoria, qui di seguito riassunte.

Si riscontra innanzitutto l'insufficiente analisi delle possibili **alternative localizzative**, che per trasformazioni territoriali di questa portata dovrebbero essere invece supportate da una ricerca almeno a livello provinciale, mentre la proposta progettuale indica esclusivamente l'ambito in oggetto, nel territorio del Comune di Bascapè, quale unica zona compatibile con le indicazioni del PGT.

Dal punto di vista degli aspetti **infrastrutturali e trasportistici**, si rileva come l'insediamento industriale in progetto risulti non sostenibile dal punto di vista trasportistico per le criticità esistenti ed indotte dal traffico generato sulla rete viabilistica di adduzione al comparto, agli effetti attesi sulla S.P. 412 e sulla S.P. 40, qualificate di interesse regionale 'R2' ai sensi della vigente classificazione ex d.g.r. n. VII/19709 del 3.12.2004 ed al mancato sviluppo di alternative progettuali volte alla risoluzione delle criticità evidenziate dagli Studi depositati dal Proponente.

Relativamente agli aspetti **paesaggistici**, nonostante sull'area interessata non sussistano vincoli di cui al d.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio", la caratteristica pianeggiante dell'intorno trasforma la componente vedutistica dell'incidenza in un elemento rilevante, laddove la specificità di una trama rurale, costituita anche da ampi coni prospettici sulla campagna, viene trasformata da un inserimento di volumi prefabbricati, che occupano una superficie agricola di circa 80.000 m<sup>2</sup>, con un possibile sviluppo in altezza fino a 12 m. Inoltre la proposta progettuale comporta un consistente consumo di suolo agricolo produttivo (circa 190.000 m<sup>2</sup>) che implica la perdita di risorse non rinnovabili, in controtendenza alla pianificazione sovraordinata.

Riguardo alla **componente archeologica**, per quanto a detta del Proponente gli elaborati prodotti per la redazione del quadro conoscitivo del PGT comunale e quelli relativi al vigente PTCP di Pavia (cfr. Tav. 2b “Previsioni del sistema paesaggistico-ambientale” e Tav. 4b “Carta delle invarianti”), non evidenziano la presenza di areali di ritrovamento o di areali di rischio archeologico, né nell’area di pertinenza dell’ambito di trasformazione, né in quelle circostanti, non risulta verificato il rischio archeologico, che andrebbe considerato anche in sede di V.I.A..

In definitiva, alla luce di quanto sopra, l’opera in progetto risulta **non compatibile rispetto al profilo ambientale e a quello infrastrutturale-trasportistico**, in quanto introduce pressioni non sufficientemente mitigate o mitigabili (vedi i paragrafi del capitolo 4 “Quadro ambientale e analisi degli impatti”, relativi alle componenti ambientali: paesaggio, traffico e viabilità).

## 7.2 Pronuncia di compatibilità ambientale

Per quanto sopra esposto, si esprime **pronuncia negativa** in ordine alla compatibilità ambientale al progetto di: “Realizzazione di un nuovo insediamento industriale ad uso deposito, stoccaggio, confezionamento e movimentazione merci nel Comune di Bascapè (PV)”, secondo la configurazione progettuale che emerge dagli elaborati depositati dal Proponente Società S.I.B. – Sviluppo Industriale Bascapè s.r.l., sito in Comune di Bascapè (PV), come prospettato nel progetto definitivo, nello S.I.A. e nelle successive integrazioni depositate dal Proponente, per le considerazioni e le motivazioni riportate nei precedenti capitoli, che si intendono qui riportate.