



Settore Tutela Ambientale e Biodiversità, Promozione del Territorio, Sostenibilità

Class/Fasc:2022.009.006.2

DECRETO n. 05/2022 - VIA

Verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del d. lgs. 152/2006 e dell'art. 6 della l. r. 2 febbraio 2010, n. 5, relativa al progetto di nuova viabilità - piano attuativo ATC - PL1 sita in Via Cascina Cicogno da realizzarsi in Comune di Siziano (PV). RIF: SILVIA VER0207-PV. Proponente: Soc. INFRASTRUCTURE ITALIA LAND 2 S.R.L.

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

visti:

- l'art. 107 comma 3 del D.Lgs. n. 267 del 18 agosto 2000;
- visto il Decreto Presidenziale n. 66 del 25/03/2021 di conferimento di incarico dirigenziale delle funzioni correlate al Settore "Tutela Ambientale, Promozione del Territorio e Sostenibilità";
- il D.lgs. 3 aprile 2006 n. 152 e s.m.i., recante "Norme in materia ambientale";
- la Legge 07/08/1990 n. 241 e succ. mod. "Norme sul procedimento amministrativo";
- la l.r. 2 febbraio 2010 n. 5 e s.m.i.: "Norme in materia di valutazione di impatto ambientale";
- il r.r. n.2 del 25 marzo 2020: "Disciplina delle modalità di attuazione e applicazione delle disposizioni in materia di VIA e di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi della l.r. 5/2010 e delle relative modifiche e integrazioni. Abrogazione del r.r. 5/2011";

vista l'istanza di verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 19 del d. lgs. 152/2006 e dell'art. 6 della l.r. 5/2010 della Società INFRASTRUCTURE ITALIA LAND 2 S.R.L., con sede legale in Milano Via Alessandro Manzoni n. 38, presentata in data 16/06/2022, in atti provinciali con prot. n. 30789, con documentazione completata con nota agli in atti provinciali con prot. n. 35461 del 12/07/2022, relativa al progetto di realizzazione di una nuova viabilità, nell'ambito del piano attuativo ATC - PL1 del Comune di Siziano (PV), sita in Via Cascina Cicogno;

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

preso atto che il progetto proposto viene sottoposto a verifica di assoggettabilità a V.I.A., con competenza provinciale, in quanto rientra nelle tipologie elencate nell'Allegato B della L.R. 5/2010, al punto 7 lettera h.2, denominato "Strade extraurbane secondarie (categorie C ed F del d.m. 05.11.2001) non comprese nell'allegato II bis alla parte seconda del d.lgs. 152/06 o loro varianti 2 e potenziamenti, di interesse provinciale (P1, P2) o locale (L) secondo la classificazione di cui alla d.g.r. 3 dicembre 2004, n. VII/19709 (Classificazione funzionale e qualificazione della rete viaria)";

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

considerato, altresì, che:

- Il procedimento di verifica di assoggettabilità a V.I.A., ai sensi D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e della l.r. 5/2010 e s.m.i., risulta formalmente avviato dal 15/07/2022, data di pubblicazione dello studio ambientale preliminare, con relativi allegati, sul sito web SILVIA di Regione Lombardia.

- Il proponente ha versato gli oneri istruttori secondo le disposizioni di cui all'art. 3 comma 5 della l.r. 5/2010 e s.m.i. e dell'allegato "A" al r.r. 2/2020.
- Con nota di prot. n. 36195 del 15/07/2022, è stato comunicato agli Enti territoriali ed ai soggetti interessati il deposito dell'istanza in oggetto e dell'allegata documentazione, contestualmente si è chiesta l'espressione di parere di competenza.
- Da parte degli Enti / soggetti interessati sono stati ricevuti i seguenti documenti di parere, osservazioni e/o richieste di integrazioni:
 - Telecom Italia con nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 37726 del 25/07/2022;
 - SNAM con nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 38134 del 26/07/2022;
 - Città Metropolitana di Milano con nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 39179 del 01/08/2022;
 - Parco Agricolo Sud Milano con nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 39302 del 02/08/2022;
 - Società BORGO CASATICO SRL con nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 39891 del 04/08/2022.
 - ARPA con nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 40125 del 05/08/2022;
 - Comune di Siziano con nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 40134 del 05/08/2022;
 - ATS Pavia con nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 41058 del 11/08/2022;
 - Est Ticino Villoresi con nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 41105 del 11/08/2022.
- Nell'ambito del procedimento non sono pervenute altre osservazioni da parte del pubblico.
- Sulla base dei pareri espressi dalla Commissione Provinciale per la VIA e dagli Enti / Soggetti coinvolti, con nota di prot. prov. n. 43367 del 01/09/2022, si sono richieste integrazioni al progetto ed allo Studio preliminare ambientale alla Società proponente, da presentarsi entro 30 giorni dal ricevimento della suddetta nota.
- Le integrazioni richieste trasmesse sono state acquisite agli atti in data 03/10/2022 con prot. n. 48723.
- A seguito delle integrazioni prodotte dal proponente, con nota di prot. prov. n. 49128 del 04/10/2022, si è richiesto rispettivamente agli Enti / Soggetti coinvolti ed alla Commissione provinciale per la VIA l'espressione di parere di competenza.
- La Società proponente, con nota acquisita agli atti con prot. n. 51061 del 14/10/2022, ha presentato volontariamente ulteriore documentazione integrativa.
- Sulla base delle suddette integrazioni, sono pervenuti i seguenti ulteriori pareri:
 - Comune di Siziano con nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 49709 del 07/10/2022;
 - Società BORGO CASATICO SRL con nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 49927 del 10/10/2022;
 - ARPA con nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 52350 del 21/10/2022;
 - E-DISTRIBUZIONE con nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 52351 del 21/10/2022;
 - Est Ticino Villoresi con nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 52626 del 24/10/2022.

vista la relazione di istruttoria redatta dalla U.O. Bonifiche e Compatibilità Ambientale del Settore Tutela Ambientale e Biodiversità, Promozione del Territorio, Sostenibilità della Provincia di Pavia n. di repertorio 607 del 27/10/2022 dalla quale si evince, in particolare, quanto segue.

Di seguito si riporta in sintesi quanto lo Studio Preliminare Ambientale (SPA) presentato relaziona in merito a: quadro normativo, inquadramento territoriale e programmatico, sintesi progettuale, effetti cumulativi con altri progetti, quadro di riferimento ambientale e impatti indotti, proposta di mitigazione.

Quadro normativo

Viene passata in rassegna la normativa comunitaria, nazionale e regionale relativa alla Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ed alla Verifica di assoggettabilità alla VIA. Il capitolo viene completato con la spiegazione dell'oggetto dello Studio Preliminare Ambientale, e dello Scopo e struttura metodologica ed argomentativa dello Studio Preliminare Ambientale (Quadro normativo di riferimento, i principali contenuti dello S.P.A., la documentazione prodotta, le fonti consultate).

Inquadramento territoriale

La realizzazione delle opere di urbanizzazione relative al Piano Attuativo ATC-PL 1, quali strada di circonvallazione e rotonda, sorgeranno a sud della Strada Provinciale n. 40 Melegnano-Binasco nel Comune di Siziano (PV).

Nello specifico, il progetto relativo al Piano Attuativo ATC-PL1 prevede la realizzazione di due edifici di un unico piano fuori terra a destinazione d'uso artigianato di servizio su un lotto di terreno avente superficie fondiaria di circa 37.558 mq e di parcheggi pubblici avente superficie fondiaria di circa 8.050 mq.

Il piano prevede la realizzazione di opere pubbliche di urbanizzazione primaria a scomputo oneri, oggetto dello SPA, quali:

- Realizzazione della strada di circonvallazione che lambisce il confine orientale dell'ambito di collegamento tra la SP40 e il polo artigianale di Cantalupo;
- Realizzazione della rotonda all'incrocio tra la suddetta strada di circonvallazione e la SP40.

Per la costruzione del contesto territoriale di riferimento sono stati considerati i seguenti strumenti di pianificazione:

- Strumenti di pianificazione sovraordinata
 - Piano Territoriale Regionale (PTR) della Regione Lombardia
 - Rete Ecologica Regionale (RER)
 - Piano Paesistico Regionale (PPR)
 - Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Lombardo della valle del Ticino (PTC)
 - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Pavia
- Piani di settore
 - Piano per l'Assetto Idrogeologico (PAI)
 - Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA)
 - Programma di Tutela e Uso delle Acque (PTUA)
 - Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti e delle Bonifiche
 - Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT)
 - Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)
 - Piano Cave della Provincia di Pavia
 - Piano di Indirizzo Forestale della Provincia di Pavia (PIF)
 - Piano Ittico della Provincia di Pavia
- PGT Comunale

Di seguito si propone una sintetica disamina delle previsioni degli strumenti pianificatori sovra ordinati e di settore interessati dal progetto sopra elencati.

PTR

Il PTR evidenzia per l'area di progetto le seguenti classificazioni:

- Appartenenza al "Sistema territoriale della Pianura Irrigua";
- Infrastrutture prioritarie per la Lombardia: si evidenzia che nell'area limitrofa all'area oggetto del presente studio è presente l'infrastruttura ferroviaria Milano- Genova.
- Zone di preservazione e salvaguardia ambientale: l'area non è interessata da aree protette a livello regionale.
- Appartenenza all'ATO "Pavese". Come esplicitato nell'Allegato Criteri per orientare la riduzione del consumo di suolo per ATO, l'area "Pavese" è un ambito in cui l'indice di urbanizzazione territoriale dell'ambito (12,5%) è superiore all'indice provinciale (9,4%). Il territorio è prevalentemente rurale e appartiene al sistema territoriale agrario dell'agricoltura professionale, vocato alle colture foraggere e risicole.

RER

L'area oggetto di studio è situata all'interno del settore 54 – *Naviglio Pavese*.

Una porzione di area di intervento è interessata direttamente da elementi di secondo livello della RER: PLIS "Parco del Lambro Meridionale e del Ticinello".

Dall'analisi del Piano non vengono riscontrate indicazioni ostative all'opera in progetto. Viene segnalata la presenza del PLIS "Parco del Lambro Meridionale" che interessa una porzione dell'area di intervento.

PPR

- Tavola A – Ambiti geografici e unità tipologiche di paesaggio: l'area in cui si colloca l'intervento oggetto di studio è all'interno dei "Paesaggi della pianura cerealicola" della fascia bassa pianura.

- Tavola B – Elementi identificativi e percorsi di interesse paesaggistico, e della Tavola E – Viabilità di rilevanza paesaggistica, emerge che l'area oggetto di analisi è posta nelle vicinanze dei seguenti elementi di interesse:
 - Rete ferroviaria Milano-Genova,
 - Strada panoramica n. 82 (art. 26 comma 9 del PPR),
 - SS412 della Val Tidone da Valera Fratta a Villanterio, da Bissone al ponte sul Po presso Pieve Porto Morone, dal bivio per Zavattarello a Romagnese e all'Ospedaletto del Penice,
 - Fiume Lambro Meridionale.
- La Tavola C – Istituzioni per la tutela della natura, mette in evidenza che è presente, collocato a circa nord dell'area di intervento il Parco Agricolo Sud Milano.
- Dall'analisi della Tavola D – Quadro di riferimento della disciplina paesistico ambientale non emergono aree di particolare interesse ambientale-paesistico che interessano l'area oggetto di studio.
- Dalla Tavola F – Riqualficazione paesaggistica: ambiti ed aree di attenzione regionale e dalla Tavola G – Contenimento dei processi di degrado e qualificazione paesaggistica: ambiti ed aree di attenzione regionale, emerge come l'area di progetto non è interessata da particolari ambiti di interesse regionale.
- Dall'analisi del Piano non si riscontrano indicazioni ostative all'opera di progetto.

PTCP

L'area di progetto ricade all'interno dell'Area Vasta n. 3 e nell'Unità di Paesaggio (UDP) n. 5 – Ambito del pavese tra Ticino e Olona (aree della evoluzione paesaggistica).

La Tavola 1b - Tavola Urbanistico-Territoriale del PTCP evidenzia la presenza a nord dell'area oggetto di intervento della strada Provinciale SP n.40 Melegnano- Binasco, indicata come “strada provinciale di interesse regionale”.

Parte dell'area oggetto di intervento ricade all'interno del Parco locale di interesse sovracomunale (PLIS) art.II-14 delle NTA del PTCP. Tale Parco è identificato come PLIS del Lambro Meridionale e del Ticinello.

Si osserva inoltre che la nuova viabilità da progetto, si sovrappone all'attuale tracciato relativo alla viabilità di interesse panoramico ai sensi dell'art. II-40 delle NTA del PTCP, nonché Strada Cicogno.

Lo stralcio della Tavola 3b - Rete Ecologica e Rete Verde Provinciale mostra come parte delle aree di intervento siano comprese all'interno di elementi della “Rete Ecologica Provinciale” (REP).

Inoltre sono oggetto di interferenza del nuovo tracciato viabilistico le Rogge Speziana e Ticinello, individuate come “corsi d'acqua naturali o naturalizzati” (Titolo II – art. 23, comma 8 - b).

Dallo stralcio della Tavola 4 b - Carta delle Invarianti, si evidenzia che il progetto in esame interferisce parzialmente, come anticipato precedentemente, con le Rogge Speziana e Ticinello.

La Tavola 5 b - Carta del Dissesto e della Classificazione Sismica classifica tutte le aree occupate dal progetto stradale in Zona Sismica 3, con Valore di Massima intensità Macrosismica (MIM) osservato ≤ 6 , con rischio pari a R2 (medio) e le esondazioni come principale tipologia di dissesto.

La Tavola 6b - Ambiti Agricoli Strategici mostra come una posizione posta a nord dell'area di progetto ricada in ambiti di prevalente interesse produttivo (art. III – 2 comma 1 lett. a delle NTA del PTCP).

Si precisa inoltre che l'area oggetto di intervento è posta tra aree interessate da ambiti agricoli strategici di interazione con il sistema ecologico e naturalistici (art. III – 2 comma 1 lett. c delle NTA del PTCP).

Con riferimento a quanto esposto nelle NTA del PTCP, in particolare art. III -2 comma 2 lettera c7:

“la viabilità sovracomunale è consentita solo se non sono fattibili diverse soluzioni di localizzazione dei tracciati e dei manufatti. Dovrà comunque essere dotata di idonee soluzioni di deframmentazione ecologica per assicurare la continuità negli spostamenti della fauna.” viene osservato che il progetto infrastrutturale prevede la realizzazione di appositi attraversamenti per la fauna e di opere a verde lungo il tracciato, al fine di ridurre l'effetto di frammentazione ecologica e favorire la continuità tra le aree agricole attraversate.

Lo SPA, dall'analisi del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Pavia, non riscontra elementi ostativi all'opera in esame.

Le aree agricole poste a confine con il nuovo tracciato viabilistico sono classificate dal PTCP come ambiti agricoli strategici: nel dettaglio, si tratta di ambiti di prevalente interesse produttivo e di ambiti di interazione con il sistema ecologico e naturalistico. La normativa del PTCP (art. III-2), per tali zone del territorio provinciale, specifica alcuni dei requisiti dei progetti infrastrutturali che si collocano negli ambiti agricoli strategici, ponendo l'accento sull'importanza di rendere le opere compatibili con il contesto podereale ed ecologico. Pertanto, viene sostenuto che il progetto in studio risulta compatibile con quanto previsto dalle norme della pianificazione provinciale, proprio in considerazione delle scelte progettuali di compatibilità con il contesto rurale, finalizzate ad un migliore inserimento dell'opera nella trama podereale esistente e alla

riduzione di fenomeni di frammentazione ecologica, con la previsione di opere a verde per la ricostituzione dell'assetto vegetazionale e di passaggi faunistici.

Viene precisata inoltre la presenza del PLIS del Lambro Meridionale e del Ticinello in cui ricade parte dell'area di intervento. Al fine di salvaguardare e garantire il rispetto del Parco, sono previste misure di mitigazione realizzate con filari arborei frammisti a siepi arboree arbustive dense.

Piano per l'Assetto Idrogeologico (PAI)

L'area oggetto di intervento non rientra nella cartografia del PAI che individua le fasce fluviali.

Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA)

L'area oggetto di intervento non è interessata da elementi relativi al Piano Gestione Rischio Alluvioni

Programma di Tutela e Uso delle Acque (PTUA)

L'area oggetto di intervento non è influenzata dalla presenza di corpi idrici superficiali facenti parte del PTUA 2016.

Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti e delle Bonifiche

Dall'analisi della cartografia rappresentante i siti inquinati e bonificati reperibile presso il Geoportale della Regione Lombardia, si evince che l'area in oggetto non è classificata tra i siti contaminati e/o bonificati.

Programma Regionale Mobilità e Trasporti (PRMT)

Non si riscontrano elementi ostativi all'opera in progetto.

Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC)

Lo stralcio della Tavola allegata al PRMC mostra come l'area oggetto di intervento sia caratterizzata dalla presenza del percorso n.10 identificato con la denominazione "Via delle Risaie".

Piano Cave della Provincia di Pavia

Nell'intorno dell'area in esame si riscontra la presenza di ambiti estrattivi attivi e cave cessate. Tutte le aree, anche se limitrofe, risultano escluse dalle zone di progetto.

Piano Ittico della Provincia di Pavia

La Tavola 1.4 - Quadro conoscitivo di base del Piano ittico Provinciale (Pavia) evidenzia che la Roggia Speziana e la Roggia Ticinello risultano identificate come "acque in relazione funzionale con sistemi di interesse ittico. Lo SPA conclude che, poiché sono previste da progetto opere d'arte maggiori al fine di salvaguardare i reticoli idrici minori, non si riscontrano elementi ostativi all'opera in progetto.

Piano di Indirizzo Forestale della Provincia di Pavia (PIF)

Una porzione dell'area in esame è interessata da elementi forestali quali fascia boscata.

Dall'analisi del Piano non vengono rilevati ambiti primari disciplinati dallo strumento che interessano l'area in esame. Si precisa che sono previste da progetto opere di mitigazione al fine di ridurre l'impatto sulle componenti ambientali.

PGT comunale

Il Documento di Piano prevede quanto sopra per l'Ambito in argomento.

L'area oggetto di intervento è compresa nelle opere di urbanizzazione previste dal Piano Attuativo ATC PL1, come riportato nella scheda ambito presente al paragrafo 6.2.1 delle "Schede per l'attuazione degli ambiti di trasformazione" allegata al DP del PGT del Comune di Siziano.

Secondo gli artt. 65-69 del Capo II delle NTA del Documento di Piano l'area ricade in "area per servizi pubblici strategici S_serv".

Si citano di seguito i commi 2-5 dell'art. 65 delle NTA del Documento di Piano:

Comma 2. "L'area per servizi pubblici strategici S_serv, disciplinata dal Piano dei Servizi, deve essere ceduta gratuitamente dai lottizzanti al Comune. Essa sarà destinata a "servizi di interesse generale - sgc": attrezzature sportive, culturali, ricreative, per lo spettacolo. In alternativa alla cessione, la convenzione del Piano Attuativo può prevedere il mantenimento della proprietà privata, con vincolo di uso pubblico".

Comma 3. "A parità di superficie territoriale e di superfici lorde di pavimento SLP ammesse, la "area di intervento S_int" e la "area per servizi pubblici strategici S_serv" potranno avere una differente localizzazione all'interno dell'ambito di trasformazione, in alternativa a quella individuata graficamente nelle Tavole del PGT".

Comma 4. “L’area per viabilità prescrittiva S_{viab} è destinata alle seguenti infrastrutture:

- Strada di circonvallazione, per il collegamento diretto del polo artigianale di Cantalupo con la Strada Provinciale n. 40 Melegnano-Binasco;
- Rotatoria di innesto alla SP 40, secondo un progetto concordato con la Provincia di Pavia”.

Comma 5. “Le infrastrutture di cui alle lettere a) e b) dovranno essere realizzate a cura e spese dei lottizzanti, e cedute rispettivamente al Comune e alla Provincia”.

Inoltre sono previste le seguenti prescrizioni di carattere viabilistico, di tutela e di valorizzazione ambientale:

- per la mitigazione percettiva della strada a carico dei lottizzanti, dovranno essere realizzati lungo la stessa filari arborei autoctoni e tipici del luogo in entrambi i lati, frammisti a siepi arboreo arbustive dense.
- L’uscita dall’ambito di trasformazione ATC-PL 1, situato lungo la SP n. 40, dovrà avvenire con sola svolta a destra; l’inversione del senso di marcia potrà essere effettuata tramite la rotatoria esistente in corrispondenza della curva a gomito lungo la variante alla SP n. 205; il tratto finale della tangenziale dovrà essere progettato seguendo i criteri di cui al DM 5/11/2001, in modo che la strada abbia caratteristiche geometriche idonee all’assorbimento del traffico veicolare proveniente dalla Vigentina.

Di seguito si riporta la classificazione dell’area di progetto secondo la cartografia di PGT – Documento di Piano.

Tavola 3 – Mappa dei vincoli amministrativi, paesaggistici e monumentali: l’area di intervento è interessata dal “*PLIS del Lambro Meridionale e del Ticinello*”.

Tavola 8 – Mappa della pianificazione comunale - MISURC e dello stato di attuazione del PRG vigente: l’area di intervento ricade nell’ambito di “*Piani attuativi commerciali non attuati*”.

Tavola 10 – Carta della rete una porzione dell’area di intervento ricade negli “*elementi di secondo livello della Rete ecologica*”.

Tavola 11- Carta del paesaggio: l’area di intervento è interessata dalla “*Rete degli elementi di tutela paesaggistica e dalla Rete degli elementi di valore paesaggistico*” quali:

- elementi di secondo livello della RER;
- formazioni lineari;
- tracciato stradale di interesse panoramico.

L’esame del Piano delle Regole evidenzia quanto segue.

Per la Tavola 23 – Carta della disciplina delle aree l’area di intervento è interessata da:

- Ambiti del PLIS Lambro Meridionale e del Ticinello;
- Servizi esistenti o di progetto (si veda Piano dei Servizi).

Inoltre l’area è caratterizzata dalla presenza del tracciato evidenziato come “viabilità di progetto”.

Lo stralcio della Tavola 27 – Carta dei Servizi allegata al Piano dei Servizi ci mostra che l’area di intervento è interessata dall’“*ambito di trasformazione commerciali*”, di cui “servizi di progetto”.

Componente geologica, idrogeologica e sismica

L’esame della cartografia relativa alla componente evidenzia quanto segue.

- Tavola 5 – Sintesi - componenti geologica, idrologica, geotecnica e vincoli presenti nell’area oggetto di intervento:
 - Componente geologica: l’area non è interessata da nessuna componente geologica;
 - Componente idrologica: sono presenti presso l’area le Rogge Speziata e Ticinello.
 - Componente geotecnica: area identificata come LQ3 (entisuolo, inceptisuoli)
 - Vincoli: fascia di rispetto dei corsi d’acqua principali (Roggia Ticinello).
- Tavola 6 – Carta della fattibilità: l’area oggetto di intervento rientra nella Classe di fattibilità geologica 2 – Fattibilità con modeste limitazioni. La porzione che trova interferenza con la Roggia Ticinello è caratterizzata da Classe di fattibilità geologica 4 – Fattibilità con gravi limitazioni, alla quale appartengono le aree degli alvei attivi e delle fasce di rispetto pari a 10 m per parte dei corsi d’acqua principali.
- Tavola 7 – Carta pericolosità sismica locale con approfondimenti sismici di secondo livello ai sensi della D.G.R. IX/2616 del 30 novembre 2011: l’esame della tavola evidenzia che l’area oggetto di intervento ricade nello scenario Z4a “zona di fondovalle con presenza di depositi alluvionali e fluvio-glaciali granulari e/o coesivi. La Classi di pericolosità è H2 “secondo livello di approfondimento”.

Infine, viene rilevato che non si prevede la realizzazione di progetti/interventi nelle vicinanze dell’area oggetto di intervento.

Descrizione del progetto

Come già detto, nel Piano Attuativo ATC – PL1 del PGT del Comune di Siziano sono stati individuati due sub-ambiti:

1. area a destinazione commerciale
2. area a servizi esistenti o di progetto.

La lottizzazione a destinazione commerciale prevede:

- a) Opere di compensazione:
 - cessione a titolo gratuito al comune della parte meridionale dell'ambito "St_serv";
- b) Opere pubbliche di urbanizzazione primaria a scomputo oneri da realizzare ai fini del subambito:
 - realizzazione della strada di circonvallazione che lambisce il confine orientale dell'ambito, di collegamento tra la SP n. 40 Melegnano-Binasco e il polo artigianale di Cantalupo;
 - realizzazione della rotatoria all'incrocio tra la suddetta strada di circonvallazione e la SP n. 40.

Principali interferenze e sottoservizi

Di seguito vengono sintetizzate le principali interferenze e sottoservizi relative al Piano Attuativo ATC-PL1.

Canali e Rogge

L'area del sub-ambito relativo al Piano Attuativo ATC-PL1 è interessata dalla presenza di alcuni piccoli canali di carattere agricolo. In base al progetto, risulterà necessario modificare il tracciato della Roggia Cariola e garantire l'irrigazione dei campi. La Roggia Cariola, in corrispondenza del parcheggio pubblico, sarà tominata.

Metanodotto

Nell'area relativa al Piano Attuativo ATC-PL1, a sud della provinciale e parallela ad essa, è presente alla profondità di 1 m una tubazione per il trasporto degli idrocarburi.

Elettrodotto

Nell'area di intervento insistono due linee di elettrodotto di MT fuori terra, a seguito di richiesta ad e-distribuzione, si procederà ad interrimento.

Dorsale fognaria

Nell'area relativa al Piano Attuativo ATC-PL1 insiste una dorsale fognaria che attraversa la SP40 in corrispondenza dell'intersezione con via Lombardia e poi corre parallela alla SP40 fino alla stazione di sollevamento adiacente a via Cicogno.

Illuminazione pubblica

In corrispondenza dell'aiuola centrale della nuova rotatoria sarà installata una torre faro, mentre in corrispondenza dell'area a parcheggio pubblico è prevista l'installazione di illuminazione su pali.

Raccolta rete acque meteoriche

All'interno dell'area a parcheggio pubblico è prevista la raccolta delle acque meteoriche attraverso un sistema di caditoie che collegate da una tubazione convogliano le acque in un sistema di pozzi perdenti per lo smaltimento delle acque tramite infiltrazione.

Rete acqua potabile

A nord della SP40 è presente la rete di distribuzione dell'acqua potabile da cui si deriverà la linea che andrà a servire il nuovo insediamento.

Valorizzazione ambientale

Il Piano Attuativo ATC- PL1 prevede la realizzazione di fasce verdi perimetrali con la piantumazione di doppio filare arboreo-arbustivo lungo il perimetro a mascheramento dell'intervento.

Le aree destinate a parcheggi, sia pubblico sia privato saranno realizzate con superfici semi-drenanti con piantagione di un albero pronto effetto per stallo. Per garantire il passaggio della fauna di piccole dimensioni presente nelle campagne saranno previsti degli ecodotti.

Opere viabilistiche

Le opere pubbliche da realizzare ai fini del sub-ambito sono considerate di urbanizzazione primaria a scomputo oneri e comprendono:

1. la strada di circonvallazione, per il collegamento diretto del centro artigiano di Cantalupo con la Strada Provinciale n. 40 Melegnano-Binasco. Si tratta di un'opera pubblica strategica, che alleggerirà il traffico di mezzi pesanti sulla Vigentina, completando e razionalizzando il sistema infrastrutturale dell'intera città;
2. una rotatoria con torre faro, per il collegamento tra la SP n.40 e la suddetta strada, secondo il progetto da concordare con la provincia di Pavia e autostrade di Milano.

La nuova viabilità di progetto si innesta tramite la rotatoria in progetto sulla SP 40 in corrispondenza dello svincolo di via Lombardia.

Dopo un'ampia curva, la nuova viabilità si sviluppa per un tratto in direzione sud-ovest per poi dirigersi, in direzione sud fino a raccordarsi nell'area artigianale di Cantalupo, con la viabilità esistente.

Lungo il tracciato viene intersecato un canale irriguo che verrà deviato e in parte interrato.

L'asse stradale, all'interno del perimetro del piano ATC-PL1, è affiancato da aree di parcheggio per la sosta di autovetture.

L'organizzazione della piattaforma stradale tiene conto delle funzioni prevedibili e della tipologia di traffico, in prevalenza di tipo pesante:

- quello veicolare sarà in gran parte dovuto agli addetti delle attività della zona artigianale di Cantalupo e quindi in gran parte concentrato in fasce orarie definite;
- quello pedonale e ciclabile è da considerarsi sostanzialmente nullo.

Per quanto riguarda i vincoli stradali sono stati considerati i seguenti parametri:

- 30 m dall'esterno della carreggiata della strada SP n. 40 (strada di tipo C "strada extraurbana secondaria"),
- in corrispondenza della rotatoria la fascia di rispetto è di 30 m, calcolata dalla corda che congiunge il punto iniziale e il punto iniziale della curva;
- 20 m dall'esterno della carreggiata della strada di circonvallazione di progetto considerata di tipo F. 4.2.2

La nuova viabilità sarà una strada di tipo F in ambito extraurbano in cui la velocità di progetto sarà di 70 km/h (pari a quella della SP 40). Inoltre, sono previsti sia la realizzazione di una corsia per senso di marcia con una larghezza di 3,25 m e banchina di 1 m sia spazi per la sosta.

Dal punto di vista planimetrico la nuova strada si innesterà sulla SP. 40 tramite rotatoria, in corrispondenza dello svincolo di Viale Lombardia.

Proseguendo verso sud si prevede la realizzazione della nuova viabilità con due brevi curve in serie con raggio pari rispettivamente a 159,25 metri e 164,04 m. Segue poi un rettilineo di circa 465 metri, in conclusione del quale la strada piega verso est con una curva di raggio 198,75 metri.

Infine, la strada si raccorda con un tratto esistente al margine della zona artigianale di Cantalupo. Pertanto, la nuova viabilità prevista sarà lunga complessivamente circa 767 metri. La rotatoria avrà un diametro di circa 55 m, verrà realizzata con corona di scorrimento ad un'unica corsia di marcia di larghezza complessiva di 10 m, con isola centrale insormontabile di circa 17 m di raggio.

I cordoli della corona centrale e quelli delle isole spartitraffico saranno realizzati in calcestruzzo sormontabili da 25 cm e completati con opportuna segnaletica stradale verticale e orizzontale.

Quanto alla rete di illuminazione pubblica, la stessa sarà garantita attraverso la messa in opera di fari a LED montati su torre faro.

Le scarpate di raccordo verso i terreni limitrofi verranno allargate e regolarizzate; al piede delle scarpate laterali verranno realizzati nuovi fossi di guardia. Lo smaltimento delle acque meteoriche sarà garantito dal posizionamento di caditoie.

Dal punto di vista altimetrico la nuova viabilità avrà quattro vincoli rappresentati:

- dalla quota della SP40
- dalla quota della strada di Cantalupo
- dall'intersezione con la Roggia Speziana
- dall'intersezione con la Roggia il Ticinello.

Per consentire l'ingresso e l'uscita in sicurezza dal parcheggio pubblico e dalla lottizzazione verranno realizzate una corsia di decelerazione e una di accelerazione.

La nuova sovrastruttura stradale, partendo dal piano di scavo costipato e rullato meccanicamente, sarà costituita da:

- Geogriglia;
- sottofondo stradale in riciclato sp. 35/40 cm;
- conglomerato bituminoso di misto granulare (tout venant) sp. 10/11 cm;
- strato bituminoso semiaperto (binder) sp. 8 cm;
- manto di usura in conglomerato bituminoso additivato con filler asphaltico sp. 4 cm.

Pertanto, le opere previste in corrispondenza della nuova sede stradale su terreno agricolo esistente comprenderanno:

- Sbancamento del terreno di coltivo esistente per uno spessore di circa 30 cm e successiva stesa di un tessuto non tessuto come strato di separazione e rinforzo. Il terreno di coltivo verrà accantonato nelle zone a verde previste nel Piano Attuativo;
- Fornitura, stesa e rullatura di materiale per sottofondi stradali proveniente da o da cava con le caratteristiche previste dalle normative in materia o da impianti autorizzati al trattamento e alla frantumazione di materiale proveniente da demolizioni. Lo spessore dovrà essere pari ad almeno 50 cm;

- Realizzazione della pavimentazione stradale comprensiva di uno strato di tout-venant bitumato spessore 10 cm. e da uno strato di tappetino d'usura dello spessore di 3 cm. La sede stradale avrà una pendenza trasversale pari a 2,5% per garantire lo smaltimento delle acque piovane;
- Realizzazione di opere d'arte maggiori: opere di scavalco di corsi d'acqua a singola luce;
- Attraversamenti su fossi irrigui;
- Formazione di segnaletica verticale ed orizzontale;
- Ecodotti faunistici.

Gestione delle terre e rocce da scavo

L'area relativa al Piano Attuativo ATC-PL 1 è stata investigata nel novembre 2020 per conto di IPI Partners da TAUW mediante delle indagini ambientali a carattere privato atte a valutare l'eventuale presenza di passività ambientali della matrice suolo e sottosuolo.

Per quanto concerne le indagini ambientali sulla matrice suolo/sottosuolo, tutti i campioni di terreno prelevati ed analizzati hanno mostrato la conformità ai limiti normativi previsti dalla normativa vigente per la destinazione d'uso commerciale/industriale (Tabella 1, Colonna B, Allegato 5, al Titolo V della Parte Quarta del D. Lgs. 152/06).

Per ulteriori dettagli si rimanda all'apposita relazione allegata allo SPA.

Pertanto, alla luce di quanto detto, ai sensi del D.P.R. 120/2017, è previsto il riutilizzo del materiale scavato conforme alla destinazione d'uso commerciale/industriale.

Di seguito sono riepilogati in linea di massima i quantitativi prestati:

1. Scavo, deposito in cantiere e riutilizzo pari a circa 1740 m³: scavo di scoticamento pari a circa 600 m³, altri scavi profondi: 1140 m³
2. Scavo e conferimento del materiale in discarica pari a circa 2410 m³: scavo di scoticamento 2100 m³, altri scavi profondi 310 m³
3. Rinterro con materiale depositato in cantiere proveniente da scavi pari a circa 1740 m³
4. Rinterro con nuovo materiale parti a circa 6640 m³, di cui terreno vegetale per rivestimento argini fosso di guardia pari a circa 240 m³.

Interferenze e opere connesse

La nuova viabilità di progetto presenta delle interferenze con canali irrigui quali: la Roggia Speziana, adiacente la strada Cicogno, e la roggia Ticinello. Occorre pertanto prevedere la realizzazione di opere d'arte maggiori. L'attuale progetto in prossimità del Piano Attuativo ATC-PL1 prevede lo spostamento del tracciato della Roggia Cariola che in corrispondenza del parcheggio pubblico verrà tombinato. Gli attraversamenti delle rogge in prossimità della nuova viabilità prevista da progetto, in fase preliminare, si ipotizzano costituiti da manufatti di cemento armato gettato in opera, fondazioni ed impalcato sostenute da pali.

Si prevede inoltre la realizzazione della segnaletica orizzontale in corrispondenza dell'intersezione a raso tra la nuova viabilità e la Strada Cicogno.

Mitigazioni

Il Piano Attuativo prevede la realizzazione di filari arborei frammisti a siepi arboreo arbustive dense a mascheramento dell'intervento. È prevista la piantumazione dei seguenti elementi:

- Essenze arboree: – Carpino bianco (*Carpinus Betulus*) – Acero campestre (*Acer campestre*)
- Essenze arbustive: – Biancospino comune (*Crataegus monogyna*)

Per garantire il passaggio della fauna di piccole dimensioni presente nelle campagne saranno inoltre previsti degli ecodotti.

Raccolta acque meteoriche

Le acque della carreggiata saranno convogliate attraverso fossi di guardia a lato della strada, come da Relazione di Invarianza idraulica allegata allo SPA. Per gli aspetti qualitativi si prevede l'inerbimento con particolari specie erbacee che favoriscano la sedimentazione, l'invaso e il trattamento delle acque di dilavamento. Tale inerbimento ha lo scopo di rallentare il flusso dell'acqua ed intercettare gli inquinanti che essa contiene.

Studio sulla mobilità – Analisi dei flussi potenzialmente indotti

A supporto dello SPA dell'intervento in oggetto, è stato predisposto uno studio specialistico "Piano Attuativo in Sub-Ambito area ATC-PL1 – Studio di impatto viabilistico".

Rimandando alla consultazione del documento per approfondimenti, di seguito se ne riportano le conclusioni.

Lo Studio ha analizzato la sostenibilità dell'intervento di progetto verificando l'impatto viabilistico del nuovo insediamento sulla rete stradale di afferenza.

La strada di circonvallazione si collegherà alla SP40 con una nuova intersezione a rotatoria e permetterà di raggiungere la SP205 tramite Via Monte Bianco, evitando di percorrere l'ambito residenziale di Via Circonvallazione.

Si precisa che lo stato attuale della viabilità è stato descritto grazie ad un rilievo automatico e manuale dei flussi veicolari che attualmente caricano la rete; è stato ipotizzato uno scenario di riferimento con l'inserimento della strada di circonvallazione e a questo sono stati sommati i veicoli indotti derivanti dal nuovo insediamento.

L'analisi, sviluppata sulla base di ipotesi trasportistiche opportunamente ponderate, dimostra che a seguito dell'intervento, la rete infrastrutturale da un punto di vista funzionale sarà in grado di assorbire il traffico futuro, mentre lo spostamento di parte dei flussi in transito sulla nuova viabilità di collegamento tra la SP40 e la SP205 migliorerà la velocità di percorrenza, specie per Via Circonvallazione.

Cantierizzazione delle opere

L'area di cantiere sarà interamente recintata e tutte le attrezzature necessarie saranno posizionate all'interno del cantiere.

Di seguito si elencano le principali attività:

- Allestimento ed installazione del cantiere;
- Movimentazione di materiale in cantiere;
- Realizzazione della recinzione e degli accessi al cantiere;
- Allestimento di servizi igienico-assistenziali del cantiere;
- Allestimento di depositi e, zone per lo stoccaggio dei materiali e per gli impianti fissi;
- Realizzazione di impianto elettrico del cantiere;
- Opere movimento terra;
- Trincee di invarianza idraulica;
- Taglio di asfalto di carreggiata stradale;
- Formazione di rilevato stradale;
- Formazione della fondazione stradale;
- Formazione di binder;
- Formazione di manto di usura e collegamento;
- Posa di cordoli stradali;
- Realizzazione della carpenteria per le opere d'arte in lavori stradali;
- Lavorazione e posa ferri di armatura per le opere d'arte in lavori stradali;
- Getto in calcestruzzo per le opere d'arte in lavori stradali;
- Montaggio guard-rails;
- Realizzazione di segnaletica orizzontale;
- Posa della segnaletica verticale;
- Posa e montaggio impianti di illuminazione;
- Opere di finitura esterne (recinzione e aiuole);
- Realizzazione opere a verde (mitigazione);
- Collaudi;
- Smontaggi e ripristini.

Lo SPA descrive i vari aspetti della fase di cantiere; rimandando alla consultazione dell'elaborato per eventuali approfondimenti, di seguito si ritiene di evidenziare, in sintesi, alcuni aspetti.

Emissioni in atmosfera

Al fine di ridurre la produzione e la diffusione delle polveri durante la gestione del cantiere, si adotteranno i seguenti accorgimenti:

- Costante e periodica bagnatura o pulizia delle strade utilizzate, pavimentate e non;
- I materiali polverulenti trasportati verranno coperti con teloni idonei;
- Limitazione della velocità dei mezzi sulle strade di cantiere non asfaltate;
- I cumuli di materiale polverulento stoccato nelle aree di cantiere verranno bagnati periodicamente o coperti con teli;
- Durante le giornate di vento intenso si eviterà la movimentazione di materiali polverulenti.

A servizio del cantiere verranno utilizzati veicoli omologati con emissioni rispettose delle normative europee al fine del contenimento delle emissioni.

Gestione acque di cantiere:

- Acque meteoriche: durante le attività di cantiere, le acque meteoriche di dilavamento provenienti dal cantiere verranno naturalmente disperse nel suolo/sottosuolo poiché esse non sono soggette a regolamentazione ai sensi del R.R. n. 4 del 24 marzo 2006.
- Acque reflue assimilabili alle domestiche: le acque reflue assimilabili alle domestiche derivanti dalle baracche, wc ed altri locali installati nell'area di cantiere verranno raccolte in vasche Imhoff e il refluo depurato verrà raccolto in apposite vasche e poi smaltito come rifiuto ai sensi della normativa vigente.
- Acque di falda: durante la realizzazione delle opere, nell'eventualità in cui si riscontri la presenza del livello della falda a profondità minore rispetto alla quota di scavo, sarà adottato il sistema "well-point". Tale sistema consente di ottenere un abbassamento del livello della falda durante l'esecuzione degli scavi attraverso l'aspirazione dell'acqua. Le acque emunte non verranno utilizzate e non subiranno alcuna modifica qualitativa. Gli scarichi saranno recapitati preferenzialmente in corsi d'acqua superficiali.

Analisi dello stato dell'ambiente nell'area di studio

Lo SPA considera le varie componenti ambientali potenzialmente interessate, spesso analizzate anche in correlazione tra di loro, di seguito elencate:

- Clima e atmosfera;
- Atmosfera e qualità dell'aria;
- Acque superficiali e sotterranee;
- Agenti fisici: rumore, vibrazioni, inquinamento elettromagnetico e luminoso;
- Suolo e sottosuolo;
- Ambiente idrico sotterraneo;
- Ambiente idrico superficiale;
- Vegetazione, flora, fauna, ecosistema e biodiversità;
- Paesaggio;
- Patrimonio storico-culturale;
- Sistema agrario e rurale;
- Analisi demografica;
- Salute pubblica.

Il quadro sinottico conclusivo, redatto secondo la tab. 8 del Decreto Direttoriale del MATTM n. 239 del 03/08/2017, evidenzia quanto segue circa l'ubicazione del progetto.

- Nel raggio di 15 Km non sono presenti zone umide di importanza internazionale.
- Non ricade in zone montuose e forestali. Attraversa, per un breve tratto, l'area boscata definita come "area boscata non classificata".
- Una porzione ricade nel PLIS Lambro Meridionale e del Ticinello.
- Nel raggio di 15 Km sono presenti le seguenti aree naturali protette:
 - Siti di importanza comunitaria "SIC":
 - n.90: Oasi di Lacchiarella, posta a nord-ovest dell'area oggetto di intervento;
 - n. 116: Boschi Siro Negri e Moriano posti a sud-ovest dell'area oggetto di intervento;
 - n. 118: Garzaia della Carola, posta a sud-ovest dell'area oggetto di intervento;
 - n. 124: Garzaia di Cascina Villarasca, posta a ovest dell'area oggetto di intervento;
 - n. 127: Garzaia di Porta Chiossa, posta a sud dell'area oggetto di intervento;
 - Zone a protezione speciale "ZPS":
 - n. 45: Boschi del Ticino, posta a sud dell'area oggetto di intervento;
 - n. 46: Garzaia della Carola, posta a sud-ovest dell'area oggetto di intervento;
 - n. 47: Garzaia di Cascina Villarasca, posta a ovest dell'area oggetto di intervento;
 - n. 48: Garzaia di Porta Chiossa, posta a sud dell'area oggetto di intervento;
 - Riserve naturali:
 - n. 47: Bosco Siro Negri, posti a sud-ovest dell'area oggetto di intervento;
 - n. 49: Garzaia della Carola, posta a sud-ovest dell'area oggetto di intervento;
 - n. 52: Garzaia di Porta Chiossa, posta a sud dell'area oggetto di intervento;
 - Monumenti naturali:
 - n. 19: Garzaia di Cascina Villarasca, posta a ovest dell'area oggetto di intervento.

- L'area di progetto non ricade in cui si è già verificato il mancato rispetto degli standard di qualità stabiliti dalla legislazione comunitaria.
- L'area in oggetto è caratterizzata da un alto grado agricolo.
- L'opera in progetto comporta l'attraversamento di alcuni appezzamenti agricoli (colture risicole). Non sono presenti aree di pregio vitivinicolo.
- L'area non è oggetto di procedimento ai sensi della Parte Quarta Titolo V del D.Lgs. 152/2006 e su di essa non sono presenti impianti rifiuti. A ovest del sito è presente il sito bonificato denominato "EX PIRELLI-ARTIGO".
- Non ricade in area sottoposta a vincolo idrogeologico.
- Non ricade nelle zone PAI e PRGA.
- Il Comune di Siziano è caratterizzato da una pericolosità sismica con valore pari a 3 – Bassa sismicità, ovvero con valori di accelerazione del suolo (ag) compresi tra 0,05 e 0,15 secondo l'Ordinanza PCM n. 3519 del 11/05/2006, Allegato 1b.
- Interessa le aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù: Fiumi o torrenti (Roggia Speziana e Ticinello), PLIS Lambro Meridionale e Ticinello, Limite di rispetto stradale.

Analisi degli impatti e definizione degli interventi di mitigazione ambientale

Atmosfera e qualità dell'aria

Allo SPA è allegato uno specifico approfondimento specialistico in merito alla valutazione previsionale della ricaduta di inquinanti atmosferici da traffico veicolare circolante sulla rete viaria caratterizzante il contesto attuale e nella nuova configurazione con la realizzazione del nuovo asse in progetto.

Rimandando alla consultazione del documento, di seguito se ne riportano le conclusioni.

In considerazione dei risultati del modello matematico di simulazione delle ricadute degli inquinanti atmosferici (eseguite sulla base degli elementi progettuali disponibili), le situazioni di traffico lungo i tratti stradali considerati non comportano incrementi emissivi rilevanti (per gli inquinanti considerati). Gli approfondimenti condotti rispetto alle quantificazioni delle ricadute di inquinanti presso i potenziali ricettori individuati confermano infatti una generale situazione di miglioramento della qualità dell'aria riconducibile allo spostamento di quota parte dei volumi di traffico attualmente circolanti sulla SP205 e SP40 sul nuovo asse viario in progetto.

Viene ribadito che l'oggetto della valutazione ambientale è la realizzazione del nuovo asse viario di collegamento tra la SP40 e via Monte Bianco. Le valutazioni modellistiche condotte sono ritenute cautelative in quanto sono stati presi in considerazione non solo i volumi di traffico deviato sul nuovo asse ma anche gli indotti di traffico riconducibili all'attuazione del Piano di Lottizzazione ATC-PL 1.

In conclusione, viene esposto che gli elementi raccolti consentono di confermare che la realizzazione del nuovo tratto viario in oggetto è ambientalmente compatibile in relazione alle potenziali interferenze indotte sulla componente "aria/atmosfera" poiché il potenziale impatto atteso a seguito della realizzazione dell'opera prevista e oggetto di studio è quantificabile in entità trascurabile rispetto alle caratteristiche ambientali sia del contesto attuale sia nella condizione post-operam.

Rumore

Fase di cantiere

Al fine del contenimento delle emissioni di rumore in fase di cantiere, lo SPA evidenzia alcuni accorgimenti da adottare:

- orientamento/localizzazione di impianti fissi più rumorosi alla massima distanza possibile dai limitrofi ricettori presenti;
- formazione nei confronti degli operatori al fine di evitare comportamenti inutilmente rumorosi;
- spegnimento dei macchinari, impianti, mezzi durante le attività in cui non è richiesto il loro impiego;
- scelta/utilizzo di macchinari dalle migliori prestazioni acustiche;
- posizionamento di barriere antirumore mobili.

Viene evidenziato che il contesto d'inserimento dell'opera si caratterizza per l'assenza di potenziali ricettori nelle immediate vicinanze delle future aree di cantiere. I ricettori più vicini risultano essere:

- R1 - un edificio posto in direzione sud-ovest, in prossimità di via Ticinello a circa 480 m dall'asse in progetto (Casa San Giulio – Comunità per anziani centro diurno);
- R2 - un edificio posto in direzione nord-ovest a circa 485 m dall'asse in progetto (Cascina Granzetta);
- R3 - un edificio posto in direzione est a circa 130 m dall'asse in progetto.

Allo SPA viene allegato lo studio specialistico "Previsionale impatto acustico – Nuova infrastruttura stradale" redatto nell'ambito delle progettualità relative proprio al nuovo tratto viario in oggetto.

All'interno del suddetto studio è stata condotta una campagna di rilievo fonometrico sia in periodo diurno che notturno.

Dall'osservazione della documentazione e della cartografia della zonizzazione comunale, si evince che il tratto viario in previsione ed oggetto della presente procedura/valutazione ricade nella "Classe IV – Aree di intensa attività umana".

I ricettori precedentemente individuati ricadono rispettivamente in classe III (R1 e R3) e in classe II (R2).

Dalle analisi condotte, si osserva quanto segue:

- la rumorosità rappresentante le attività di cantiere risulta inferiore al limite assoluto di immissione associato alla classe di zonizzazione acustica di ogni singolo ricettore;
- i maggiori incrementi di rumore, seppur conformi al limite assoluto di immissione, si riscontrano presso il ricettore R3 prossimo all'area di cantiere/nuovo asse viario;
- presso il ricettore R2 si riscontra un supero del limite assoluto di immissione già allo stato di fatto. Si evidenzia però che il punto di misura è posto in corrispondenza dell'asse viario SP40 ed è stato associato al ricettore in questione esclusivamente considerando la tipologia di valutazione in oggetto (valutazione a carattere preliminare/preventiva).

Fase di esercizio

In merito alla valutazione della propagazione sonora in fase di esercizio, per approfondimenti si rimanda alla già citata "Previsionale impatto acustico – Nuova infrastruttura stradale".

Le simulazioni hanno mostrato un incremento del rumore, che configura comunque il rispetto dei limiti della zonizzazione acustica.

Vibrazioni

Fase di cantiere

Al fine del contenimento delle emissioni di vibrazioni in fase di cantiere, lo SPA evidenzia alcuni accorgimenti da adottare:

- utilizzo di macchine conformi alla normativa di settore;
- limitazione della velocità di mezzi pesanti e delle macchine operatrici lungo l'area di cantiere (possibilmente con velocità non superiore a 20 km/h);
- dislocazione degli impianti e macchinari a distanze adeguate da possibili ricettori;
- manutenzione continua delle macchine e mezzi.

Fase di esercizio

In considerazione della tipologia di intervento e della limitata presenza di ricettori nelle immediate vicinanze all'area oggetto di intervento, il potenziale impatto riconducibile alla propagazione di vibrazioni nella fase di esercizio viene valutato di entità trascurabile.

Conclusioni

A seguito degli elementi raccolti, viene esposto che il potenziale impatto atteso a seguito della realizzazione degli interventi previsti è valutabile in entità trascurabile.

Potenziali interferenze in materia di inquinamento luminoso

Fase di cantiere

In fase di realizzazione delle opere, a livello di area di cantiere, viene considerato nullo l'impatto delle eventuali sorgenti luminose a servizio dell'attività di cantierizzazione in quanto le lavorazioni avverranno di norma durante le ore diurne. Nel caso comunque siano previsti sistemi di illuminazione notturna, essi saranno finalizzati all'illuminazione del "sito" in termini di sicurezza e saranno caratterizzati da un funzionamento limitato (anche in termini temporali) e discontinuo. Potranno infatti essere utilizzati sistemi lampeggianti a LED e/o ottiche a LED che trovano tradizionalmente un tipico utilizzo nella segnaletica per il miglioramento della visibilità notturna di segnali e delle eventuali aree di lavorazioni al fine di garantire una migliore sicurezza sia per la mobilità veicolare che pedonale.

In ogni caso, tutti gli impianti/apparecchi di illuminazione dovranno essere installati secondo quanto previsto dalla normativa vigente.

Fase di esercizio

In considerazione della tipologia di intervento/opera, il potenziale inquinamento luminoso è riconducibile all'illuminazione della stessa durante le ore notturne. Si evidenzia che, come indicato dai progettisti, è prevista la dotazione di sistemi di illuminazione pubblica nei confronti della rotatoria in progetto in corrispondenza della SP40. Nel rispetto delle normative vigenti in materia, con l'obiettivo di ridurre l'inquinamento luminoso e i consumi energetici, tale sistema di illuminazione verrà realizzato attraverso l'utilizzo di tecnologie di nuova generazione per l'illuminazione quali quelle a LED.

Il ricettore più vicino (R1) è localizzato a circa 480 m dalla nuova rotatoria in progetto. È plausibile pertanto che l'eventuale propagazione luminosa verso l'esterno associabile agli impianti di illuminazione, qualora si

verificasse, sia implicitamente “assorbita” dall’illuminazione della rete viaria esistente (es. SP 40) nonché dall’area urbanizzata/edificata presente (zona produttiva) e pertanto non percepita in modo diretto presso i ricettori residenziali prossimi all’intervento in progetto.

Suolo e sottosuolo

Alla luce delle analisi conoscitive si è proceduto con l’analisi degli impatti attraverso l’identificazione del nesso di causalità che correla le azioni di progetto, i fattori causali di impatto e le tipologie di impatti potenziali.

L’analisi è stata condotta sulla base della considerazione dell’opera in progetto nella sua triplice dimensione di opera come realizzazione (dimensione costruttiva), come manufatto (dimensione fisica) e come esercizio (dimensione operativa). Sulla base di tale approccio emerge il seguente quadro d’insieme.

Fase di cantiere

I principali fattori causali che possono provocare degli impatti sulla componente suolo e sottosuolo durante le attività di cantiere sono l’occupazione del suolo e gli sversamenti accidentali con conseguente modifica delle caratteristiche qualitative.

Il terreno che verrà escavato per la realizzazione del piano stradale verrà temporaneamente depositato nelle apposite aree per poi essere riutilizzato in sito (se conforme alla normativa vigente in materia), riducendo dunque l’impatto che questa operazione può causare sulla componente in oggetto. In particolar modo, riutilizzando in sito le terre e rocce da scavo prodotte in fase di esecuzione degli scavi, si riduce la produzione di rifiuti e il trasporto/movimentazione di materiale da approvvigionare dall’esterno con conseguente riduzione degli impatti anche sulla componente atmosfera e qualità dell’aria.

Tra gli impatti potenziali sulla componente suolo e sottosuolo si sottolinea la possibilità di sversamenti accidentali da parte delle macchine operatrici. Di conseguenza gli impatti sono da ritenersi moderati e per lo più legati all’eccezionalità di un evento accidentale.

Date le caratteristiche di tali lavorazioni non si ritiene necessario provvedere alla messa in opera di particolari mitigazioni, ritenendo le previste misure gestionali del cantiere sufficienti a ridurre in maniera congrua il rischio di contaminazione del suolo.

Pertanto, alla luce di quanto sopra relazionato dallo SPA, viene ritenuto che gli impatti determinati dalla realizzazione delle opere previste in fase di cantiere sono da considerarsi nulli/trascurabili.

Fase di esercizio

Con riferimento alla “dimensione fisica” dell’opera in esame, la realizzazione della nuova viabilità comporterà un consumo di suolo che, ad opera terminata, risulterà permanente.

L’opera in progetto, inoltre non è soggetta alla separazione e trattamento delle acque meteoriche di dilavamento (di prima pioggia e di lavaggio) ai sensi del R.R. n. 4 del 24/03/2006.

Per il progetto di invarianza idraulica, le acque della carreggiata saranno convogliate attraverso fossi di guardia a lato della strada, come da Relazione di Invarianza idraulica, allegata allo SPA. Per gli aspetti qualitativi si prevede l’inerbimento con particolari specie erbacee che favoriscano la sedimentazione, l’invaso e il trattamento delle acque di dilavamento.

Infine, poiché l’area non è servita dalla rete fognatura pubblica, le acque reflue derivanti dai servizi igienici temporanei, ai sensi dell’Allegato B del Regolamento Regionale n. 6 del 29 marzo 2019, vengono assimilate alle acque domestiche e convogliate, previo trattamento mediante vasca Imhoff, negli strati superficiali del sottosuolo mediante la realizzazione di trincee di subirrigazione, ai sensi dell’art. 7 del R.R. n. 6 del 29/03/2019. Tale trattamento non costituisce potenziale impatto negativo sulla componente poiché regolamentato dalla normativa regionale.

Alla luce delle valutazioni svolte, viene definito l’impatto in fase di esercizio sulla componente suolo e sottosuolo nullo/trascurabile.

Ambiente idrico sotterraneo

Fase di cantiere

Le acque della carreggiata saranno convogliate attraverso fossi di guardia a lato della strada, come da Relazione di Invarianza idraulica.

Le acque reflue assimilabili alle domestiche derivanti dalle baracche, wc e altri locali installati in sito durante le attività di cantiere verranno raccolte in vasche Imhoff e il refluo depurato verrà raccolto in apposite vasche e poi smaltito come rifiuto ai sensi della normativa vigente.

Per l’eventuale lavaggio autobetoniere è previsto un impianto di trattamento a ciclo chiuso delle acque. Di conseguenza le acque trattate provenienti da questo impianto non saranno scaricate ma riutilizzate esclusivamente per l’operazione di lavaggio delle autobetoniere e delle autopompe.

Il progetto prevede, inoltre, la realizzazione di opere d'arte maggiori in corrispondenza delle Rogge Ticinello e Speziana mediante infissione di pali trivellati fino a 18 m di profondità atti a sostenere l'impalcato e le fondazioni del manufatto. Si prevede l'utilizzo di fango bentonitico e sonda a rotazione per la trivellazione dei pali anche in presenza di terreni sciolti.

Si precisa dunque che, dalle indagini effettuate presso l'area relativa al Piano Attuativo ATC -PL 1 in cui la soggiacenza della falda è stata riscontrata alla profondità variabile di circa 2,10 -2,90 m, il potenziale impatto dovuto alla realizzazione delle opere d'arte maggiori in corrispondenza del tracciato delle Rogge, possa considerarsi modesto.

Alla luce di quanto sopra esposto, il potenziale impatto dovuto alla fase di cantiere sull'ambiente idrico sotterraneo, viene considerato modesto.

Fase di esercizio

Gli indicatori di criticità presi in esame per la valutazione degli aspetti che influiscono sullo stato quantitativo del corpo idrico sotterraneo interessato dall'opera di derivazione sono: trend piezometrico, subsidenza e soggiacenza.

In fase di esercizio non vengono identificati elementi che comportino la variazione quali/quantitativa delle acque sotterranee; si evidenziano, inoltre, l'assenza di subsidenza, la soggiacenza in equilibrio e il trend piezometrico costante.

A fronte di quanto evidenziato, viene asserito che, per la specifica componente in oggetto, gli impatti indotti siano ritenibili nulli/trascurabili.

Vegetazione, flora, fauna, ecosistema e biodiversità

L'analisi dell'impatto ambientale causato dalla realizzazione dell'opera in progetto sulla componente vegetazione, flora, fauna, ecosistema e biodiversità è condotta ai sensi delle linee guida nazionali (n. 28/2020 "Linee Guida del Sistema Nazionale per la Protezione Ambientale – SNPA") e regionali (DGR n. X/5565 del 12 settembre 2016 "Linee guida per la valutazione e tutela della componente ambientale biodiversità nella redazione degli studi di impatto ambientale e degli studi preliminari ambientali e a supporto delle procedura di valutazione ambientale").

Fase di cantiere

Durante l'esecuzione dei lavori verranno attuate delle misure comportamentali per rendere minime le incidenze in questa fase. Dal punto di vista ecosistemico gli eventuali impatti legati alla realizzazione dell'opera nella configurazione di progetto definitivo sono riconducibili alla diminuzione di funzionalità ecologica degli ambiti interferiti dalle attività di cantiere, provocata dalla produzione ed emissione di polveri e dall'aumento del disturbo acustico percepibile dai contingenti faunistici che frequentano il territorio circostante, alla temporanea alterazione della bio-permeabilità del territorio in esame e del conseguente consumo di suolo.

Gli impatti maggiori a carico della fauna si registrano in fase di realizzazione dell'opera essenzialmente per la produzione di rumore generato dai mezzi d'opera durante le lavorazioni e per l'occupazione di parte del territorio con l'area di cantiere.

Vengono ritenute interferenze minime tenendo conto che temporalmente si limita alla durata dei lavori. In tale fase si registrerà un allontanamento temporaneo dalla zona, ma con il cessare dell'interferenza gli animali si riappropriano dell'area.

A fronte di quanto evidenziato, viene asserito che gli impatti, per le specifiche componenti in fase di cantiere, siano ritenibili modesti.

Fase di esercizio

Per quanto riguarda gli aspetti ecosistemici e le reti ecologiche, in particolare ciò che concerne la presenza del PLIS Lambro Meridionale e del Ticinello, si evidenzia che il progetto in esame interferisce con elementi secondari identificati dalla pianificazione all'interno della rete ecologica locale. Dal punto di vista del verde e degli ecosistemi, tenendo conto della Carta delle sensibilità allegata al PGT del Comune di Siziano e della presenza del PLIS Lambro Meridionale e del Ticinello, l'area è classificata come "sensibilità alta".

Si può dunque ipotizzare, in base alle analisi svolte, che l'attuazione dell'opera prevista causerà perdita di naturalità e causerà effetti negativi sia in termini di consumo del suolo sia in termini di aspetti ecosistemici-naturali. La nuova area progettuale, infatti, comporta un aggravio del consumo di suolo inedito. Ciò nonostante la scelta di localizzare la nuova viabilità può comportare benefici dal punto di vista del traffico veicolare e un maggiore collegamento tra le aree industriali.

In relazione alla specifica componente faunistica la realizzazione dell'opera può generare delle interferenze riconducibili alle seguenti categorie:

- Ripercussioni sulla fauna in termini di degrado;
- Ripercussioni sulla fauna in termini di perturbazione.

Dal punto di vista progettuale sono previsti ecodotti faunistici al fine di limitare gli impatti sulla fauna e sull'ecosistema presenza nelle aree limitrofe all'area di intervento.

Inoltre sono previsti opere di mitigazione al fine di limitare e di conseguenza ridurre gli impatti sull'ambiente.

A fronte di quanto evidenziato, viene asserito che gli impatti, per le specifiche componenti in fase di esercizio, siano ritenibili modesti.

Mitigazioni e compensazioni

Dalle valutazioni svolte nel quadro di riferimento ambientale, vengono proposti i seguenti interventi di mitigazione e compensazione, finalizzati alla minimizzazione delle interferenze ambientali e paesaggistiche dell'opera in progetto:

- Realizzazione di filari arborei frammisti a siepi arboreo arbustive dense al fine di mascherare l'intervento previsto da progetto.

Paesaggio

L'opera in progetto sorgerà su un'area attualmente destinata ad uso agricolo.

Per quanto concerne la percezione dell'intervento in progetto dai principali punti visivi, la struttura del paesaggio, caratterizzata principalmente dalla frequente presenza di filari arborei a delimitazione dei numerosi campi coltivati nelle vicinanze e dalla presenza di una maglia di edificato a destinazione produttiva (zona industriale posta a nord dell'intervento), non consente di percepire del tutto le modificazioni della configurazione paesaggistica.

Un'ulteriore riduzione del possibile impatto visivo che l'opera in progetto può causare è data dall'attuazione di opere di mitigazione visive mediante l'installazione di filari arborei lungo il perimetro dell'area che si inseriscono in quello che è il contesto paesaggistico di riferimento.

Fase di cantiere

L'approntamento delle aree di cantiere ed il connesso scotico del terreno vegetale, nonché le altre attività di cantiere necessarie alla realizzazione del progetto, sono all'origine di potenziali impatti in fase di cantiere. La presenza di mezzi d'opera e, più in generale, quella delle diverse tipologie di manufatti tipici delle aree di cantiere (quali baraccamenti, impianti, depositi di materiali, ecc.) potrebbe costituire un elemento di intrusione visiva, originando una modificazione delle condizioni percettive. Con riferimento alla tipologia di impatto in esame, un primo fattore da considerare ai fini della stima della sua rilevanza è rappresentato dalla durata e dalla reversibilità, che sono rispettivamente limitate nel tempo e totalmente reversibili.

Un secondo fattore da tenere in considerazione ai fini suddetti è rappresentato dal contesto di localizzazione delle aree di cantiere. Tali aree non andranno ad interessare zone diverse da quelle per la realizzazione della nuova viabilità. In ragione di tali considerazioni viene affermato che gli effetti determinati dalla presenza delle aree di cantiere e dei relativi manufatti risultano nulli/trascurabili.

Fase di esercizio

L'insieme delle opere previste per la realizzazione del progetto in esame potranno incidere sulle condizioni naturali ed antropiche che costituiscono il paesaggio complessivo dell'area in esame. Le opere di mitigazione poste al confine dell'area di intervento prevedono la riduzione dell'impatto sul paesaggio, creando una continuità visiva data dagli elementi naturali inseriti nel contesto. Vista, in particolar modo, la ridotta estensione del progetto in esame e come esso si inserisce nel contesto territoriale di riferimento, viene affermato che l'impatto sulla componente percettiva generata dal progetto stesso può essere considerato nullo/trascurabile.

Patrimonio storico-culturale e archeologico

L'area in cui è prevista la realizzazione della nuova viabilità non è interessata direttamente da elementi di pregio storico-culturale.

Sistema agrario e rurale

Il territorio in cui si inserisce l'opera in progetto è caratterizzato dalle dimensioni elevate delle stanze agricole a coltivazione risicola.

In particolare, l'area in cui è prevista la realizzazione della nuova viabilità è interessata dalla presenza di coltivazioni risicole. In virtù delle opere mitigative che consistono nella realizzazione di filari alberati lungo il perimetro della nuova strada, viene affermato che, sia in fase di cantiere ma anche in fase di esercizio, i possibili impatti generati dalla realizzazione dell'opera sulla componente in oggetto saranno pressoché nulli/trascurabili.

Salute pubblica e benessere dell'uomo

Allegato allo SPA è stato presentato uno specifico approfondimento specialistico in merito alla componente "Salute pubblica" redatto ai sensi della DGR lombarda n. 4792 del 08.02.2016.

Le analisi e le conseguenti valutazioni condotte dallo Studio, a cui si rimanda per approfondimenti, hanno condotto a quantificazioni del possibile impatto sulla salute pubblica quantificabile in entità non significativa.

Valutazione finale degli impatti ambientali

Il capitolo dello SPA presenta gli esiti finali della valutazione che discendono dagli approfondimenti valutativi specialistici condotti sulle singole componenti ambientali.

Il giudizio finale è stato definito separatamente per la fase di cantiere e di esercizio e viene espresso mediante una matrice di correlazione tra l'intensità e l'estensione del progetto con l'impatto che questo causa su ogni singola componente ambientale considerata. Si rimanda alla consultazione dello SPA per approfondimenti.

In conclusione, la valutazione dei potenziali impatti causati sull'ambiente e sulla salute dell'uomo in relazione alla realizzazione delle opere progettuali previste per la nuova viabilità nel Comune di Siziano ha permesso di attribuire un grado di giudizio complessivo "Trascurabile" per le fasi considerate (di cantiere, di esercizio).

Allegati allo SPA:

- Allegato 1: Relazione geologica redatta da Dott. Geol. Alberto Pagano, Aprile 2022
- Allegato 2: Relazione invarianza idraulica redatta da Arch. Marco Amosso dello studio L22, Marzo 2022
- Allegato 3: Studio di Impatto Viabilistico redatta da Logit Engineering, Aprile 2022
- Allegato 4: Previsione impatto acustico redatta da Ing. Giulio Trebeschi e Ing. Giulio Gandini dello Studio Trebeschi, Aprile 2022
- Allegato 5: Phase II soil and groundwater investigation at an agricultural land. Siziano (PV) redatta da TAUW, Dicembre 2020
- Allegato 6: 3086 ES A RT 09 - OOUU_Stralcio redatta da Arch. Marco Amosso dello studio L22, Marzo 2022
- Allegato 7: 3086 ES A RT 03 - Piano di sicurezza e coordinamento redatto da Arch. Marco Amosso dello studio L22, Marzo 2022
- Allegato 8: 3086 ES A RT 07 - Documentazione fotografica redatta da Arch. Marco Amosso dello studio L22, Marzo 2022
- Allegato 9: Tavola n. 3086 EA-001 – redatta da L22, Marzo 2022
- Allegato 10: Tavola n. 3086 EA-010– redatta da L22, Marzo 2022
- Allegato 11: Tavola n. 3086 EA-011a– redatta da L22, Marzo 2022
- Allegato 12: 3086 ES A RT 12 Computo metrico estimativo di massima redatta da L22, Marzo 2022
- Allegato 13: Studio di ricaduta inquinanti atmosferici da traffico veicolare - valutazione modellistica previsionale redatto da Studio associato Ingegneria e Ambiente e Studio associato Professione e Ambiente, Maggio 2022
- Allegato 14: Approfondimento valutativo sulla salute pubblica redatto da Studio associato Ingegneria e Ambiente e Studio associato Professione e Ambiente, Maggio 2022.

Documentazione integrativa agli atti con prot. n. 48723 del 03/10/2022

A seguito della richiesta di integrazioni allo Studio Preliminare Ambientale, la Società proponente ha presentato il documento "*Riscontro alla nota della Provincia di Pavia n.43367 del 01/09/2022 - chiarimenti ed integrazioni*" con allegati.

Di seguito si riporta una sintesi dei contenuti delle integrazioni presentate per i principali argomenti, rimandando alla consultazione della documentazione presentata per approfondimenti.

ASPETTI DI INVARIANZA IDRAULICA E IDROLOGICA

Ai fini dell'invarianza idraulica, lo smaltimento delle acque meteoriche avverrà con scarico in corpo idrico superficiale (Roggia Speziana). I fossi di guardia saranno dimensionati in modo da costituire volume di invaso. Per lo scarico in roggia si privilegeranno metodi di scarico a gravità. In fase di progetto definitivo/esecutivo verrà aggiornato il calcolo dell'invarianza idraulica in funzione della nuova tipologia della sezione stradale (da F2 a C2) e sarà utilizzata la "Procedura Dettagliata".

Pertanto ai sensi della d.g.r. 14 dicembre 2020 n. XI/4037 e dei relativi allegati tecnici, verrà redatta la necessaria documentazione in fase definitiva del progetto ai fini della richiesta di autorizzazione allo scarico in CIS.

Inoltre, sempre in fase definitiva/esecutiva sarà redatta apposita documentazione atta a dimostrare la compatibilità dei singoli manufatti di attraversamento con le condizioni idrauliche riscontrate.

In allegato viene trasmessa la Relazione geologica, idrogeologica e sismica.

BIODIVERSITÀ, SITI RETE NATURA 2000- AGRICOLTURA E FORESTE

In risposta alle integrazioni richieste sono presentate Relazione forestale, Relazione illustrativa tipologie di ecodotti e Relazione illuminotecnica che forniscono indicazioni circa:

- quadro dettagliato del reale assetto vegetazionale e faunistico dell'area in esame "individuazione degli elementi di valore (biotopi) riscontrati nel PLIS con evidenziata la distanza dalla futura infrastruttura stradale e il loro eventuale interessamento";
- tipologia e alla possibile localizzazione di ecodotti e sottopassi faunistici (attraversamenti "inferiori");
- specificazione nel dettaglio degli interventi previsti a carico dei corsi idrici (lunghezza del tratto interferito, soluzioni progettuali per l'attraversamento, interventi vegetazione spondale e del greto, eventuali interventi sull'alveo e sulla fauna ittica);
- chiarimenti circa il potenziale interessamento di un'area classificata bosco ai sensi dell'art. 42 della legge regionale 5/12/2008, n. 31 (Testo unico delle leggi regionali in materia di agricoltura, foreste, pesca e sviluppo rurale); quindi alla sua localizzazione/estensione e alle opere previste a suo carico in riferimento all'eventualità di eseguire "trasformazione di bosco" in base alla normativa paesaggistica e forestale;
- interventi di riduzione della vegetazione arboreo arbustiva lungo le rogge dovuti alla costruzione della strada, quantificazione in numero e specie da eliminare, indicazione di interventi di piantumazione compensativa con specie autoctone di pregio in zona limitrofa;
- inserimento paesaggistico dell'infrastruttura stradale, realizzazione di fasce di mitigazione pluristratificate e diversificate con utilizzo di un maggior numero di specie arboree e arbustive, realizzazione di filari o fasce arbustive ortogonali alla strada in posizione significativa;
- progetto specifico relativo all'illuminazione stradale che preveda l'adozione di misure per il contenimento delle emissioni luminose secondo la normativa di riferimento in vigore, al fine di ridurre le interferenze sulla fauna, come ad esempio: l'effetto barriera provocato dalla luce artificiale sugli spostamenti delle specie con ecologia notturna, l'alterazione dei ritmi circadiani e della fisiologia e comportamento individuali, che si riflettono sul funzionamento degli ecosistemi.
- definizione delle opere di compensazione in fase definitiva/esecutiva tramite la redazione di apposita documentazione, comprensiva del cambio di categoria stradale (da F2 a C2);
- descrizione degli attraversamenti della strada di progetto in funzione della tutela degli utenti ciclopedonali, eventuale corsia dedicata a lato strada in alcuni punti critici;
- Recepimento delle indicazioni, in fase di progetti definitivo/esecutivo, circa la realizzazione del canale di raccolta delle acque di banchina con criteri naturalistici, bordi sinuosi e con la previsione di alcune porzioni di dimensione maggiore;
- Spostamento dell'area St_serv all'interno del perimetro dell'ambito come concordata con il Comune di Siziano, al fine di migliorare la funzionalità della nuova realizzazione.

VIABILITÀ

- Recepimento della prescrizione circa il cambio di classificazione da categoria F2 a B2. I dettagli circa le esatte dimensioni delle corsie, carreggiate e relative fasce di rispetto, saranno affrontate ed approfondite nella successiva redazione del progetto per approvazione degli enti competenti.
- Recepimento dell'indicazione in merito al raccordo della nuova strada in progetto con la S.P. 40 (di competenza della Città Metropolitana di Milano). Si rimanda al progetto definitivo/esecutivo la verifica del deflusso in rotatoria del tratto stradale di competenza della Provincia di Pavia.
- Recepimento, nella successiva redazione del progetto definitivo/esecutivo, delle seguenti indicazioni relative alle caratteristiche stradali, in caso l'intero asse stradale venga trasferito nelle competenze dell'ente provinciale:
 - in considerazione del significativo transito di mezzi pesanti indotti dagli insediamenti della zona industriale, occorrerà intervenire praticando una fresatura profonda 11 cm con successiva stesa di Binder cm 6 e strato di tappeto di usura di cm 5 ed infine posa della segnaletica orizzontale e verticale secondo le prescrizioni del Codice della Strada.

- In riferimento alla rotatoria esistente lungo l'asse alla fine del primo rettilineo, provenendo dalla S.P. n° 205 "Vigentina" occorrerà ridurre la corona centrale di almeno mt. 2.00 per agevolare la marcia e le manovre dei mezzi pesanti in circolazione."

PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E PAESISTICA

Con le integrazioni viene presentato l'esame d'impatto paesistico redatto secondo i criteri stabiliti da Regione Lombardia nel PTR e nella DGR n.11045 del 8 Novembre 2002.

Detto esame, valutati la sensibilità paesistico ambientale del sito e il grado d'incidenza del progetto, conclude assegnando una valutazione pari a 9, impatto paesistico sopra la soglia di rilevanza ma sotto la soglia di tolleranza.

Viene evidenziato che la valutazione è stata effettuata per il progetto relativo ad una strada di tipo F2.

Si specifica, inoltre, che le opere di inserimento ambientale previste assumeranno un ruolo essenziale nella mitigazione degli aspetti percepibili del progetto, fornendo importanti funzioni quali il mascheramento dell'infrastruttura e la valorizzazione ambientale dell'intera area.

EMISSIONI IN ATMOSFERA

- Completamento della documentazione con le rose dei venti specifiche per ciascuna stazione indicata".
- Circa il commento in relazione alla durata effettiva del cantiere, anche in riferimento a quanto riportato sulla classificazione del cantiere come opera viaria mobile, viene riferito quanto segue.

All'interno dello SPA viene esposto:

"Dall'analisi dalla documentazione progettuale, si desume che le attività di scavo principali riguarderanno per lo più operazioni di scotico del terreno vegetale antecedentemente alla posa degli strati di inerti per la formazione di rilevati. In termini generali si stimano preventivamente circa 8000 mc di terreno movimentato (scavo, fabbisogno di inerti, ecc.) per un tempo di realizzazione stimabile in circa 12 mesi".

Come si evince del cronoprogramma di seguito riportato e già esposto nello SPA, le operazioni di scavo/scotico e formazione di rilevati, (attività che come detto possono considerarsi come principali sorgenti di materiale polverulento), avverranno complessivamente nell'arco di circa 12 mesi (operazioni di scavo dal mese di novembre 2022 al maggio 2023 e formazioni di rilevati dal mese di febbraio 2023 all'ottobre 2023).

In applicazione della metodica valutativa riferita alle "Linee guida per la valutazione delle emissioni di polveri provenienti da attività di produzione manipolazione trasporto carico o stoccaggio di materiali polverulenti (ARPAT)", all'interno dello SPA sono state prese come riferimento per la verifica degli effetti della fase di cantiere, le soglie relative a un numero di giorni di attività compreso tra i 250 e 200 giorni/anno. Tale scelta è stata individuata scomputando dai 12 mesi di attività sopra richiamati i giorni feriali (es. sabato e domenica) stimando pertanto una media pari a circa 250 giorni di lavoro.

Al fine di fornire un riscontro esaustivo, viene riportata la valutazione della fase di cantiere considerando le soglie relative a un numero di giorni di attività maggiore di 300 giorni/anno.

- Vengono riportate le coordinate dei ricettori individuati e inseriti nel modello matematico.
- Vengono riportate le tabelle relative ai fattori di emissione della Regione Lombardia INEMAR con riferimento all'anno 2017 (utilizzati all'interno delle modellizzazioni condotte) e all'anno 2019. Dal raffronto dei valori esposti, ed in particolare degli inquinanti NOx e PM10, si osserva una diminuzione per l'anno 2019 rispetto all'anno 2017. Da ciò si può sostenere che le simulazioni modellistiche già predisposte e contenute nello SPA siano da considerarsi cautelative. Pertanto non viene ritenuta necessaria l'esecuzione di una rivalutazione modellistica e si riconfermano le conclusioni degli approfondimenti specialistici già condotti nello SPA:
- Circa la richiesta di esplicitare se e quali altri fattori di emissione sono stati utilizzati e fornire completamento della documentazione presentata riportando gli input emissivi così come sono stati forniti al modello, viene riferito quanto segue.

In input al modello matematico di simulazione sono stati utilizzati flussi veicolari (desunti dallo specifico studio del traffico) espressi in "veicoli equivalenti" che rappresentano il veicolo convenzionalmente utilizzato per la trasformazione dell'insieme dei veicoli (es. leggeri e pesanti) in mezzi con lunghezza convenzionale di un'automobile. Da ciò si potrebbe utilizzare direttamente un fattore di emissione specificatamente rappresentativo della categoria "autovetture" (es. settore automobili dell'INEMAR).

In termini cautelativi, nello studio in oggetto, le modellizzazioni sono state condotte considerando un fattore di emissione medio, per ogni inquinante, delle categorie indicate dall'inventario INEMAR e rapportato/proporzionato sul parco auto della Provincia di Pavia (fonte ACI). Come già citato

all'interno dello SPA, tale approccio è da considerarsi cautelativo in quanto vengono così ricompresi anche fattori di categorie veicolari con emissioni più rilevanti rispetto alle singole automobili (associabili ai veicoli equivalenti forniti dallo studio viabilistico).

RUMORE

In riferimento alla richiesta di presentare un piano di monitoraggio che preveda misure post operam del clima acustico, in fase di esercizio della strada, viene trasmesso un "Piano di Monitoraggio del clima acustico" redatto da professionista abilitato.

OSSERVAZIONI DELLA SOCIETA' BORGO CASATICO

In relazione alle osservazioni proposte dalla suddetta Società, viene esposto quanto segue:

- In fase di progetto definitivo/esecutivo verrà proposto lo schema dei fossi irrigui per garantire la continuità dell'approvvigionamento delle acque.
- Per la realizzazione delle opere di mitigazione, il Comune ha previsto di istituire una servitù sui terreni interessati.
- Salvo diversa indicazione dell'ente competente, in fase di progetto definitivo/esecutivo sarà previsto un accesso ai mezzi agricoli dalla nuova proprietà ai terreni contraddistinti con mappali 345 e 395 del Foglio 3.

OSSERVAZIONI DI TELECOM ITALIA

Viene preso atto di quanto osservato da Telecom Italia. Si evidenzia che, qualora in fase di realizzazione dell'infrastruttura fosse riscontrata la presenza di tubazioni in MCA, lo stesso sarà gestito ai sensi della normativa vigente. Inoltre verranno rispettate tutte le norme di sicurezza previste per il lavoratore ai sensi del D.Lgs n°81/2008.

OSSERVAZIONI DI SNAM

A riscontro a quanto richiesto e osservato nel parere trasmesso da SNAM, vengono presentate:

- tavola 3086 EA – 008 (presente in Allegato n°7) per il progetto, le interferenze, le fasce di rispetto, ecc.
- tavola 3086 EA -0002 (presente in Allegato n°8) per la posizione dei picchetti che individuano il metanodotto e relativo verbale di picchettamento, documento 3086 ES A RT 14 (presente in Allegato n°9).

OSSERVAZIONI DEL CONSORZIO DI BONIFICA – EST TICINO VILLORESI

Viene preso atto di quanto osservato dal consorzio. Viene specificato, inoltre, che nel progetto preliminare l'attraversamento della "Roggia Ticinello", così come quello della "Roggia Speziana" è costituito da un manufatto di cemento armato gettato in opera, fondazioni e impalcato sostenute da pali. Nel progetto definitivo/esecutivo sarà integrata la documentazione progettuale fornendo i dettagli costruttivi e le modalità realizzative oltre ad apposita relazione idraulica atta a dimostrare la compatibilità idraulica del manufatto.

Il dettaglio circa le fasce di rispetto come previste da Regolamento DGR n. X/6037 del 19/12/2016 e i richiami al Regolamento consortile saranno recepiti nella successiva redazione del progetto.

OSSERVAZIONI DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI MILANO

Viene preso atto di quanto osservato dalla Città Metropolitana di Milano. Il progetto definitivo dell'infrastruttura sarà redatto ai sensi della normativa urbanistica nazionale e regionale vigente.

Documentazione integrativa volontaria agli atti con prot. n. 51061 del 14/10/2022

L'ulteriore documentazione integrativa presentata dalla proponente è composta da una nota di trasmissione, nella quale vengono proposte alcune osservazioni circa il parere espresso dal Parco Agricolo Sud Milano, e l'aggiornamento del Bilancio Ecologico con l'applicazione del metodo STRAIN di cui alla DDG n. 4517 del 07.05.2007, a fronte del cambio di categoria stradale della nuova viabilità prevista da progetto (da categoria F2 a C2).

In particolare, relativamente al parere del Parco Agricolo Sud Milano, viene osservato quanto segue.

"A fronte del parere tecnico fornito dal Parco Agricolo Sud Milano presente agli atti con prot. n°39303 del 02/08/2022, si sottolinea che l'intervento in oggetto, anche a seguito di cambio categoria stradale, risulta conforme rispetto agli strumenti urbanistici vigenti. Inoltre, si evidenzia che le compensazioni di tipo naturalistico sono state calcolate secondo il METODO STRAIN di Regione Lombardia di cui alla D.D.G. n°4517 del 07/05/2007."

Infine, viene comunicato che, a titolo cautelativo, in data 10/10/2022 sono stati prelevati nuovi campioni di acqua di falda. I certificati analitici degli stessi, non appena disponibili, saranno resi pubblici e trasmessi come integrazioni volontarie.”

----- 0 -----

Pareri / osservazioni espressi dagli Enti / soggetti coinvolti nel procedimento.

Telecom Italia, nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 37726 del 25/07/2022

Facendo seguito a quanto da Voi richiesto, inviamo l'indicazione dei nostri sottoservizi in formato elettronico.

Cogliamo, altresì, l'occasione per ribadire come le informazioni che da parte nostra vengono fornite in tema di dislocazione dei cavi telefonici sotterranei, abbiano valore puramente indicativo, fermo restando l'obbligo da parte dell'impresa esecutrice dei lavori di scavo, di effettuare in via preventiva saggi a mano per la precisa individuazione degli impianti sotterranei, e ciò in virtù del principio per cui l'attività di scavo è da considerare attività pericolosa, ex art. 2050 codice civile.

Vi segnaliamo inoltre la possibile presenza in alcune tratte delle nostre infrastrutture di tubazioni in MCA.

Resta altresì inteso che, al di là di quanto comunicato, i terzi che intervenendo nel sottosuolo cagionino danni agli impianti della nostra Società, saranno tenuti al relativo risarcimento.

(per la consultazione dell'allegato relativo ai sottoservizi presenti nell'area, si rimanda alla consultazione della documentazione depositata da Telecom Italia).

SNAM, nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 38134 del 26/07/2022

Con riferimento a Vostra prot. 0036195 del 15/07/2022 riguardante la comunicazione di avvio del procedimento delle opere in oggetto, con la presente Snam Rete Gas S.p.A., in qualità di soggetto proprietario e gestore dei servizi interferiti (metanodotto ed opere accessorie) dalle realizzande Vs. opere, segnala quanto segue.

In relazione ai documenti progettuali inviatici, Vi confermiamo che l'opera in argomento interferisce i metanodotti Snam Rete Gas (e le relative fasce di rispetto) destinati ad attività di trasporto del gas naturale ad alta pressione, attività quest'ultima, dichiarata - ai sensi del D.Lgs. 23 maggio 2000 n. 164 (c.d. Decreto Letta) - "attività di interesse pubblico".

Le infrastrutture Snam Rete Gas, opere di Pubblica utilità in pressione e esercizio, sono regolate dal DECRETO 24.11.84 del Ministero degli Interni "Norme di sicurezza antincendio per il trasporto, la distribuzione, l'accumulo e l'utilizzazione del gas naturale con densità non superiore a 0,8" e dal DECRETO 17.04.08 del Ministero dello Sviluppo Economico "Regola tecnica per la progettazione, costruzione, collaudo, esercizio e sorveglianza delle opere e degli impianti di trasporto di gas naturale con densità non superiore a 0,8".

Tuttavia, per poter valutare idoneamente la compatibilità della realizzanda opera con gli esistenti gasdotti Snam Rete Gas S.p.A., risulta essere necessario che da parte Vostra ci venga fornita la seguente documentazione di dettaglio:

- progetto in scala adeguata (1:2000 - 1:500/1:200) con evidenziata l'attuale posizione degli impianti Snam Rete Gas (precedentemente individuati/picchettati) e le relative fasce di rispetto;
- tavola comparativa con evidenziate in rosso le nuove opere e/o giallo le eventuali demolizioni;
- planimetria quotata;
- sezioni dell'opera laddove ci siano attraversamenti dei gasdotti, e comunque siano necessarie per la corretta valutazione dell'interferenza;
- eventuali urbanizzazioni primarie/secondarie da realizzare nelle fasce di rispetto;
- eventuali altre informazioni necessarie per valutare l'opera interferente.

Allo scopo di riportare correttamente sui summenzionati elaborati di progetto, a Vs. cura e spese, il tracciato delle ns. opere, Vi invitiamo a rivolgerVi al nostro personale qualificato del Centro di manutenzione SRG di Pavia (Via Roma,18 – 27028 San Martino Siccomario (PV) – Manager Ing. Marco Pascolini - tel. 0382.498407) il quale, previo rilevamento con idonea strumentazione, accerterà ed individuerà in campo l'esatta ubicazione della condotta fornendo all'occorrenza ulteriori informazioni di dettaglio.

Resta inteso che Snam Rete Gas provvederà a propria cura, ma a tutte spese del Soggetto Interferente, alle attività di propria competenza per la risoluzione delle interferenze.

In tale contesto, necessita per altro evidenziare che i tempi occorrenti per la risoluzione delle interferenze, ove previsti adeguamenti delle nostre condotte, potranno essere valutati solo a seguito della definizione puntuale delle interferenze.

Segnaliamo infine che, in attesa degli esiti dei rilievi di cui sopra, essendo gli impianti emarginati in pressione ed esercizio, all'interno delle fasce di rispetto, nessun lavoro potrà essere intrapreso senza preventiva formale autorizzazione da parte di Snam Rete Gas S.p.A.

Comune di Siziano

Nota acquista agli atti con prot. n. 40134 del 05/08/2022

Verificati gli strumenti urbanistici vigenti ed attuativi del comune di Siziano, in merito al progetto di cui a quanto in oggetto, si individua quanto segue:

- il progetto di variante all'attuale percorso della SP 205 "Vigentina" è inserito negli strumenti urbanistici del Comune di Siziano dagli anni '90 ed è stato da ultimo ripreso nel vigente PGT legandolo quale intervento compensativo alla scheda d'Ambito di Trasformazione denominato ATO-PL1 del Documento di Piano;
- la scheda prescrive:
 1. ai sensi del DPR 142/2004, art. 8 comma1, a carico dei lottizzanti tutti gli interventi di mitigazione dell'impatto acustico dovuto al traffico veicolare esistente e previsto;
 2. che i parcheggi pubblici e/o privati dovranno essere realizzati su superficie semi drenante, con piantagione di un albero pronto effetto (autoctono e tipico dei luoghi) per stallo;
 3. vengano realizzate fasce verdi perimetrali (almeno doppio filare arboreo arbustivo) lungo tutto il perimetro del comparto, con particolare attenzione alla porzione di perimetro a contatto con il PLIS del Lambro Meridionale e del Ticinello;
 4. quale mitigazione percettiva della nuova viabilità, a carico dei lottizzanti dovranno essere realizzati, lungo la stessa, filari arborei autoctoni e tipici del luogo in entrambi i lati, frammisti a siepi arboreo arbustive dense;
 5. per una maggiore sostenibilità dell'intervento (e in recepimento dei Regolamenti Regionali in materia), vengano realizzati bacini para naturali di laminazione, (wet-pond) per la gestione eco efficiente delle acque meteoriche dei tetti e, ove possibile, dei piazzali;
- per una migliore compatibilità ambientale dell'infrastruttura in progetto ed un più consono inserimento della medesima nel PLIS del Lambro Meridionale e del Ticinello questa Amministrazione prescrive inoltre la realizzazione di almeno n. 2 "ecodotti" a scavalco della nuova viabilità al fine di poter tutelare il più possibile la presenza della fauna che vive e si sposta all'interno del parco per una maggiore tutela della biodiversità;
- la nuova viabilità in progetto si configura come naturale e conseguente completamento di un primo tratto di variante alla SP 205 già realizzato nel 2010 contestualmente al PL artigianale, ed approvato con DGP dall'allora Amministrazione provinciale.

Tutto ciò premesso si ritiene di esprimere PARERE FAVOREVOLE alla realizzazione della nuova viabilità prevista nella scheda dell'Ambito di Trasformazione denominato ATC-PL1 con le prescrizioni come sopra elencate ed individuate.

Nota acquisita agli atti con prot. n. 49709 del 07/10/2022

Verificate le integrazioni depositate dalla società proponente e nello specifico la "relazione faunistico-vegetazionale e forestale e interventi mitigativi – compensativi" e la "relazione illustrativa tipologie di ecodotti", e considerata la prescrizione relativa alla modifica di classificazione della nuova viabilità in progetto da tipo "F" a "C2", si ritiene di ribadire il parere favorevole alla realizzazione della nuova viabilità prevista nella scheda dell'Ambito di Trasformazione denominato ATC-PL1, già espresso con nostra nota prot. 9629 del 04/08/2022.

Si condivide quindi la proposta progettuale degli ecodotti di tipo "superiore" a ponte faunistico, come richiesto da questa Amministrazione e si prende altresì atto della modifica di classificazione della nuova viabilità in progetto, da tipo "F" a "C2", individuando che tale modifica non risulta produrre variante allo strumento urbanistico vigente.

Società BORGIO CASATICO SRL

Nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 39891 del 04/08/2022

Riceviamo la comunicazione in oggetto alla quale rispondiamo in qualità di proprietari dei terreni catastalmente individuati come segue:

Fg1 mapp. 924 Qualità: risaia stabile Classe 1 Superficie 17.291 mq R.D. € 222.36 R.A. € 102.70

Fg3 mapp. 348 Qualità: risaia stabile Classe 1 Superficie 21.833 mq R.D. € 231.15 R.A. € 118.40

Fg3 mapp. 352 Qualità: bosco misto Classe U Superficie 1.335 mq R.D. € 2.41 R.A. € 0.48

Fg3 mapp. 354 Qualità: bosco misto Classe 1 Superficie 205 mq R.D. € 0.37 R.A. € 0.07

Fg3 mapp. 355 Qualità: risaia stabile Classe 2 Superficie 7.324 mq R.D. € 77.54 R.A. € 39.72

Fg3 mapp. 345 Qualità: risaia stabile Classe 2 Superficie 3.929 mq R.D. € 41.60 R.A. € 21.31

Fg3 mapp. 357 Qualità: risaia stabile Classe 2 Superficie 4.935 mq R.D. € 61.17 R.A. € 26.76

Fg3 mapp. 351 Qualità: risaia stabile Classe 2 Superficie 3.430 mq R.D. € 36.31 R.A. € 18.60

il tutto come meglio identificato nell'estratto di mappa allegato sotto la lettera "A" alla presente.

Evidenziamo e osserviamo quanto segue, il tutto come rappresentato nella planimetria allegata sotto la lettera B:

1. il tracciato della Roggia Cariola deve prevedere una deviazione verso ovest sui terreni, qualificati come risaia stabile, contraddistinti con i mappali 924 (Fg1) e 345 (Fg3) per dare continuità all'approvvigionamento delle acque, altrimenti interclusi dal nuovo insediamento produttivo.
2. Le opere di mitigazione previste dal progetto insistono sulle aree di proprietà della scrivente, compromettendo l'uso agricolo dei terreni.
3. Consentire l'accesso ai mezzi agricoli dalla nuova viabilità di progetto ai terreni contraddistinti con i mappali 345 e 395 del Fg3.

Nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 49927 del 10/10/2022

Riceviamo la comunicazione in oggetto e desideriamo precisare quanto segue in merito alla relazione redatta da Studio Ingegneria e Ambiente – Chiarimenti ed integrazioni:

- a pagina 8 di 50, sulla sintesi delle osservazioni della Borgo Casatico, al punto 3 correggere il mappale 395 con il mappale 355 del Foglio 3;
- a pagina 45 di 50, alla Richiesta nr. 3, correggere il mappale 395 con il mappale 355 del Foglio 3.

Città Metropolitana di Milano, nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 39179 del 01/08/2022

In riferimento all'oggetto ed alla documentazione verificata, per l'ottenimento del parere in oggetto, si precisa che in linea di massima il parere è favorevole, tuttavia è necessario che la progettazione che riguarda tutto ciò che coinvolge la circolazione stradale della s.p. 40, ed i suoi confini preveda che:

- Il progetto della rotatoria dovrà tener conto di quanto previsto dal D. Lgs 19/04/2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali" e del Regolamento Regionale 24 aprile 2006, n. 7 "Norme tecniche per la costruzione delle - strade";
- Il progetto per la realizzazione della nuova strada e della rotatoria, dovrà prevedere la verifica per l'invarianza idraulica, pertanto se saranno necessarie opere relative, si specifica, che le stesse non saranno gestite da CMM;
- Il concessionario si dovrà far carico dei frazionamenti e delle trascrizioni a favore di Città Metropolitana delle aree che faranno parte del futuro sedime stradale;
- Le fasce di rispetto, sono dettate dallo strumento urbanistico vigente del Comune di Siziano, o diversamente da quanto prescritto dall'art. 26 del D.P.R. 495/92 "Regolamento del nuovo codice della strada";
- detto parere non sostituisce la Concessione/Autorizzazione per tutte le opere viabilistiche, che verrà rilasciata al Comune di Siziano, il quale dovrà inoltrare relativa richiesta alla Città Metropolitana di Milano non meno di sessanta giorni prima dell'inizio dei lavori.

Parco Agricolo Sud Milano, nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 39302 del 02/08/2022

Osservazioni redatte sulla base della documentazione messa a disposizione sul portale del Sistema Informativo Lombardo per la Valutazione di Impatto Ambientale (SILVIA) – costituita dallo Studio Preliminare Ambientale predisposto nell'ambito del procedimento di Verifica di Assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) di cui all'oggetto – e formulate a seguito della nota, pervenuta in data 15/07/2022, Prot. gen. n. 0113212, con la quale il Settore Tutela Ambientale e Biodiversità, Promozione del Territorio, Sostenibilità della Provincia di Pavia ha richiesto agli Enti interessati di esprimere i propri pareri in merito al progetto, da rendersi entro 30 giorni dal ricevimento della comunicazione, coinvolgendo il parco regionale Parco Agricolo Sud Milano in qualità di Soggetto competente in materia ambientale.

Premesso che

Il parco regionale Parco Agricolo Sud Milano, in quanto bene paesaggistico, è sottoposto a tutela sulla base dei principi e della disciplina contenuti nel d.lgs. 42/2004 e s.m.i. “Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell’art. 10 della L. 6 luglio 2002, n. 137”, art. 142, lettera f) “i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi”.

La l.r. 23/04/1990, n. 24, ora confluita nel “Testo unico delle leggi regionali in materia di istituzione di parchi”, l.r. 16/07/2007, n. 16, ha istituito il parco regionale di cintura metropolitana denominato “Parco Agricolo Sud Milano”, ai sensi della l.r. 30/11/1983, n. 86 “Piano generale delle aree regionali protette.

Norme per l’istituzione e la gestione delle riserve, dei parchi e dei monumenti naturali, nonché delle aree di particolare rilevanza naturale e ambientale”.

In base all’art. 157 della l.r. 16/07/2007, n. 16 le finalità del Parco Agricolo Sud Milano sono la tutela e il recupero paesistico e ambientale delle fasce di collegamento tra città e campagna, la connessione delle aree esterne con i sistemi di verde urbano, l’equilibrio ecologico dell’area metropolitana, la salvaguardia, la qualificazione e il potenziamento delle attività agro-silvo-colturali nonché la fruizione culturale e ricreativa dell’ambiente da parte dei cittadini.

Il territorio del Parco è disciplinato anche da un Piano Territoriale di Coordinamento (di seguito P.T.C.) approvato con d.g.r. 7/818 del 03/08/2000, ai sensi dell’art. 19, comma 2, della l.r. 86/83. Il P.T.C. del Parco Agricolo Sud Milano persegue l’obiettivo generale di orientare e guidare gli interventi ammessi secondo finalità di valorizzazione dell’ambiente, qualificazione del paesaggio, tutela delle componenti della storia agraria, dell’ambiente naturale nonché di salvaguardia dell’attività agricola e del paesaggio del Parco.

In rapporto agli obiettivi istitutivi richiamati, di tutela e valorizzazione dell’attività agricola, dell’ambiente e della fruizione, il P.T.C. del Parco è oggetto di una suddivisione generale in “territori” articolati in “territori agricoli di cintura metropolitana” (art. 25, n.t.a. P.T.C.), destinati all’esercizio ed alla conservazione delle funzioni agricolo-produttive, “territori agricoli e verde di cintura urbana, ambito dei piani di cintura urbana” (art. 26, n.t.a. P.T.C.) che costituiscono fasce di collegamento tra città e campagna e i “territori di collegamento tra città e campagna. Fruizione” (art. 27, n.t.a. P.T.C.) che costituiscono fasce di raccordo tra i territori di cintura metropolitana e le conurbazioni esterne al Parco.

Ai “territori” richiamati lo stesso P.T.C. sovrappone “ambiti delle tutele ambientali, paesistiche e naturalistiche” ed “elementi puntuali di tutela ambientale, paesistica, architettonica e monumentale”; tali elementi di tutela, in quanto testimonianza dell’antica organizzazione dell’agricoltura dei territori del Parco Agricolo Sud Milano, devono essere salvaguardati nella loro consistenza e caratterizzazione complessiva anche in relazione al contesto entro il quale sono collocati, evitando che nuovi interventi comportino lo snaturamento degli elementi e dell’ambito nei quali sono inseriti.

* * *

Il presente procedimento riguarda il progetto finalizzato alla realizzazione delle opere di urbanizzazione previste dal Piano Attuativo ATC-PL1 a destinazione “artigianato di servizio” in Comune di Siziano (PV) e incluso nello strumento urbanistico comunale vigente. Gli interventi previsti comprendono la realizzazione di una bretella stradale di collegamento tra la S.P. 40 “Binaschina” e il centro artigiano denominato Cantalupo, con la relativa rotonda di innesto sulla strada provinciale.

L’intervento è assoggettato alla procedura di Verifica di Assoggettabilità alla Valutazione di impatto Ambientale (V.I.A.), ai sensi dell’Allegato IV alla Parte II del d.lgs. 152/2006, nonché ai sensi dell’Allegato B della l.r. 5/2010, al punto 7 “Progetti di Infrastrutture” e lettera h2) “Strade extraurbane secondarie (categorie C ed F del d.m. 05.11.2001) non comprese nell’allegato II bis alla parte seconda del d.lgs. 152/06 o loro varianti e potenziamenti, di interesse provinciale (P1, P2) o locale (L) secondo la classificazione di cui alla d.g.r. 3 dicembre 2004, n. VII/19709 (Classificazione funzionale e qualificazione della rete viaria)”; l’Autorità competente al procedimento è la Provincia di Pavia.

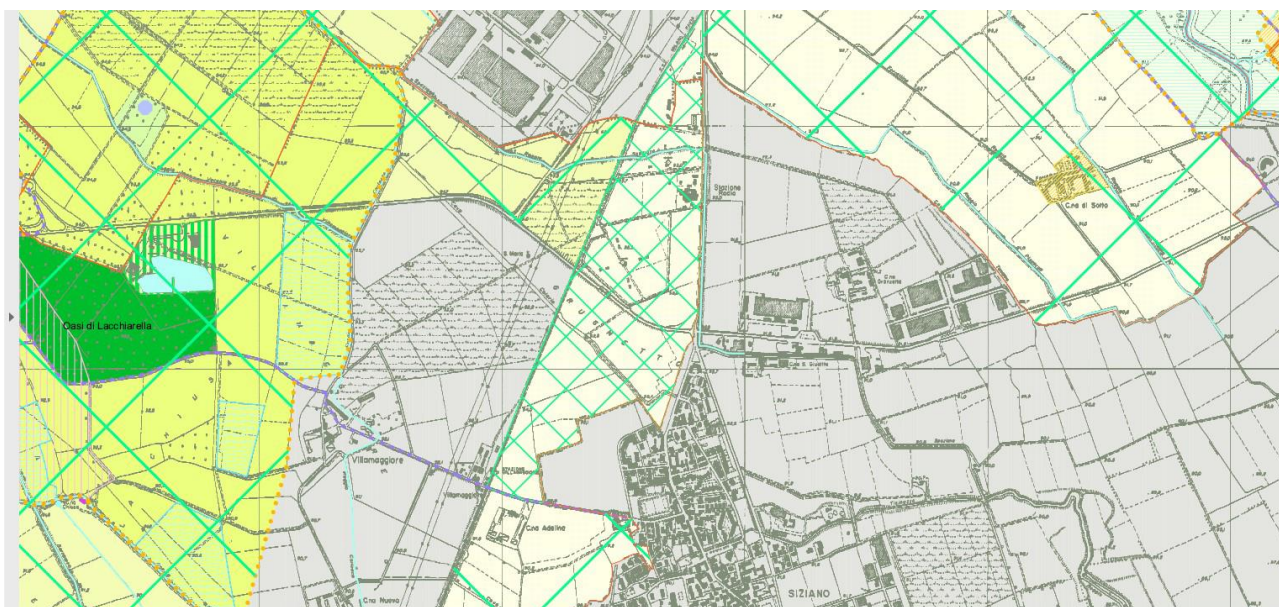
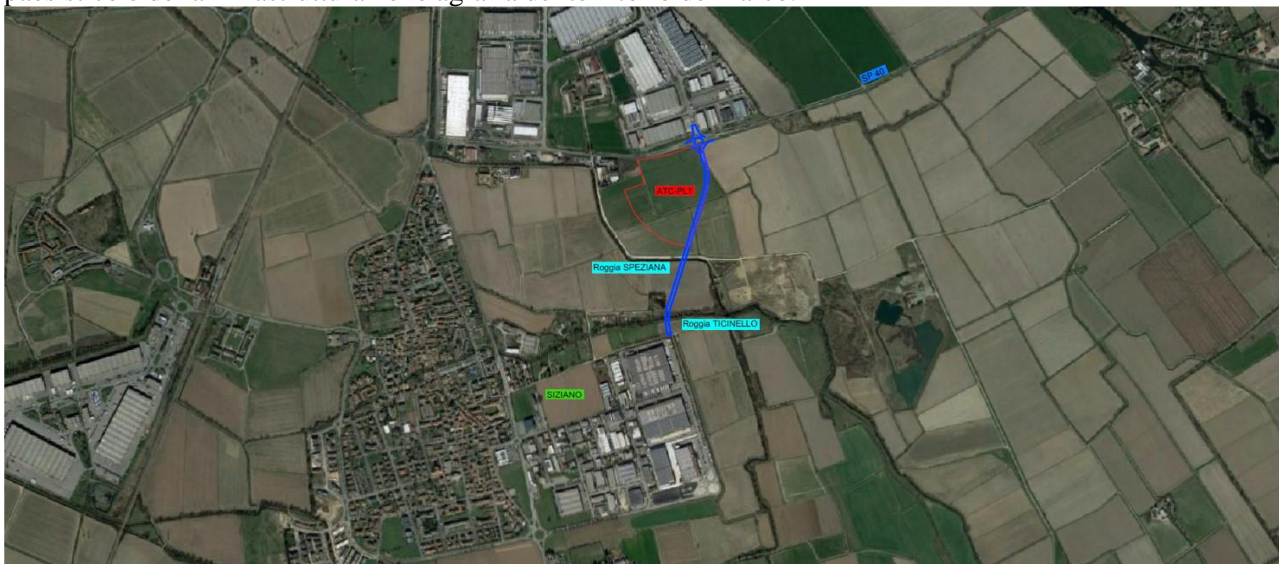
L’area interessata dall’insediamento del nuovo polo artigianale e dalle relative opere di urbanizzazione è posta nella parte settentrionale del Comune di Siziano, in Provincia di Pavia e interferisce con un ambito agricolo collocato esternamente al Parco Agricolo Sud Milano, delimitato a nord dalla zona industriale e dalla S.P. 40 “Binaschina” e a sud dall’insediamento industriale di Cantalupo.

L’area relativa al Piano Attuativo ATC-PL1 è suddivisa in un ambito, posto ad est, adibito a parcheggio pubblico di circa 8.850 m² e un’area destinata ad artigianato di servizio, con superficie fondiaria di circa 35.783 m². E’ prevista la realizzazione di due edifici di un unico piano fuori terra per una Superficie lorda di pavimento (Slp) massima pari a 17.700 m².

La nuova viabilità di progetto si innesta, tramite una nuova rotonda, sulla S.P. 40 “Binaschina” in corrispondenza dello svincolo di via Lombardia. Dopo un’ampia curva, la nuova viabilità si sviluppa per un tratto in direzione sud-ovest per poi dirigersi, in direzione sud fino a raccordarsi con la viabilità esistente nell’area artigianale di Cantalupo.

Il sedime del nuovo tratto stradale, avente uno sviluppo di circa 760 metri, attraversa la roggia Speziana e la roggia Ticinello più a sud, entrambe parte, nei tratti più a monte, del sistema delle acque del Parco Agricolo

Sud Milano sottoposto a tutela in quanto parte integrante della struttura morfologica, del tessuto storico e paesistico e della infrastrutturazione agraria del territorio del Parco.



L'ambito d'intervento, come detto, è posto esternamente al Parco Agricolo Sud Milano, i "territori agricoli di cintura metropolitana" e i "territori di collegamento tra città e campagna" (art. 27, n.t.a. P.T.C.) si estendono in direzione nord e ovest nei Comuni di Pieve Emanuele e Lacchiarella; al di là dell'insediamento di Villamaggiore e della linea ferroviaria Milano-Pavia si trova, ad una distanza di circa 2,4 Km, il Sito della Rete Natura 2000 "Oasi di Lacchiarella".

In linea generale gli insediamenti produttivi e artigianali si configurano quali elementi estranei al contesto agricolo e ambientale che caratterizza il paesaggio rurale tipico della pianura irrigua, sia per il notevole consumo e perdita della permeabilità del suolo generato dalle nuove strutture, sia per lo snaturamento dello stesso paesaggio rurale determinato dall'inserimento dei capannoni destinati alle attività e al deposito delle merci nonché per il transito dei mezzi pesanti in entrata e in uscita dai comparti, in un ambito territoriale già caratterizzato da forti criticità connesse ai flussi di traffico presenti lungo la S.P. 40 "Binaschina".

Il nuovo insediamento artigianale e la viabilità ad esso connessa, seppur posti esternamente ai territori tutelati del Parco Agricolo Sud Milano, determineranno inevitabili impatti sul sistema agricolo comportando consumo di suolo, perdita, impermeabilizzazione e frammentazione di aree agricole nel contesto oltre che impatti sul sistema paesistico: la realizzazione degli interventi comporterà consistenti alterazioni del paesaggio agrario a seguito dall'inserimento dei capannoni e la nuova viabilità determinerà un notevole impatto sugli ambiti agricoli attraversati e sul sistema delle acque irrigue anche per la sua configurazione progettuale che di fatto comporta la cesura trasversale del comparto agricolo, prefigurando la saldatura tra la zona industriale posta a nord e l'insediamento di Cantalupo.

Rispetto alla valutazione degli impatti sul sistema naturalistico e sulle componenti biotiche presenti si deve tener conto delle caratteristiche del contesto più allargato nel quale si collocano gli interventi, contraddistinto

dalla presenza del Sito della Rete Natura 2000, Zona Speciale di Conservazione “Oasi di Lacchiarella” posto più ad ovest, la cui salvaguardia e valorizzazione sono strettamente connesse alla tutela delle aree agricole circostanti, caratterizzate dalla presenza di elementi naturali di rilievo, quali vegetazione ripariale, risaie e marcite, in grado di ospitare differenziate zoocenosi, necessarie per sostenere e potenziare la biodiversità del sito.

E’ fondamentale, pertanto, conservare l’integrità e potenziare la connessione ecologica anche con gli ambiti agricoli della Provincia di Pavia; l’importanza di mantenere l’integrità delle aree poste a contorno dei siti della “Rete Natura 2000”, discende dalla necessità di garantire le connessioni ecologiche dei Siti stessi con le aree circostanti, scongiurandone l’isolamento che condurrebbe ad un impoverimento degli habitat e delle specie presenti.

Per quanto sopra esposto il Parco Agricolo Sud Milano, in qualità di Soggetto competente in materia ambientale, rileva che il nuovo polo per attività artigianali e le relative opere di urbanizzazione, da realizzarsi in Comune di Siziano, comporterà il peggioramento dell’equilibrio ambientale di un contesto territoriale già vulnerabile anche in considerazione della crescente antropizzazione dell’area metropolitana milanese, determinando alterazioni che seppur indirettamente potrebbero incidere sull’integrità degli habitat presenti nel Sito della Rete Natura 2000 “Oasi di Lacchiarella” oltre che sul contesto territoriale e paesaggistico del sud Milano.

ARPA Dipartimento di Pavia e Lodi

Nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 40125 del 05/08/2022

Premessa

La procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA riguarda la realizzazione delle opere di urbanizzazione previste dal Piano Attuativo ATC-PL 1, in sub-ambito per edificio a destinazione artigianato di servizio da compiere nell’area sud della Strada Provinciale n°40 Melegnano- Binasco nel Comune di Siziano (PV).

Il progetto rientra nelle tipologie elencate nell’Allegato B della L.R. 5/2010 al punto 7 lettera h2) “*Strade extraurbane secondarie (categorie C ed F del d.m. 05.11.2001) non comprese nell’allegato II bis alla parte seconda del d.lgs. 152/2006 o loro varianti e potenziamenti, di interesse provinciale (P1, P2) o locale (L) secondo la classificazione di cui alla d.g.r. 3 dicembre 2004, n. VII/19709 (Classificazione funzionale e qualificazione della rete viaria)*”

Descrizione del progetto

Il progetto prevede interventi, considerati opere di urbanizzazione primaria, che comprendono:

- la strada di circonvallazione, per il collegamento diretto del centro artigiano di Cantalupo con la Strada Provinciale n. 40 Melegnano-Binasco.
- la rotatoria, per il collegamento tra la SP n.40 e la suddetta strada.

Inquadramento geografico

L’area è situata a sud della SP n.40 Melegnano-Binasco, all’inizio del territorio comunale al di sotto della zona industriale; Attualmente l’area è oggetto di coltivazioni.

Le aree agricole poste a confine con il nuovo tracciato viabilistico sono classificate dal PTCP come ambiti agricoli strategici: nel dettaglio, si tratta di ambiti di prevalente interesse produttivo e di ambiti di interazione con il sistema ecologico e naturalistico.

Parte dell’area oggetto di intervento ricade all’interno del PLIS “*Parco del Lambro Meridionale e del Ticinello*”.

Il nuovo tracciato viabilistico interferisce con le Rogge Speziana e Ticinello, individuate come “*corsi d’acqua naturali o naturalizzati*”.

Quadro ambientale

ATMOSFERA

Si riportano di seguito i commenti relativi alla parte di simulazione di qualità dell’aria in base alla documentazione pubblicata su SIVAS con riferimento al documento: “*Studio di ricaduta inquinanti atmosferici da traffico veicolare - valutazione modellistica previsionale*” (File “*allegato13.pdf*”) relativo alla Verifica di assoggettabilità a VIA predisposta per la realizzazione delle opere di urbanizzazione previste dal Piano Attuativo ATC-PL 1, in sub-ambito per edificio a destinazione artigianato di servizio da compiere nell’area sud della Strada Provinciale n° 40 Melegnano-Binasco nel Comune di Siziano (PV).

Gli interventi considerati opere di urbanizzazione primaria, oggetto della relazione, comprendono:

- la strada di circonvallazione, per il collegamento diretto del centro artigiano di Cantalupo con la Strada Provinciale n. 40 Melegnano-Binasco.
- la rotatoria, per il collegamento tra la SP n. 40 e la suddetta strada.

Input meteorologico

Il proponente riporta, a pag. 33, di avere ricostruito la situazione meteorologica dell'area di progetto tramite l'applicazione del modello CALMET su dati misurati nell'anno 2021 presso le *“stazioni SYNOP-ICAO di superficie e profilometriche presenti sul territorio nazionale nonché dati sito specifici delle stazioni di ARPA Lombardia di Landriano Cascina Marianna e Lacchiarella v. Molise”*.

Il Proponente riporta nella fig. 15 di pag. 33 la rosa dei venti ottenuta. Le principali direttrici risultano qualitativamente compatibili con quanto disponibile presso ARPA Lombardia: tuttavia, sarebbe stato un utile completamento della documentazione fornire le rose dei venti specifiche per ciascuna stazione indicata.

Il Proponente riporta di avere effettuato specifiche valutazioni relative alla fase di cantiere e alla fase di esercizio.

Fase di cantiere

L'attività di cantiere è stata descritta alle pag. 5-11 dello studio.

Il Proponente riporta, a pag. 7, di avere fatto riferimento alle *“Linee guida per la valutazione delle emissioni di polveri provenienti da attività di produzione manipolazione trasporto carico o stoccaggio di materiali polverulenti (ARPAT)”*.

Il proponente riporta che: *“è possibile classificare il cantiere di un'opera viaria come “mobile”. Il termine mobile deriva dalla caratteristica propria di mobilità del cantiere, risultando spesso in “movimento”: la realizzazione di un asse viario prevede variegate operazioni/lavorazioni lungo tutto il tracciato/percorso previsto dal progetto.”*

Nella documentazione esaminata, le valutazioni sono state effettuate presso **3 recettori discreti** (R1, R2 e R3) di natura residenziale, pag. 7, considerando le attività di rimozione degli strati superficiali, di gestione del materiale e di passaggio dei mezzi pesanti in ingresso/ uscita dall'area di cantiere su percorsi non asfaltati.

Si ritiene corretta la metodologia applicata. Considerando i risultati illustrati a pag. 9-11, (secondo cui risulta che l'impatto del cantiere è compatibile con i recettori più prossimi presenti nell'area), si osserva che il cronoprogramma riportato a pag. 7 mostra una durata dei lavori pari a 12 mesi mentre, così come riportato a pag. 10, il Proponente fa riferimento alla tabella n. 16 delle Linee Guida di ARPA Toscana che considera un numero di giorni di attività compreso tra 200 e 250.

Su questi elementi sarebbe stato utile qualche commento in relazione alla durata effettiva del cantiere anche in riferimento a quanto riportato sulla classificazione del cantiere come opera viaria mobile.

Il proponente riporta inoltre una serie di accorgimenti e le azioni atti a limitare i fenomeni di produzione e dispersione di sostanze polverulente così come descritto a pag. 6 e a pag. 11.

Fase di esercizio

Si prende atto di quanto premesso a pag. 28-29: *“Si tiene a ribadire che oggetto della presente valutazione ambientale è la realizzazione del nuovo asse viario di collegamento tra la SP40 e via Monte Bianco. Le successive valutazioni modellistiche sono pertanto da considerarsi cautelative in quanto, come precedentemente esposto (studio viabilistico), prenderanno in considerazione non solo il traffico deviato sul nuovo asse ma anche gli indotti di traffico riconducibili all'attuazione del Piano di Lottizzazione ATC-PL 1”*.

Codice di calcolo

Il Proponente riporta, a pag. 31, di avere utilizzato il codice di calcolo CALINE 4 che si ritiene adatto allo scopo.

Dominio spaziale e recettori

Il dominio principale, coincidente con il dominio meteorologico ha un'estensione di 20x20 km. Al suo interno il Proponente ha considerato un dominio di calcolo avente un areale di 5 km² a cui *“viene attribuita una griglia con dimensione della cella pari a 30x30 m e un numero di punti pari a 76”* (pag. 32).

All'interno di tale dominio, come riportato a pag. 48-49, sono stati individuati **6 recettori discreti** (R1-R6) tutti di natura residenziale; tali recettori viene indicato siano essere quelli *“più vicini al tratto viario in progetto nonché prossimi alla rete viaria oggetto di possibili variazioni dei volumi di traffico”*. Non sono, tuttavia, state fornite le coordinate dei recettori individuati.

Nella figura di pag. 49 il Proponente ha fornito uno stralcio cartografico di insieme con l'individuazione grafica dei recettori discreti mentre, nelle figure di pag. 49 e 50, sono stati forniti inquadramenti di dettaglio per ciascun recettore.

Flussi veicolari e tratti stradali analizzati

In relazione alla fase di esercizio, al fine di valutare l'impatto sulla qualità dell'aria, il Proponente ha definito, a pag. 12, i seguenti due scenari:

- Scenario 0 relativo alla situazione di fatto/ante-operam;
- Scenario 1 post-operam relativo alla nuova configurazione viaria (flussi veicolari scenario 0 associati alla presenza del nuovo asse in progetto + indotti di traffico riconducibili all'attuazione del Piano di Lottizzazione ATC-PL 1 con la presenza della strada di circonvallazione).

Per quanto concerne i tratti stradali considerati nella modellistica e i volumi di traffico il Proponente riferisce, a pag. 18, di avere recepito e rielaborato i *“dati riguardanti il sistema della mobilità ricavati nell’ambito dello specifico “Studio di impatto viabilistico” redatto da Logit engineering nell’aprile del 2022 nell’ambito del procedimento amministrativo del “Piano Attuativo in sub-ambito area ATC-PL1”*.

Riporta inoltre che *“gli inquinanti presi in esame nello studio sono il PM10 e NO2 tipici e rappresentativi per la sorgente traffico veicolare”*.

Fattori di emissione

Il Proponente riporta a pag. 29 di avere utilizzato i fattori di emissione da traffico veicolare *“desunti dall’inventario delle emissioni della Regione Lombardia INEMAR con riferimento all’anno 2017”*. Si ricorda, a titolo informativo, che sono a disposizione i valori aggiornati riferiti all’anno 2019

(<http://www.inemar.eu/xwiki/bin/view/InemarDatiWeb/Fattori+di+emissione+medi+da+traffico>).

Rispetto a quanto riportato a pag. 29 *“Per ogni inquinante considerato, è stato inoltre rielaborato un fattore di emissione medio proporzionato sulla base del parco auto della Provincia di Pavia ... Anche tale approccio è da considerarsi cautelativo in quanto vengono così ricompresi anche fattori di categorie veicolari con emissioni più rilevanti rispetto alle singole automobili (associabili ai veicoli equivalenti forniti dallo studio viabilistico)”* e a pag. 31 *“Il sistema richiede dati riguardanti i flussi veicolari (n. veicoli/ora), fattori di emissione medi o per tipologia di veicolo presente (g/veic.*km) e dati meteorologici/atmosferici”* sarebbe stato necessario esplicitare se e quali altri fattori di emissione sono stati utilizzati e sarebbe stato un utile completamento della documentazione presentata riportare gli input emissivi così come sono stati forniti al modello.

In merito alle valutazioni sulla qualità dell’aria, gli inquinanti presi in esame nello studio sono PM10 e NO2. Dall’analisi dei risultati della modellazione emerge che gli effetti di ricaduta degli inquinanti interessano, in particolare, le porzioni di territorio più prossime all’infrastruttura stradale in progetto.

I risultati dello studio modellistico, e in particolare i differenziali tra scenario 0 (ante operam) e scenario 1 (post operam) in termini di media annua presso i 6 recettori individuati dal proponente (vd. figura a pag. 49), mostrano un incremento di PM10 e NO2 solo presso il recettore R3 (prossimo al nuovo asse viario), che tuttavia può essere considerato non significativo secondo l’approccio dell’Agenzia Ambientale britannica (UK Environmental Agency), ripreso anche dalle Linee Guida di ISPRA. Le linee guida citate, infatti, affermano che sono da considerarsi non significativi impatti inferiori all’1% del corrispondente valore limite long term o inferiori al 10% del valore limite short term.

A conclusione dello studio, il proponente afferma inoltre che *“In considerazione dei risultati ottenuti e precedentemente esposti, è possibile valutare che la realizzazione del nuovo asse contribuirà positivamente al miglioramento della circolazione, decongestionando i tratti viari prossimi al nucleo abitato di Siziano con conseguenti decrementi delle ricadute di inquinanti presso possibili ricettori residenziali”*.

Si ritiene complessivamente condivisibile tale affermazione.

RUMORE

In riferimento alla componente rumore, sulla base dei contenuti della documentazione, si ritiene che quanto presentato sia conforme alla normativa di carattere ambientale inerente la prevenzione dell’inquinamento acustico per la quale si prescrivono misure post operam; tali misure dovranno essere tenute a disposizione per eventuali attività di controllo.

Nota agli atti con prot. n. 52350 del 21/10/2022

Descrizione del progetto

Il progetto prevede interventi, considerati opere di urbanizzazione primaria, che comprendono:

- la strada di circonvallazione (lunghezza complessiva 767 metri), per il collegamento diretto del centro artigiano di Cantalupo con la Strada Provinciale n. 40 Melegnano-Binasco.
- la rotatoria (diametro 55 metri), per il collegamento tra la SP n.40 e la suddetta strada.

Inquadramento geografico

L’area è situata a sud della SP n.40 Melegnano-Binasco, all’inizio del territorio comunale al di sotto della zona industriale; attualmente l’area è oggetto di coltivazioni. Le aree agricole poste a confine con il nuovo tracciato viabilistico sono classificate dal PTCP come ambiti agricoli strategici; nel dettaglio, si tratta di ambiti di prevalente interesse produttivo e di ambiti di interazione con il sistema ecologico e naturalistico. Parte dell’area oggetto di intervento ricade all’interno del PLIS “Parco del Lambro Meridionale e del Ticinello”. Il nuovo tracciato viabilistico interferisce con le Rogge Speziana e Ticinello, individuate come “corsi d’acqua naturali o naturalizzati”.

Quadro ambientale

ATMOSFERA

In relazione alla componente ATMOSFERA è stata verificata la documentazione integrativa trasmessa dal proponente e si ritiene che abbia risposto a tutto quanto era stato richiesto, pertanto non si rilevano ulteriori elementi di indagine.

RUMORE

In merito alla componente RUMORE si sottolinea che la precedente valutazione espressa dalla scrivente Agenzia3 non richiede “la presentazione di un piano di monitoraggio”, bensì una verifica post operam che attesti il rispetto dei limiti imposti dalla normativa vigente riferiti alla classe acustica in cui ricade l’attività oggetto di valutazione. Tali misure post operam dovranno avere durata atta a caratterizzare l’infrastruttura stradale in considerazione dell’andamento del traffico e delle sue variazioni oltre a tener conto dell’eventuale presenza di recettori sensibili presso cui effettuare le misure. La documentazione prodotta dovrà essere tenuta a disposizione dell’ente competente per eventuali attività di controllo.

ATS Pavia, nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 41058 del 11/08/2022

Il progetto prevede interventi, considerati opere di urbanizzazione primaria, che comprendono:

- la strada di circonvallazione, per il collegamento diretto del centro artigianale di Cantalupo con la Strada Provinciale n. 40 Melegnano Binasco;
- la rotonda, per il collegamento tra la SP40 n.40 e la suddetta strada.

Esaminata la documentazione messa a disposizione sul sito web SILVIA (rif. VER207-PV), visto anche il parere di ARPA Lombardia per quanto concerne la valutazione sulla qualità dell’aria, non si individuano motivi ostativi dal punto di vista igienico sanitario alla non assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale.

Est Ticino Villorosi

Nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 41105 del 11/08/2022

In premessa, ci preme sottolineare il fatto che il reticolo di bonifica di competenza consortile è soggetto al Regolamento di Gestione della Polizia Idraulica, approvato con DGR n. X/6037 del 19 dicembre 2016, il quale definisce i canali di competenza consortile, le relative fasce di rispetto e le attività permesse o vietate nelle stesse.

Il rispetto delle suddette norme di polizia idraulica è indispensabile per la tutela e la salvaguardia dei corsi d’acqua, sia artificiali che naturali, per le loro funzioni ambientali, paesaggistiche, di difesa del suolo, ma anche fruibili, così come espresso nella l.r. 31/2008 e nel r.r. 3/2010.

Dall’esame dei documenti messi a disposizione ed in modo particolare lo Studio Preliminare Ambientale, risulta che parte del tracciato in progetto ricompreso nell’Ambito di riqualificazione descritto nel piano attuativo, interessa il Reticolo di Bonifica e precisamente la Roggia Ticinello Usella la cui fascia di rispetto, stabilita nel succitato Regolamento, è pari a mt. 10.

Si richiede, pertanto, di considerare nella redazione del Piano, il reticolo di bonifica (RIB), inserendo nelle NTA e nelle tavole/ cartografie del piano, rispettivamente, sia i richiami al Regolamento consortile ed i canali con le pertinenti fasce di rispetto quanto opportune tavole particolareggiate del progetto, quali sezioni e modalità costruttive.

Fermo restando la condivisione di massima degli obiettivi declinati nel Rapporto Ambientale, tra cui:

- a) la salvaguardia degli elementi ecosistemici e paesistici ancora presenti sul territorio;
- b) l’incremento attivo del patrimonio di naturalità con nuovi interventi di rinaturazione per uno sviluppo sostenibile;

si è potuto constatare che l’area oggetto d’intervento si trova in un contesto di passaggio tra l’area a sud della zona industriale e un’area a vocazione prevalentemente agricola, oggetto di coltivazioni. In tal senso si ricorda che la funzione del Consorzio, oltre che garantire la costante fornitura idrica a fini irrigui, è di fatto decisiva per il mantenimento dell’attività agricola sul territorio.

A tal proposito, al fine di garantire la tutela delle acque ed il sostenibile utilizzo delle risorse idriche presenti nel territorio, lo scrivente, per quanto di sua competenza, rimane a disposizione per qualsiasi approfondimento e valutazione utile e necessario ai fini del raggiungimento degli obiettivi fissati dal piano attuativo in oggetto.

Nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 52626 del 24/10/2022

In riferimento alla nota prot. 49128/2022 della Provincia di Pavia in indirizzo, trasmessa con PEC del 04/10/2022 ed acquisita agli atti consortili con prot. 9302 del 06/10/2022, dall’esame della documentazione integrativa si ritiene che i contenuti espressi con precedente nota consortile prot. 7597/11.08.2022 sono stati correttamente recepiti.

Si ritiene inoltre che, avendo voi rimandato a successive fasi progettuali il recepimento del vigente Regolamento di Polizia Idraulica, lo scrivente si riserva di esprimere successivo contributo solo in seguito alla verifica della documentazione progettuale di livello adeguato e relativi dettagli costruttivi degli interventi, nonché all'esame della relazione idraulica concernente la compatibilità del manufatto rispetto al contenuto del regolamento di Polizia idraulica attualmente vigente.

In tal senso, sin da ora, ci si rende disponibili, qualora necessario, ad un eventuale confronto tecnico necessario ai fini del raggiungimento degli obiettivi fissati nel piano attuativo in oggetto.

E-DISTRIBUZIONE nota agli atti con prot. n. 52351 del 21/10/2022

In riferimento alla Vostra comunicazione Prot.N.0049128/2022 nostro protocollo E-DIS-04/10/2022-0999398, relativa alla conferenza in oggetto, nel rinnovare la nostra disponibilità a collaborare con l'Amministrazione Provinciale di PAVIA, diamo parere favorevole.

Vi informiamo, inoltre, che eventuali richieste di spostamento di reti di nostra proprietà interferenti, potranno esserci formulate, con le formalità previste dalla Delibera n. 646/15 dell'Autorità per l'Energia Elettrica ed il Gas e di sistema idrico.

Precisiamo che ogni impianto elettrico potrà essere realizzato solo dopo l'autorizzazione rilasciata ai sensi della L.R. n° 52/82 che dei consensi dei privati interessati.

Riteniamo opportuno richiamare la vostra attenzione durante gli interventi effettuati in prossimità di nostri impianti affinché adottiate ogni precauzione al momento dell'esecuzione dei lavori di scavo per evitare ogni contatto con i nostri impianti, che essendo mantenuti costantemente in tensione possono costituire pericolo anche mortale per i vostri operatori, nel rispetto delle prescrizioni di cui al D.Lgs. 81/08.

Resta altresì inteso che, al di là di quanto comunicato, i terzi che intervenendo cagionino danni agli impianti della nostra Società, saranno tenuti al relativo risarcimento dei danni patiti e/o patienti.

----- 0 -----

Valutazioni della Commissione provinciale per la V.I.A.

La Commissione provinciale per la VIA valutato tutto quanto sopra esposto ed in particolare la documentazione prodotta dalla Società proponente INFRASTRUCTURE ITALIA LAND 2 S.R.L. con successive integrazioni, i pareri ed i contributi tecnici degli Enti e dei Soggetti coinvolti, ha espresso le seguenti valutazioni.

VIABILITÀ E TRAFFICO

In considerazione della tipologia dell'opera e della collocazione geografica e territoriale sulla quale la stessa è stata prevista in progetto, si premette che il presente parere viene rilasciato esclusivamente per le aree territoriali di competenza della Provincia di Pavia.

In merito agli aspetti viabilistici, si rilascia **parere favorevole con le seguenti prescrizioni.**

In riferimento al tratto stradale di nuova realizzazione limitatamente all'area di competenza territoriale della Provincia di Pavia (di collegamento tra la viabilità in essere e S.P. n° 40 "Binaschina" nelle competenze di Città Metropolitana di Milano), la costruzione dovrà avere le caratteristiche geometriche previste dal C.d.S., come indicato nelle "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade", di cui al Decreto 5 novembre 2001 del MIT.

In particolare, trattandosi di viabilità extraurbana secondaria, si prescrive la progettazione di una strada di tipo C2 (mt. 9.50 compreso le banchine stradali).

Il raccordo con la suddetta S.P. 40 (di competenza della Città Metropolitana di Milano) dovrà terminare con adeguata rotatoria che consenta rapido deflusso del tratto stradale di competenza della Provincia.

Il progetto prevede la connessione su un tratto di strada esistente (circa ml. 1.300) non di competenza provinciale.

Nel caso in cui si rilevasse l'esigenza di trasferire l'intero asse stradale nelle competenze dell'ente provinciale, si indicano le seguenti prescrizioni:

- In considerazione del significativo transito di mezzi pesanti indotti dagli insediamenti della zona industriale, occorrerà intervenire praticando una fresatura profonda 11 cm. con successiva stesa di Binder cm. 6 e strato di tappeto di usura di cm. 5 ed infine posa della segnaletica orizzontale e verticale secondo le prescrizioni del Codice della Strada.
- In riferimento alla rotatoria esistente lungo l'asse alla fine del primo rettilineo, provenendo dalla S.P. n° 205 "Vigentina" occorrerà ridurre la corona centrale di almeno mt. 2.00 per agevolare la marcia e le manovre dei mezzi pesanti in circolazione.

Le prescrizioni sopra indicate dovranno pervenire come richiesta di concessione stradale agli uffici competenti della Provincia di Pavia con progetto a firma di idoneo professionista.

- Qualora si dovessero verificare ammaloramenti o cedimenti della pavimentazione stradale riconducibili a non corretta esecuzione dei lavori ed al transito dei mezzi pesanti di cui trattasi, dovrà essere prevista ed effettuata adeguata manutenzione con caratteristiche ed estensione da concordare con gli uffici preposti della Provincia (previo accordo convenzionale tra le parti)
- Tutta la manutenzione del verde, della segnaletica verticale, illuminazione pubblica o eventuali impianti per il funzionamento delle pompe di sollevamento presenti sul tratto esistente previsto in cessione alla Provincia, dovrà essere posta a carico del proponente o del comune territorialmente interessato.

Per quanto concerne gli aspetti di dettaglio si precisa che verranno valutati in fase di richiesta di regolare concessione stradale da presentarsi presso gli appositi uffici provinciali.

BIODIVERSITÀ E SITI RETE NATURA 2000

In riferimento a quanto in oggetto è stata esaminata la documentazione integrativa allo Studio Preliminare Ambientale ed al progetto trasmessa dalla Società INFRASTRUCTURE ITALIA LAND 2 S.R.L. in data 03/10/2022, agli atti con prot. prov. n.48723, relativa agli interventi previsti in Comune di Siziano (PV).

Le opere per le quali si chiedevano integrazioni ed approfondimenti erano le seguenti:

- 1) si chiedeva una relazione tecnica che fornisca un quadro dettagliato del reale assetto vegetazionale e faunistico dell'area in esame.
- 2) si rilevava la necessità di rivedere, migliorandolo, il progetto dei filari alberati come opera mitigativa e di valutare l'inserimento, ove opportuno, di siepi o nuclei boscati da inserirsi perpendicolarmente rispetto al tracciato viabilistico.
- 3) si richiedeva un progetto contenente dettagliate caratteristiche tecniche e localizzazione dei previsti ecodotti per la fauna selvatica; si riteneva inoltre necessario, per evitare l'insorgere di interferenze con la fauna, di abitudini notturne e diurne, in corrispondenza della nuova viabilità e della rotatoria, adottare apposite soluzioni per tale aspetto. Nello specifico: prevedere l'utilizzo di dissuasori ottici (catarifrangenti Blu) e sonori (ultrasuoni: suoni di frequenza superiore ai 20kHz).
- 4) si chiedeva di specificare in dettaglio gli interventi previsti a carico dei corsi d'acqua (Roggia Speziana e Ticinello) interferiti dall'opera viabilistica; in particolare: lunghezza del tratto interferito, soluzioni progettuali per l'attraversamento, interventi sulla vegetazione spondale e del greto, eventuali necessità di interventi sull'alveo (rettifiche, deviazioni) e sulla fauna ittica (necessità di asciutta per le lavorazioni di cantiere).
- 5) si chiedeva di fornire una chiara individuazione degli elementi di valore (biotopi) riscontrati nel PLIS con evidenziata la distanza dalla futura infrastruttura stradale e il loro eventuale interessamento.
- 6) si chiedevano chiarimenti in merito alla localizzazione/estensione e alle opere previste a suo carico di un'area classificata bosco ai sensi dell'art. 42 della legge regionale 5/12/2008, n. 31 (Testo unico delle leggi regionali in materia di agricoltura, foreste, pesca e sviluppo rurale) parzialmente interessata dal progetto, come sottolineato a pag. 217 del Rapporto preliminare.
- 7) si chiedeva un progetto specifico relativo all'illuminazione stradale che prevedesse l'adozione di misure per il contenimento delle emissioni luminose secondo la normativa di riferimento in vigore, al fine di ridurre le interferenze sulla fauna.

Inoltre sottolineando che le opere di mitigazione della strada, peraltro obbligatorie da norme di PGT, andavano distinte dalle opere di compensazione ambientale da realizzarsi preferibilmente in posizione significativa e con progettazione dedicata, ci si riservava di esprimere parere sulle OPERE DI COMPENSAZIONE da proporsi con progetto definitivo.

Si esprimono di seguito considerazioni in riferimento alle integrazioni fornite sulla base della documentazione disponibile.

Considerazioni

1) L'allegato n. 3 denominato " INTEGRAZIONI SPECIALISTICHE ALLO SPA - Relazione faunistico-vegetazionale e forestale e interventi mitigativi-compensativi " **fornisce un quadro esaustivo del reale assetto vegetazionale e faunistico in area di progetto anche se non vengono quantificate le presenze effettive per le singole categorie**; nei paragrafi relativi alla componente floristica è da mettere in evidenza lungo la Roggia Ticinello la presenza di un residuo di Ontaneta; per quanto riguarda la componente faunistica è di notevole importanza la presenza della specie protetta *Lycaena dispar*, inserita nell'Allegato II (Specie animali e vegetali di interesse comunitario la cui conservazione richiede la designazione di zone speciali di conservazione) della Direttiva Habitat (Direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche); la specie è presente con una ricca popolazione lungo i corsi d'acqua all'interno del PLIS, "Parco del Lambro meridionale e Ticinello", dove trova la vegetazione idonea per la riproduzione ed il nutrimento; inoltre va sottolineata l'importante

presenza del *Bufo viridis*, rospo smeraldino, reintrodotta nel tifeto di Siziano, indicato come BIOTOPO 1 del PLIS; si tratta di specie inclusa nell'Allegato IV (Specie animali e vegetali di interesse comunitario che richiedono una protezione rigorosa) della Direttiva Habitat (Direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche).

In funzione delle realtà faunistiche rilevate all'interno del PLIS, di specifico interesse e tutela, sarà necessario porre particolare attenzione alla fase di cantiere del progetto che si svilupperà a ridosso di aree particolarmente sensibili; si prescrive la stesura di una relazione che indichi le modalità operative (comprendenti di descrizione sull'allestimento e gestione delle aree di cantiere) e le mitigazioni che verranno adottate per minimizzare gli impatti su tutte le componenti faunistiche presenti ed in particolare su quelle maggiormente sensibili e degne di salvaguardia. Si rileva che non solo per quanto riguarda l'interferenza delle opere con gli elementi di pregio del Plis ma in generale la relazione dovrà contenere una descrizione delle opere di cantiere, che dovrà essere fornita in dettaglio in fase di progetto definitivo.

Dal punto vista vegetazionale occorre mettere in evidenza come dall'analisi cartografica si evince che l'area di progetto si sovrappone al biotopo B3 - "Residuo di ontaneto" in corrispondenza della Roggia Ticinello; complessivamente si stima che la superficie totale oggetto di trasformazione sia pari a circa 450,0 m², di cui 250,0 m² a carattere definitivo e 200,0 m² a carattere temporaneo. Come compensazione si è considerata l'ipotesi di creare nell'area tra la viabilità in progetto e i biotopi limitrofi B2-B3 una formazione ad ontaneto al fine di potenziare il biotopo B3 e creare un collegamento con il biotopo B2.

Non si ritiene questa soluzione sufficientemente adeguata a scongiurare il fenomeno della frammentazione descritto a pag.23 dell'allegato n.3 che si riporta di seguito: "La frammentazione ambientale è oggi riconosciuta come una tra le principali minacce globali alla conservazione della diversità biologica. Questo effetto, ecologicamente molto pericoloso, riduce la vitalità delle popolazioni animali, in quanto il territorio a disposizione diminuisce e diventa più difficile la dispersione degli individui sul territorio stesso e le possibilità di incontro e di scambio genetico."

Infatti verrà irrimediabilmente compromessa la continuità del biotopo B3 (ontaneto) sull'asse est-ovest con conseguenze non quantificabili sull'ecologia e biologia delle specie presenti.

Si prescrive la presentazione di un progetto in cui siano rafforzate ed implementate le misure di deframmentazione del biotopo B3.

Il taglio degli alberi all'interno del Parco viene disciplinato dall'art. 32 bis "Regolamentazione del taglio delle piante" delle NTA del Piano particolareggiato del PLIS; tuttavia si ricorda che un BIOTOPO (sebbene di dimensioni ridotte) è una realtà ben più complessa di un semplice insieme di piante (o fascia boscata normata dal PIF): si tratta di un ambiente dove vivono organismi vegetali ed animali di una stessa specie o di specie diverse, che nel loro insieme formano una Biocenosi. Biotopo e biocenosi formano una unità funzionale chiamata Ecosistema. Il biotopo è dunque la componente dell'ecosistema caratterizzata da fattori abiotici (non viventi), come terreno o substrato, con le sue caratteristiche fisiche e chimiche, temperatura, umidità, luce ecc, ma non considerata disgiunta dalla componente biologica. In alcuni biotopi si ritrova un insieme di caratteristiche specifiche e particolari, non facilmente riproducibili altrove. In tali casi, il biotopo può rivestire particolare importanza in quanto può rappresentare l'unico luogo dove vivono specie autoctone. **Si demanda all'Ente gestore del PLIS la verifica dell'eventuale compatibilità ed la proposta di eventuali opere compensative.**

2) L'allegato n. 3 propone una revisione del progetto dei filari alberati come opera mitigativa lungo il tracciato del nuovo asse stradale; Sono state previste nelle fasce vegetate composte da specie autoctone con struttura lineare multiplana (specie: *Carpinus Betulus*, *Acer campestre*, *Quercus robur*, *Ulmus mino*, *Crataegus monogyna*, *Corylus avellana*, *Cornus mas* e *Cornus sanguinea*). Il sesto d'impianto prevede la disposizione degli esemplari in modo eterogeneo e sfalsato al fine di creare un effetto naturaliforme; **sarà necessario predisporre un progetto che contenga informazioni sulla quantificazione delle superfici, sul numero delle piante utilizzate e sulla localizzazione;** l'inserimento di un filare in posizione ortogonale lungo la Roggia Speziana (peraltro anch'esso senza specifiche tecniche, se non per le specie previste) non soddisfa pienamente la richiesta di inserire siepi/filari che creino opportunità di corridoi ecologici sull'asse est-ovest rispetto alla sede stradale; **in tal senso si richiede anche un progetto di miglioramento ed implementazione del corredo vegetale.**

3) **Sottopassi faunistici** - Considerando la presenza del PLIS in corrispondenza della parte sud del progetto in esame sono stati previsti dei sottopassi per la fauna minore terrestre in corrispondenza delle aree ecologicamente più sensibili; l'allegato n.3 indica che sono state individuate due tipologie di sottopasso da inserire nell'opera in progetto: 1. Sottopasso per anfibi perpendicolare all'asse stradale costituito da calcestruzzo non armato e con finestre verso l'alto che lascino passare la luce; 2. Sottopasso per

mammiferi minori in corrispondenza delle intersezioni tra le rogge e la nuova viabilità attraverso la formazione di una banchina per la fauna selvatica. I sottopassi faunistici dovranno, per essere efficaci, essere accompagnati da deflettori posti agli imbocchi in grado di indirizzare opportunamente gli animali. L'intervento ideale comprenderà una serie di elementi (sottopasso, deflettori, fasce arbustive di mascheramento e piccole macchie di appoggio), che nel loro insieme massimizzeranno l'efficacia dei passaggi faunistici. Considerando l'opera in progetto e i corridoi ecologici già presenti sono stati individuati 3 punti per il posizionamento degli ecodotti che vengono individuati in una tavola cartografica; Sono stati previsti due sottopassi per piccoli mammiferi e un sottopasso per anfibi in corrispondenza delle Rogge Speziana e Ticinello. **L'ipotesi progettuale appare condivisibile ma dovrà trovare conferma mediante un progetto definitivo e con descrizione accurata delle migliori soluzioni progettuali adottate per ciascun gruppo animale considerato: anfibi e mammiferi di piccola/media taglia.**

Ecodotti – L'allegato n. 4 in fase di progettazione definitiva/esecutiva, dichiara che saranno previsti anche due attraversamenti "superiori" del tipo ponti faunistici; Considerando la presenza più numerosa di fauna in corrispondenza della Roggia Speziana e della Roggia Ticinello, si cercherà di realizzare tali attraversamenti il più vicino possibile a queste zone. Per favorire il passaggio della fauna saranno previsti degli ingressi ad imbuto ed adiacente vegetazione tipo erbe spontanee, arbusti che producono bacche, alberi di essenze diverse in base ad un progetto redatto da tecnico competente.

Anche in questo caso si dovrà predisporre un progetto dettagliato in fase definitiva che prenda in considerazione lo spostamento dell'ecodotto nei pressi della roggia Speziana poiché andrebbe troppo a ridosso della area commerciale di futura realizzazione; inoltre tali tipi di attraversamenti dovrebbero essere progettati e destinati esclusivamente ai passaggi faunistici; non si concorda con l'uso misto prospettato, soprattutto riguardo al transito di mezzi agricoli, poiché andrebbe ad azzerare il valore compensativo dell'opera che è quello di creare un ambiente favorevole al passaggio/ricovero della fauna selvatica e non è congruente con la finalità stessa dell'opera; infatti gli ecodotti sono progettati in modo da invitare la fauna selvatica all'uso: dovrà pertanto essere realizzato almeno un ecodotto ad utilizzo esclusivo della fauna; altri tipi di attraversamenti con caratteristiche diverse potranno essere realizzati per la viabilità ciclopedonale, ecc;

Si rileva inoltre che dovrà essere predisposta una indicazione degli interventi da realizzarsi al fine di dissuadere la fauna selvatica dall'attraversamento del nuovo sedime stradale per evitare l'insorgere di interferenze con la fauna, di abitudini notturne e diurne: in corrispondenza della nuova viabilità e della rotatoria, in particolare, mediante l'utilizzo di dissuasori ottici (catarifrangenti Blu) e sonori (ultrasuoni: suoni di frequenza superiore ai 20kHz).

4) per quanto riguarda le richieste avanzate in riferimento alle specifiche di dettaglio degli interventi a carico dei corsi d'acqua (Roggia Speziana e Ticinello) interferiti dall'opera viabilistica sono state fornite informazioni incomplete; gli interventi di riduzione della vegetazione arboreo arbustiva lungo le rogge dovuti alla costruzione della strada sono stati trattati nell'Allegato 3 con una stima della vegetazione arboreo-arbustiva da eliminare lungo la Roggia Speziana e la Roggia Ticinello (in quest'ultimo caso una fascia boscata) tuttavia la stima delle aree soggette a riduzione della vegetazione dovrà essere rivista o confermata nella progettazione definitiva.

Si ribadisce la necessità di definire soluzioni progettuali per l'attraversamento dei corsi d'acqua, interventi sulla vegetazione non solo spondale ma anche del greto (molto importanti soprattutto in corrispondenza dei biotopi del Plis), necessità di eventuali interventi sull'alveo (rettifiche, deviazioni) e sulla fauna ittica (necessità di asciutta per le lavorazioni di cantiere)

5) L'allegato n. 3 descrive le interferenze del nuovo tracciato stradale in termini di distanza con i Biotopi presenti nel PLIS: Il progetto in esame ricade all'interno del biotopo denominato B3 "Residuo di ontaneto" in corrispondenza della roggia Ticinello. La distanza tra l'opera in esame e gli altri due biotopi presenti nell'intorno è la seguente: Biotopo B1 – Tifeto: circa 205-210 metri; - Biotopo B2 - Laghetto di cava: circa 15-20 metri.

Non viene trattata l'interferenza delle opere in fase di cantiere e si afferma che l'interferenza con il biotopo B3 risulta risolta dalla costruzione di un ponte sulla Roggia Ticinello e da opere di compensazione, coincidenti peraltro con la compensazione forestale dovuta per trasformazione temporanea o definitiva di bosco.

Si ribadisce, richiamando quanto sottolineato al punto 1): che inoltre l'interferenza del cantiere sulle aree interne al PLIS dovrà essere trattata con studio dedicato.

6) l'argomento è stato sviluppato al punto 1).

7) L'allegato n.5 contiene le PRIME INDICAZIONI PER IL PROGETTO ILLUMINOTECNICO. In fase di progettazione preliminare era prevista solo la posa di una torre faro in corrispondenza della nuova rotatoria lungo la S.P. 40. Il progetto illuminotecnico verrà sviluppato in fase di progettazione definitiva/esecutiva considerando anche l'adeguamento richiesto della strada e della corona circolare, dalla presenza di "gallerie" con sovrastanti ecodotti. In corrispondenza delle zone altamente popolate da fauna selvatica dovrà essere eliminato o ridotto l'utilizzo di corpi illuminanti in quest'ultimo caso adottando accorgimenti per evitare l'alterazione dei cicli cicardiani del sonno. Il progetto illuminotecnico dovrà privilegiare soluzioni e proposte che mirino principalmente al contenimento luminoso e salvaguardia ambientale, miglioramento del confort visivo e maggiore fruibilità degli spazi, ottimizzazione degli impianti, riduzione dei costi, dei consumi energetici e di manutenzione. In corrispondenza del parcheggio l'impianto di illuminazione sarà dotato di sistemi di spegnimento o di riduzione della luminanza nei periodi di non utilizzazione. Ove sia necessaria l'installazione di apparecchi luminoso anche lungo la strada si potranno preveder dispositivi dotato di sistemi di spegnimento o di riduzione della luminanza nei periodi di non utilizzazione; in conclusione si ipotizza di scegliere un impianto di illuminazione dotato di sistemi di spegnimento o riduzione della luminanza in periodi di non utilizzo nel parcheggio dell'area di trasformazione e, in corrispondenza di zone altamente popolate da fauna selvatica, di eliminare o ridurre l'utilizzo di corpi illuminanti; **tale impostazione è condivisibile e si attende il progetto illuminotecnico definitivo per esprimere una valutazione più puntuale; per l'elaborazione del progetto si ritiene necessaria una verifica basata su dati concreti non ipotetici per localizzare le zone più frequentate da fauna, avifauna dove sarà necessario escludere a priori la realizzazione di sistemi di illuminazione;** non è argomento di secondo piano anche l'alterazione data dai fasci luminosi sulla componente vegetale in particolare sul **fotoperiodo** che è l'insieme dei processi fisiologici che avvengono nelle piante in relazione alla lunghezza del periodo luminoso diurno (non all'intensità della luce); dal fotoperiodo sono regolati tra l'altro: la fioritura, l'allungamento degli internodi, la forma e la caduta delle foglie, l'accrescimento e la forma degli organi ipogei (come bulbi e tuberi), l'entrata in dormienza e la ripresa vegetativa. **Si chiede di approfondire anche questo aspetto nel progetto illuminotecnico definitivo che contenga anche proposte di mitigazione o soluzioni efficaci per evitare il verificarsi di alterazioni significative.**

Opere di compensazione.

Si rileva che le integrazioni progettuali hanno aggiunto interventi di compensazione ambientale (filare lungo la Roggia Speziana, ecodotti) che andrebbero valutati in termini quantitativi all'interno dell'applicazione del metodo STRAIN.

Tutto quanto sopra richiesto dovrà essere fornito sulla base della progettazione definitiva da redigersi e da presentare, per una sua valutazione, prima della presentazione dell'istanza di autorizzazione del progetto di realizzazione dell'opera stradale.

AGRICOLTURA E FORESTE

Sulla base di quanto richiesto per la componente agricoltura e foreste, le integrazioni presentate, prospettano al momento attuale degli interventi che per ora hanno valenza di proposte, rimandando la soluzione di alcune criticità ad una successiva fase di progettazione definitiva. In particolare, ripercorrendo quanto richiesto per la componente in esame:

1) posizionamento passaggi per la fauna. Sono stati previsti due sottopassi per piccoli mammiferi e un sottopasso per anfibi in corrispondenza delle Rogge Speziana e Ticinello. L'ipotesi progettuale che comprende "sottopasso, deflettori, fasce arbustive di mascheramento e piccole macchie di appoggio" appare condivisibile, deve essere confermata in fase definitiva-esecutiva. È stata anche proposta la realizzazione di due ecodotti da dettagliare anch'essi in fase definitiva-esecutiva. Il sottopasso per mammiferi posto in vicinanza della Roggia Ticinello si troverebbe molto vicino ad un ecodotto, dovrà essere valutata l'opportunità di spostamento in altra posizione.

Si anticipa che la realizzazione degli ecodotti in funzione faunistica dovrebbe riguardare solo il passaggio della fauna e al massimo il passaggio di utenti di mobilità ciclo-pedonale nelle ore diurne (in assenza di illuminazione artificiale).

Infine si fa notare che, come visibile anche negli schemi esemplificativi riportati in allegato 4, la realizzazione degli ecodotti sembra richiedere la realizzazione di porzioni di strada in "trincea", il progetto definitivo dovrà tener conto di tale aspetto.

2) descrizione sistemi di illuminazione della strada e dell'area artigianale. È stato presentato l'Allegato 5, prime indicazioni progetto illuminotecnico.

Si rimanda lo sviluppo del progetto illuminotecnico alla fase di progettazione definitiva/esecutiva che considererà l'adeguamento richiesto della strada, della corona circolare e la presenza lungo il tracciato di "gallerie" con sovrastanti ecodotti.

Si relaziona in merito alla necessità di scegliere soluzioni "che mirino principalmente al contenimento luminoso e salvaguardia ambientale, miglioramento del comfort visivo e maggiore fruibilità degli spazi" oltre che al risparmio energetico e alla riduzione dei costi. Si ipotizza di scegliere un impianto di illuminazione dotato di sistemi di spegnimento o riduzione della luminanza in periodi di non utilizzo nel parcheggio dell'area di trasformazione e, in corrispondenza di zone altamente popolate da fauna selvatica, di eliminare o ridurre l'utilizzo di corpi illuminanti. Quanto prospettato si ritiene condivisibile, deve essere confermato in fase definitiva-esecutiva dove, tra le altre, dovrà essere confermata l'intenzione di evitare l'illuminazione nelle zone altamente popolate dalla fauna.

3) identificazione cartografica dei biotopi all'interno del PLIS e loro distanza dalla strada ecc. Questo tema è stato trattato nell'Allegato 3. Si è rilevata una diretta interferenza con il biotopo B3-residuo di ontaneto e una parziale interferenza con il biotopo B2 laghetto (cava rinaturata) dovuta alla vicinanza della strada e al passaggio della stessa nella zona del biotopo B3. Non viene descritta l'interferenza delle opere in fase di cantiere e si afferma che l'interferenza con il biotopo B3 risulta risolta dalla costruzione di un ponte sulla Roggia Ticinello e da opere di compensazione, coincidenti peraltro con la compensazione forestale dovuta per trasformazione temporanea o definitiva di bosco. Si ritiene che gli interventi di compensazione in quest'area vicina ai due biotopi, oltre a quelli dovuti in base alla legislazione forestale, la cui posizione e quantità dovranno essere valutati dall'Ente competente (Regione Lombardia), dovrebbero essere incrementati anche verso est lungo la Roggia Ticinello per tutelare maggiormente i biotopi esistenti, nella fase successiva di utilizzo della strada, e per valorizzare la costruzione dei sottopassi faunistici.

4) descrizione puntuale degli interventi sugli elementi della rete irrigua ecc. Questo tema è stato sviluppato parzialmente, in particolare all'interno dell'Allegato 3 è presente un breve paragrafo relativo a sovrapposizione delle opere e del reticolo idrico interessato. Nella relazione accompagnatoria alle integrazioni si rimanda la specifica degli interventi sulla rete irrigua, con l'introduzione di possibili interventi di ingegneria naturalistica, a ridosso degli scatolari di attraversamento dei canali irrigui, alla fase definitiva-esecutiva. Non è stato dato riscontro circa la "verifica del perdurare delle condizioni di accessibilità e irrigabilità dei terreni agricoli circostanti attraverso una attenta analisi dei percorsi interpoderali e della rete irrigua allo stato attuale e futuro", ma sempre nella relazione si dice che "nel progetto definitivo/esecutivo sarà dettagliato il percorso dei fossi irrigui di nuova realizzazione".

5) interventi di riduzione della vegetazione arboreo arbustiva lungo le rogge dovuti alla costruzione della strada. Questo tema è stato trattato in maniera esaustiva nell'Allegato 3 con una stima della vegetazione arboreo-arbustiva da eliminare lungo la Roggia Speziana e la Roggia Ticinello (in quest'ultimo caso facente parte di una fascia boscata). La stima delle aree soggette a riduzione della vegetazione dovrà essere rivista e/o confermata nella progettazione definitiva.

Per quanto riguarda la trasformazione del bosco lungo la Roggia Ticinello, si sottolinea che si dovranno ottenere sia l'autorizzazione paesaggistica che l'autorizzazione forestale e che, in quella sede, dovranno essere accertate le superfici di trasformazione, la presenza di eventuali superfici residuali che perdono la qualifica di bosco, il rapporto di compensazione, le aree di imboscamento, ecc. Inoltre si fa notare che ai sensi della dgr 675/2005 e s.m.i per "trasformazioni temporanee del bosco" si intendono quelle in cui il bosco è oggetto di uso non forestale (es. area di cantiere per lavori) per un periodo di tempo limitato (massimo 5 anni), al termine del quale il soprassuolo forestale viene interamente ripristinato, secondo prescrizione dell'ente competente. Non si prevede pertanto una "rinaturazione spontanea" delle aree di trasformazione temporanea, ma interventi di ripristino con le specie arboree e arbustive autoctone ammesse.

6) descrizione degli attraversamenti della strada di progetto. È stato depositato l'Allegato 4- relazione ecodotti in cui si è ipotizzato di posizionare due ecodotti a scavalco delle Rogge Speziana e Ticinello. Questi ecodotti oltre che per la fauna selvatica potranno essere destinati anche alla mobilità ciclopedonale e arricchiti da corredo vegetazionale. Si accoglie favorevolmente tale proposta con indicazione di presentazione della progettazione definitiva-esecutiva. Non si concorda con il possibile passaggio di mezzi motorizzati sugli ecodotti.

7) possibilità di realizzazione del canale di raccolta delle acque di banchina con criteri naturalistici.

Questo tema, suggerito comunque in termini di "possibilità", non è stato sviluppato, si rimanda, anche in questo caso, la possibilità di realizzazione di brevi tratti di canale con dimensioni maggiori e andamento sinuoso alla fase definitiva-esecutiva.

8) inserimento paesaggistico dell'infrastruttura stradale. Nell'Allegato 3 è stato rivisto il progetto di realizzazione dei filari e delle siepi arboreo-arbustive dense da realizzare in diversi punti e su entrambi i lati dell'infrastruttura stradale. Inoltre lungo la sponda nord della Roggia Speziana è stata aggiunto il posizionamento di un filare in senso ortogonale alla strada. Anche in questo caso per la localizzazione finale,

ma anche per la quantificazione delle superfici, del numero di piante ecc. si dovrà attendere il progetto definitivo-esecutivo. Al momento attuale il computo metrico riporta l'utilizzo di un numero di piante che non sono sufficienti alla realizzazione di quanto proposto.

9) definizione degli interventi di compensazione ambientale, determinati attraverso l'applicazione del metodo STRAIN. È stato presentato il documento "bilancio ecologico-aggiornamento". La prima parte di questo documento è sostanzialmente uguale al precedente "integrazione spa-bilancio ecologico".

Sono stati aggiunti alcuni estratti cartografici degli interventi di mitigazione della strada (pag. 10) non aggiornati in base alle proposte contenute nell'Allegato 3. Su entrambi i lati della strada sono stati rappresentati il fossato di smaltimento delle acque bianche, con fondo e pareti inerbite, e una piantumazione arboreo-arbustiva su un'unica fila.

Si fa comunque presente che la rappresentazione grafica-progettuale si riferisce al progetto viario originale. La nuova proposta progettuale (nuova strada di tipo C2 di cui oggi si dispone esclusivamente di un dimensionamento dell'ingombro) prevede un sensibile incremento degli interventi ambientali come da elaborato "*Relazione faunistico-vegetazionale e forestale e interventi mitigativi-compensativi*".

Le opere di mitigazione della strada sono state comunque considerate anche ai fini della compensazione ambientale.

Il metodo STRAIN è stato applicato confrontando il valore ecologico delle aree di progetto ante operam e post operam. Il VEC ante operam è stato parzialmente rivisto e posto pari a 46.072 mq equivalenti a fronte di una superficie soggetta a trasformazione di 18.244 mq.

Il VEC post operam è stato determinato pari a 17.851 mq equivalenti.

Sono stati poi calcolati il valore ante e post operam degli interventi di mitigazione (siepe arboreo-arbustiva). Tale valore è stato sommato al VEC post operam ed è stato definito un deficit di valore ecologico da compensare extra comparto pari a 10.138 mq equivalenti.

In base alla attuale proposta progettuale il deficit di valore ecologico verrebbe compensato dalla realizzazione di una superficie a bosco di 780 mq su terreno attualmente destinato a risaia.

Infine si relaziona in merito ad una revisione futura del calcolo delle aree di compensazione ambientale sia in funzione di opere (ecodotti, filare ortogonale alla strada lungo la Roggia Speziana ecc.) che non sono state valutate nel calcolo, sia all'aumento della dimensione della strada, sia alle opere di mitigazione previste in Allegato 3.

Prendendo atto del carattere temporaneo del bilancio ecologico proposto si propongono le seguenti osservazioni da tener presente nella revisione futura in sede di progetto definitivo:

- Nella determinazione del VEC ante e post operam delle aree bisogna rifarsi strettamente alla tab. 5.1 della D.d.g. 7 maggio 2007 n. 4517 utilizzando il valore medio di Valore naturalistico tabellare e individuando le tipologie più vicine alla realtà.
Non si concorda ad esempio con l'individuazione dell'area UA3, corrispondente alla ripa/vegetazione spondale della Roggia Speziana, come "vegetazione erbacea dei greti (VBD 7) anziché "fossi e piccoli canali a manutenzione intensiva" (VBD 3).
In particolare, sempre ad esempio, si ritiene che la zona UA2 post operam corrispondente ai fossi di smaltimento delle acque bianche dalla sede stradale non avrebbe dovuto essere valorizzata all'interno della categoria "Margini dei campi, argini, tratturi" (VBD 3) ma tutt'al più come "Reti stradali, ferroviarie, aree portuali, aeroporti, eliporti e spazi accessori" (VBD 1).
Infine la zona UA5 post operam potrà essere valorizzata nel calcolo solo se ancora esistente dopo la realizzazione dell'opera, (vedi necessità di trasformazione del bosco).
- Le aree di mitigazione a lato strada sono state valorizzate in toto nel calcolo del valore ecologico post operam, con riferimento alla tabella 11.1 della D.d.g. 7 maggio 2007 n. 4517, il valore ecologico di tali aree, che dovrebbero comunque avere larghezza maggiore nel progetto definitivo, potrebbe essere considerato solo in percentuale considerando la porzione più lontana dalla strada.
- Infine, facendo riferimento all'appendice 3 delle NTA del PGT di Brescia, si fa notare che le aree di compensazione da realizzare, derivanti da un bilancio ecologico negativo, devono essere calcolate con la seguente formula:

Area di compensazione = $\Delta VE_{trasformazione} / (VNN - VNI)$

Dove:

VNN valore naturale della nuova categoria ambientale da realizzare

VNI valore naturale iniziale dell'area usata per il recupero

I valori di VND e VNI rappresentano il valore medio all'interno dell'intervallo tabellare di cui all'allegato 5 alla DDG n. 4517, Qualità dell'ambiente, del 7.05.2007, come previsto dalle Linee guida "Tecniche e metodi per la realizzazione della Rete ecologica – Regione Lombardia".

Pertanto la quantificazione delle superfici di compensazione ambientale calcolate in base al metodo speditivo di cui all'allegato 12 della D.d.g. 7 maggio 2007 n. 4517, METODO STRAIN, andrà rivista in fase definitiva-esecutiva in considerazione anche del cambio di categoria stradale (da F2 a C2). Siccome le integrazioni progettuali hanno aggiunto interventi ambientali (es filare lungo la Roggia Speziana, gli ecodotti stessi), questi potranno essere valutati in termini quantitativi come compensazione ambientale ed incrementati con ulteriori interventi di connessione verso est, partendo dalle aree di presenza dei biotopi, lungo la Roggia Ticinello, prevedendo interventi nell'area a nord di Cascina Cicogno o incrementando la compensazione lungo la Roggia Speziana.

PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E PAESISTICA

L'intervento è finalizzato alla realizzazione delle opere di urbanizzazione relative al Piano Attuativo identificato sul vigente PGT del comune di Siziano con la sigla ATC-PL 1, quali strada di circonvallazione e rotonda, localizzate a sud della Strada Provinciale n. 40 Melegnano-Binasco nel Comune di Siziano (PV). La nuova viabilità e la rotonda occuperanno una superficie di circa 12.500 mq. L'area in oggetto è inserita nella scheda per l'attuazione degli ambiti di trasformazione soggetta a Piano Attuativo ATC-PL1, ed è situata all'inizio del territorio comunale, precisamente a sud della zona industriale. Parte del tracciato è ricompresa in Ambiti Agricoli Strategici individuati dal vigente Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Sono state previste opere mitigative a verde lungo la nuova viabilità e nello specifico fasce vegetate composte da specie autoctone con struttura lineare. Il sesto d'impianto prevede la disposizione degli esemplari in modo eterogeneo e sfalsato al fine di creare un effetto naturaliforme e di miglior inserimento paesaggistico. Inoltre, in corrispondenza della roggia Speziana, si propone la piantumazione di un filare ortogonale alla nuova viabilità lungo la sponda nord.

Il progetto è corredato dall'esame di impatto paesistico la cui redazione secondo i criteri regionali ha prodotto un valore pari 9.

Tutto ciò premesso per gli aspetti di pianificazione territoriale ed urbanistica non si rilevano elementi ostativi rispetto al vigente PTCP in considerazione che le norme di attuazione del medesimo PTCP dispongono che è compatibile la realizzazione di infrastrutture stradali altrimenti non localizzabili in tali ambiti.

Rispetto agli aspetti paesaggistici in conseguenza della valutazione dell'esame di impatto paesistico si ricorda che in fase autorizzativa dovrà essere prodotta specifica relazione paesistica dell'intervento.

ASPETTI GEOLOGICI E SISMICI

La documentazione progettuale integrativa è corredata da una Relazione Geologica a firma dott. Geol. Alberto Pagano la quale ha fornito una caratterizzazione geologica di dettaglio e un'analisi sismica, di primo e secondo livello, dell'area oggetto di intervento. A tale proposito si prende atto delle conclusioni riportate nella relazione di cui trattasi, dalle quali si evince quanto segue: *"Nel complesso tali terreni sono da considerarsi discreti dal punto di vista dell'edificabilità"*.

Si evidenzia, infine, che la progettazione definitiva/esecutiva dovrà essere coerente con le considerazioni/indicazioni progettuali individuate nelle conclusioni della medesima relazione.

ASPETTI DI INVARIANZA IDRAULICA ED IDROLOGICA

Dalla lettura della nota "riscontro alla nota della Provincia di Pavia n. 43367 del 01/09/2022: chiarimenti e integrazioni" si prende atto che *"lo smaltimento delle acque meteoriche avverrà con scarico in corpo idrico superficiale Roggia Speziana. Per lo scarico in roggia si privilegeranno metodi di scarico a gravità"* e che

“in fase di progetto definitivo/esecutivo verrà aggiornato il calcolo dell’invarianza idraulica in funzione della nuova tipologia della sezione stradale (da F2 a C2) utilizzando la procedura dettagliata”.

A tale proposito, così come già evidenziato nel precedente parere di pari oggetto (PG 41751 del 19/08/2022), si ribadisce che, preventivamente alla realizzazione delle opere descritte in progetto, lo scarico delle acque meteoriche nella Roggia Speziana, dovrà essere soggetto a preventiva concessione e/o nulla osta idraulico da parte degli Enti Gestori della Roggia medesima secondo le procedure dettagliate nelle Linee Guida di Polizia Idraulica.

Valutazione dei pareri / osservazioni degli Enti / soggetti coinvolti nel procedimento

Telecom Italia, nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 37726 del 25/07/2022

Si prende atto del parere tecnico fornito; in sede di progettazione definitiva e di successiva esecuzione dei lavori si dovrà ottemperare a quanto indicato dalla Società.

SNAM, nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 38134 del 26/07/2022

Si prende atto del parere tecnico fornito; in sede di progettazione definitiva e di successiva esecuzione dei lavori si dovrà ottemperare a quanto indicato dalla Società.

Comune di Siziano nota acquisita agli atti con prot. n. 40134 del 05/08/2022 e nota acquisita agli atti con prot. n. 49709 del 07/10/2022

Si prende atto del parere favorevole espresso dal Comune, con alcune indicazioni circa il rispetto delle previsioni di PGT. Si prende altresì atto che la modifica di classificazione della nuova viabilità in progetto, da tipo “F” a “C2”, non risulta produrre variante allo strumento urbanistico vigente.

Società BORGO CASATICO SRL nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 39891 del 04/08/2022 e nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 49927 del 10/10/2022

Preso atto delle osservazioni trasmesse dalla Società, si evidenzia quanto segue:

- in fase di progettazione definitiva verrà proposto lo schema dei fossi irrigui che dovrà garantire la continuità dell’approvvigionamento delle acque dei terreni agricoli;
- al fine della realizzazione delle opere di mitigazione / compensazione previste ai lati dell’infrastruttura stradale, necessarie all’inserimento ambientale dell’opera e che inevitabilmente interesseranno terreni attualmente agricoli, verrà istituita apposita servitù;
- in fase di progetto definitivo verrà puntualmente verificata e specificata la possibilità dell’accesso ai mezzi agricoli dalla nuova viabilità ai terreni contraddistinti con mappali 345 e 355 del Foglio 3.

Città Metropolitana di Milano, nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 39179 del 01/08/2022

Si prende atto del parere tecnico fornito; in sede di progettazione definitiva e di successiva esecuzione dei lavori si dovrà ottemperare a quanto indicato dalla Città Metropolitana di Milano.

Parco Agricolo Sud Milano, nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 39302 del 02/08/2022

Il Parco evidenzia alcune criticità relativamente alle previsioni di PGT del Comune di Siziano relativamente all’ambito di trasformazione produttiva / commerciale prevista, nonché alla realizzazione dell’infrastruttura stradale, in particolare per quanto attiene la sottrazione di suolo agricolo, gli effetti dell’impermeabilizzazione, la frammentazione delle aree agricole, l’impatto del paesaggio e sul sistema delle acque.

Al proposito si premette che le opere oggetto del procedimento di verifica di assoggettabilità alla VIA sono quelle relative alla realizzazione della nuova strada e che la stessa è conforme alle previsioni del vigente PGT di Siziano. Altresì si evidenzia che la pianificazione comunale, con le previsioni di nuovi ambiti di trasformazione e di infrastrutture, è stata sottoposta alla dovuta valutazione ambientale strategica, verificando quindi le possibili ricadute ambientali delle previsioni di destinazioni d’uso del territorio su scala locale e nei confronti dei territori circostanti e quindi anche sui territori del Parco Agricolo Sud Milano.

Il progetto della nuova strada, che andrà maggiormente definito in fase definitiva, anche al fine di adeguare la categoria della stessa da F2 a C2 come da richiesta della Provincia di Pavia, dovrà garantire il rispetto dell’invarianza idraulica, la continuità dei corsi d’acqua e dei canali irrigui interferiti e, come previsto, dovrà garantire un idoneo inserimento paesistico / ambientale / naturalistico-faunistico tramite la realizzazione di opere a verde mitigative e compensative. Tali opere, qualificate e quantificate anche tramite il metodo STRAIN di Regione Lombardia, dovranno altresì assolvere al compito di attenuare e compensare la frammentazione del territorio interferito ed in particolare le aree di PLIS interessate. A tal proposito si evidenzia che verranno realizzati appositi passaggi per la fauna e appositi ecodotti.

ARPA Dipartimento di Pavia e Lodi nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 40125 del 05/08/2022 e nota agli atti con prot. n. 52350 del 21/10/2022

Si prende atto del contributo tecnico fornito da ARPA Lombardia Dip. di Pavia e Lodi, che integra per gli aspetti di competenza l'istruttoria della Commissione provinciale per la VIA.

In particolare, in relazione allo Studio sulle emissioni in atmosfera si rileva che *"...i risultati dello studio modellistico, e in particolare i differenziali tra scenario 0 (ante operam) e scenario 1 (post operam) in termini di media annua presso i 6 recettori individuati dal proponente (vd. figura a pag. 49), mostrano un incremento di PM10 e NO2 solo presso il recettore R3 (prossimo al nuovo asse viario), che tuttavia può essere considerato non significativo secondo l'approccio dell'Agenzia Ambientale britannica (UK Environmental Agency), ripreso anche dalle Linee Guida di ISPRA. Le linee guida citate, infatti, affermano che sono da considerarsi non significativi impatti inferiori all'1% del corrispondente valore limite long term o inferiori al 10% del valore limite short term.*

A conclusione dello studio, il proponente afferma inoltre che "In considerazione dei risultati ottenuti e precedentemente esposti, è possibile valutare che la realizzazione del nuovo asse contribuirà positivamente al miglioramento della circolazione, decongestionando i tratti viari prossimi al nucleo abitato di Siziano con conseguenti decrementi delle ricadute di inquinanti presso possibili ricettori residenziali". Si ritiene complessivamente condivisibile tale affermazione."

Al riguardo della componente Rumore, sulla base dei contenuti della documentazione specialistica presentata, viene ritenuto *"che quanto presentato sia conforme alla normativa di carattere ambientale inerente la prevenzione dell'inquinamento acustico per la quale si prescrivono misure post operam; tali misure dovranno essere tenute a disposizione per eventuali attività di controllo"*.

ATS Pavia, nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 41058 del 11/08/2022

Si prende atto del contributo tecnico fornito da ATS Pavia che integra per gli aspetti relativi alla Salute umana l'istruttoria della Commissione provinciale per la VIA.

Si evidenzia che detto parere riporta quanto segue: *"Esaminata la documentazione messa a disposizione sul sito web SILVIA (rif. VER207-PV), visto anche il parere di ARPA Lombardia per quanto concerne la valutazione sulla qualità dell'aria, non si individuano motivi ostativi dal punto di vista igienico sanitario alla non assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale"*.

Est Ticino Villoresi nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 41105 del 11/08/2022 e nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 52626 del 24/10/2022

Si prende atto del parere tecnico fornito; in sede di progettazione definitiva si dovrà ottemperare a quanto indicato dal Consorzio irriguo, in particolare al riguardo della coerenza di detta progettazione con il Regolamento di Gestione della Polizia Idraulica, approvato con DGR n. X/6037 del 19 dicembre 2016.

E-DISTRIBUZIONE nota agli atti con prot. n. 52351 del 21/10/2022

Si prende atto del parere tecnico fornito; in sede di progettazione definitiva e di successiva esecuzione dei lavori si dovrà ottemperare a quanto indicato dalla Società.

----- 0 -----

Valutazioni conclusive

La verifica condotta dalla Commissione provinciale per la VIA, ai sensi dell'art. 19 del d.lgs. 152/2006 e s.m.i., tenuto conto dei pareri/osservazioni degli Enti e dei Soggetti coinvolti e delle controdeduzioni trasmesse dal Proponente, è stata svolta sul progetto come presentato dalla Società proponente, con successive integrazioni e chiarimenti, sulla base dei criteri di cui all'allegato V alla parte seconda dello stesso d.lgs..

Gli impatti potenziali sono stati valutati da parte della Commissione provinciale per la VIA, con il contributo tecnico fornito da ARPA Lombardia Dip. di Pavia e Lodi e da ATS Pavia, tenendo conto della loro tipologia e caratteristiche considerando tra l'altro le azioni mitigative/compensative e di monitoraggio proposte finalizzate alla riduzione ed al controllo degli stessi.

Considerato tutto quanto sopra, ai fini della valutazione e dell'eventuale emissione del Decreto di esclusione dalla procedura di VIA, si ritiene di proporre le seguenti condizioni come da valutazioni della Commissione provinciale per la VIA, di ARPA Lombardia Dip. di Pavia e Lodi e di ATS Pavia:

ASPETTI GEOLOGICI E SISMICI

La progettazione definitiva/esecutiva dovrà essere coerente con le considerazioni/indicazioni progettuali individuate nelle conclusioni della Relazione Geologica presentata con la documentazione integrativa del 03/10/2022.

ASPETTI DI INVARIANZA IDRAULICA ED IDROLOGICA

Preventivamente alla realizzazione delle opere descritte in progetto, lo scarico delle acque meteoriche nella Roggia Speziana, dovrà essere soggetto a preventiva concessione e/o nulla osta idraulico da parte degli Enti Gestori della Roggia medesima secondo le procedure dettagliate nelle Linee Guida di Polizia Idraulica.

BIODIVERSITÀ, RETE SITI NATURA2000

Sulla base della progettazione definitiva, prima della presentazione dell'istanza di autorizzazione del progetto di realizzazione dell'opera stradale dovrà essere presentato tutto quanto richiesto dalla Commissione provinciale per la VIA al sopra riportato capitolo "Biodiversità, Siti Rete Natura2000", per una sua valutazione.

MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI

Sulla base della progettazione definitiva, prima della presentazione dell'istanza di autorizzazione del progetto di realizzazione dell'opera stradale dovrà essere presentato tutto quanto richiesto dalla Commissione provinciale per la VIA al sopra riportato capitolo "Agricoltura e foreste", per una sua valutazione.

VIABILITA' E TRAFFICO

Viabilità di competenza della Provincia di Pavia

In riferimento al tratto stradale di nuova realizzazione limitatamente all'area di competenza territoriale della Provincia di Pavia (di collegamento tra la viabilità in essere e S.P. n° 40 "Binaschina" nelle competenze di Città Metropolitana di Milano), la costruzione dovrà avere le caratteristiche geometriche previste dal C.d.S., come indicato nelle "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade", di cui al Decreto 5 novembre 2001 del MIT.

In particolare, trattandosi di viabilità extraurbana secondaria, si prescrive la progettazione di una strada di tipo C2 (mt. 9.50 compreso le banchine stradali).

Il raccordo con la suddetta S.P. 40 (di competenza della Città Metropolitana di Milano) dovrà terminare con adeguata rotatoria che consenta rapido deflusso del tratto stradale di competenza della Provincia.

Il progetto prevede la connessione su un tratto di strada esistente (circa ml. 1.300) non di competenza provinciale.

Nel caso in cui si rilevasse l'esigenza di trasferire l'intero asse stradale nelle competenze dell'ente provinciale, si indicano le seguenti prescrizioni:

- In considerazione del significativo transito di mezzi pesanti indotti dagli insediamenti della zona industriale, occorrerà intervenire praticando una fresatura profonda 11 cm. con successiva stesa di Binder cm. 6 e strato di tappeto di usura di cm. 5 ed infine posa della segnaletica orizzontale e verticale secondo le prescrizioni del Codice della Strada.
- In riferimento alla rotatoria esistente lungo l'asse alla fine del primo rettilineo, provenendo dalla S.P. n° 205 "Vigentina" occorrerà ridurre la corona centrale di almeno mt. 2.00 per agevolare la marcia e le manovre dei mezzi pesanti in circolazione.

Le prescrizioni sopra indicate dovranno pervenire come richiesta di concessione stradale agli uffici competenti della Provincia di Pavia con progetto a firma di idoneo professionista.

- Qualora si dovessero verificare ammaloramenti o cedimenti della pavimentazione stradale riconducibili a non corretta esecuzione dei lavori ed al transito dei mezzi pesanti di cui trattasi, dovrà essere prevista ed effettuata adeguata manutenzione con caratteristiche ed estensione da concordare con gli uffici preposti della Provincia (previo accordo convenzionale tra le parti)
- Tutta la manutenzione del verde, della segnaletica verticale, illuminazione pubblica o eventuali impianti per il funzionamento delle pompe di sollevamento presenti sul tratto esistente previsto in cessione alla Provincia, dovrà essere posta a carico del proponente o del comune territorialmente interessato.

Per quanto concerne gli aspetti di dettaglio si precisa che verranno valutati in fase di richiesta di regolare concessione stradale da presentarsi presso gli appositi uffici provinciali.

Viabilità di competenza della Città Metropolitana di Milano

La progettazione che riguarda tutto ciò che coinvolge la circolazione stradale della s.p. 40 ed i suoi confini dovrà prevedere quanto di seguito esplicitato:

- Il progetto della rotatoria dovrà tener conto di quanto previsto dal D. Lgs 19/04/2006 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali” e del Regolamento Regionale 24 aprile 2006, n. 7 “Norme tecniche per la costruzione delle - strade”;
- Il progetto per la realizzazione della nuova strada e della rotatoria, dovrà prevedere la verifica per l’invarianza idraulica, pertanto se saranno necessarie opere relative, si specifica, che le stesse non saranno gestite da CMM;
- Il concessionario si dovrà far carico dei frazionamenti e delle trascrizioni a favore di Città Metropolitana delle aree che faranno parte del futuro sedime stradale;
- Le fasce di rispetto, sono dettate dallo strumento urbanistico vigente del Comune di Siziano, o diversamente da quanto prescritto dall’art. 26 del D.P.R. 495/92 “Regolamento del nuovo codice della strada”;
- Il parere rilasciato non sostituisce la Concessione/Autorizzazione per tutte le opere viabilistiche, che verrà rilasciata al Comune di Siziano, il quale dovrà inoltrare relativa richiesta alla Città Metropolitana di Milano non meno di sessanta giorni prima dell’inizio dei lavori.

EMISSIONI IN ATMOSFERA - FASE DI CANTIERE

Dovranno essere adottati gli accorgimenti previsti dalla documentazione progettuale presentata, con particolare riferimento a:

- l’eventuale accatastamento temporaneo di materiale utile alle lavorazioni dovrà essere trattato in modo da tutelare la dispersione di polveri, tramite la copertura dello stesso e l’utilizzo in breve tempo;
- i mezzi d’opera dovranno essere puliti prima di re immettersi nella viabilità ordinaria;
- i veicoli di trasporto di materiali dovranno essere coperti con idonei teli, mantenendo altresì delle velocità ridotte nel transito sulla viabilità ordinaria.

Inoltre:

- dovranno essere adottate le misure delineate da Regione Lombardia in collaborazione con ARPA Lombardia nel documento “Indicazioni per l’applicazione di buone pratiche per il contenimento delle emissioni in atmosfera da attività di cantiere”;
- dovranno essere ridotte temporalmente le fasi in cui la viabilità non sarà ancora asfaltata e dovranno essere adottati tutti i possibili accorgimenti al fine di eliminare, ridurre e/o contenere le emissioni in atmosfera di polveri e, se del caso, dovranno essere adottati i seguenti provvedimenti:
 - Vie di transito: Pavimentazione delle piste di accesso, Consolidamento dei piazzali sterrati, Umidificazione delle piste di accesso e dei piazzali sterrati, Impianto di lavaggio delle ruote degli autocarri con adeguato sistema di smaltimento delle acque e dei fanghi, Pulizia regolare delle piste di accesso e delle strade pubbliche adiacenti, Umidificazione sostenuta di tutte le aree in caso di forte vento, Rinverdimento dei piazzali sterrati non utilizzati.
 - Aree di deposito: Sistema di umidificazione, per i materiali pulverulenti confinamento all’interno di capannoni o protezione su 3 lati con barriere di altezza superiore a quella dei cumuli o copertura con teli, Riduzione dell’altezza dei cumuli.
 - Movimentazione, trasporto carico e scarico: Umidificazione dei punti di carico e scarico del materiale, Incapsulamento dei nastri trasportatori.
 - Trattamento e lavorazione: Impiego di sminuzzatrici che causano scarsa abrasione e che frantumano il materiale mediante pressione anziché urto, Umidificazione dei punti di carico e scarico dei macchinari, Preferibilmente incapsulamento dei macchinari.

RUMORE

Entro 3 mesi dalla realizzazione dell’infrastruttura stradale andrà effettuata una valutazione strumentale post operam al fine di verificare che la rumorosità emessa sia mantenuta nei limiti imposti dalla normativa vigente.

CONDIZIONI GENERALI

Ai sensi dell’art. 28, comma 7-bis, del 152/2006 e s.m.i., il proponente dovrà trasmettere alla Provincia di Pavia, appena disponibili e comunque prima della messa in esercizio dell’opera, la documentazione riguardante il collaudo delle opere o la certificazione di regolare esecuzione delle stesse, comprensiva di specifiche indicazioni circa la conformità delle opere rispetto al progetto depositato e alle condizioni ambientali prescritte.

OTTEMPERANZA

La documentazione relativa all'ottemperanza delle condizioni sopra riportate dovrà essere inviata alle autorità competenti nei tempi indicati e caricata sul portale web SILVIA di Regione Lombardia.

ULTERIORI INDICAZIONI

Paesaggio

Ai fini della prevista trasformazione del bosco lungo la Roggia Ticinello si dovranno ottenere sia l'autorizzazione paesaggistica ai sensi del d.lgs. 42/2004 e s.m.i. che l'autorizzazione forestale ai sensi della l.r. 31/2008 e s.m.i..

Rispetto agli aspetti paesaggistici della nuova strada, in conseguenza della valutazione dell'esame di impatto paesistico, si ricorda che in fase autorizzativa dovrà essere prodotta specifica relazione paesistica dell'intervento al fine dell'acquisizione del previsto Giudizio di Impatto Paesistico da parte della Commissione paesaggio dell'autorità competente.

Terre e rocce da scavo

Ai fini della gestione delle terre e rocce da scavo risultanti dalla realizzazione delle opere in progetto, si dovrà far riferimento a quanto previsto dal D.P.R. n. 120/2017.

Si invita a minimizzare i quantitativi di terreno da inviare a smaltimento in discarica (in esubero rispetto ai quantitativi riutilizzati in sito), qualora qualitativamente riutilizzabili a norma di legge.

Pareri Enti / Soggetti coinvolti

Il Proponente, in fase di progettazione definitiva / esecutiva delle opere, dovrà tenere conto e ottemperare a quanto richiesto e osservato nei pareri / osservazioni trasmessi da:

- Borgo Casatico Srl, nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 49927 del 10/10/2022, al riguardo dell'indicazione dei mappali;
- Telecom Italia, nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 37726 del 25/07/2022;
- SNAM, nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 38134 del 26/07/2022;
- Comune di Siziano nota acquisita agli atti con prot. n. 40134 del 05/08/2022 e nota acquisita agli atti con prot. n. 49709 del 07/10/2022;
- E-DISTRIBUZIONE nota agli atti con prot. n. 52351 del 21/10/2022;
- Est Ticino Villoresi nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 41105 del 11/08/2022 e nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 52626 del 24/10/2022, al riguardo della coerenza di detta progettazione con il Regolamento di Gestione della Polizia Idraulica, approvato con DGR n. X/6037 del 19 dicembre 2016.

----- 0 -----

richiamate e condivise le valutazioni istruttorie effettuate dalla Commissione provinciale per la VIA, tenuto conto dei pareri espressi dagli Enti competenti e dai soggetti coinvolti nel procedimento;

ritenuto che:

- lo Studio Preliminare Ambientale, con successive integrazioni e chiarimenti, e la verifica di assoggettabilità a VIA sono stati condotti in coerenza con l'art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., con analisi degli impatti sulle componenti e sui fattori ambientali interessati dalle opere in progetto, oltre alla individuazione di azioni per la mitigazione ambientale, che sono state indicate nello Studio stesso, in coerenza con quanto previsto dall'allegato V alla parte II del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., con particolare riferimento alle caratteristiche del progetto, alla localizzazione dello stesso in funzione della sensibilità ambientale delle aree geografiche che possono risentire dell'impatto dei progetti, alla tipologia e caratteristiche dell'impatto potenziale.
- Lo Studio Preliminare Ambientale (SPA) risulta predisposto secondo quanto previsto dall'allegato IV bis alla parte seconda del d.lgs. 152/2006 e s.m.i..
- Rispetto ai principali criteri di valutazione previsti dall'allegato V parte seconda d.lgs 152 2006 e s.m.i. pertinenti per il progetto in argomento, si evidenzia, in sintesi, che:

- La localizzazione del progetto risulta conforme alle previsioni dello strumento urbanistico comunale.
 - Non vengono interessate aree naturali protette come definite ai sensi della L. 394/1991.
 - Per quanto riguarda gli aspetti riferibili alla presenza di elementi funzionali al mantenimento della biodiversità, alle Reti ecologiche, alla frammentazione delle aree agricole interessate e alle opere di mitigazione / compensazione, la progettazione definitiva, che dovrà prevedere una strada di categoria C2 in luogo della prevista F2, dovrà sviluppare le previsioni dello Studio Preliminare Ambientale come indicato dall'istruttoria della Commissione provinciale per la VIA, al fine di assicurare la prospettata compatibilità dell'intervento con gli aspetti sopra elencati;
 - Le valutazioni riguardanti i potenziali impatti su traffico indotto, emissioni in atmosfera, rumore, salute umana, paesaggio, non hanno rilevato criticità.
 - Lo SPA valuta gli effetti cumulativi del progetto per gli aspetti pertinenti.
 - Sono state previste opere di compensazione ambientale calcolate tramite il metodo STRAIN, approvato con DDG 4517 Qualità dell'Ambiente del 07.05.2007, che si pone come obiettivo quello di una quantificazione delle aree da rinaturalizzare come compensazione a consumi di ambiente da parte di infrastrutture di nuova realizzazione. La proposta di opere compensative andrà comunque rivista in fase di progettazione definitiva, come indicato dall'istruttoria della Commissione provinciale per la VIA, anche al fine di adeguare le previsioni con il cambio di categoria della strada, da F2 a C2.
 - Si sono individuate condizioni ambientali al fine di specificare / implementare le modalità di realizzazione di azioni già previste dal progetto e dei monitoraggi per la conferma di assenza di ulteriori impatti negativi significativi sull'ambiente.
- Nel complesso, quindi, non si riscontrano impatti negativi e significativi sull'ambiente legati alla realizzazione del progetto in esame che possano causare ripercussioni sull'ambiente di importanza tale da rendere necessaria la procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale, a condizione che il Proponente metta in atto tutti gli accorgimenti, le precauzioni, le mitigazioni/compensazioni ambientali proposti, nonché venga dato seguito alle condizioni ambientali di cui al presente atto;

DECRETA

1. di escludere dalla procedura di valutazione d'impatto ambientale, ai sensi dell'art. 19 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i., il progetto di nuova viabilità collegata al piano attuativo ATC - PL1, sita in Via Cascina Cicogno da realizzarsi in Comune di Siziano (PV), proposto dalla Società INFRASTRUCTURE ITALIA LAND 2 S.R.L., mettendo in atto tutti gli accorgimenti, le precauzioni, le mitigazioni/compensazioni ambientali proposti dallo studio ambientale ed alle condizioni di seguito elencate, che dovranno essere espressamente recepite nella progettazione definitiva e nei successivi provvedimenti di autorizzazione e approvazione del progetto in parola:

a) ASPETTI GEOLOGICI E SISMICI

La progettazione definitiva/esecutiva dovrà essere coerente con le considerazioni/indicazioni progettuali individuate nelle conclusioni della Relazione Geologica presentata con la documentazione integrativa del 03/10/2022.

b) ASPETTI DI INVARIANZA IDRAULICA ED IDROLOGICA

Preventivamente alla realizzazione delle opere descritte in progetto, lo scarico delle acque meteoriche nella Roggia Speziana, dovrà essere soggetto a preventiva concessione e/o nulla osta idraulico da parte degli Enti Gestori della Roggia medesima secondo le procedure dettagliate nelle Linee Guida di Polizia Idraulica.

c) BIODIVERSITÀ, RETE SITI NATURA2000

Sulla base della progettazione definitiva, prima della presentazione dell'istanza di autorizzazione del progetto di realizzazione dell'opera stradale dovrà essere presentato tutto quanto richiesto dalla Commissione provinciale per la VIA al sopra riportato capitolo della relazione d'istruttoria "Biodiversità, Siti Rete Natura2000", per una sua valutazione.

d) MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI

Sulla base della progettazione definitiva, prima della presentazione dell'istanza di autorizzazione del progetto di realizzazione dell'opera stradale dovrà essere presentato tutto quanto richiesto dalla Commissione provinciale per la VIA al sopra riportato capitolo della relazione d'istruttoria "Agricoltura e foreste", per una sua valutazione.

e) VIABILITA' E TRAFFICO

Viabilità di competenza della Provincia di Pavia

In riferimento al tratto stradale di nuova realizzazione limitatamente all'area di competenza territoriale della Provincia di Pavia (di collegamento tra la viabilità in essere e S.P. n° 40 "Binaschina" nelle competenze di Città Metropolitana di Milano), la costruzione dovrà avere le caratteristiche geometriche previste dal C.d.S., come indicato nelle "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade", di cui al Decreto 5 novembre 2001 del MIT.

In particolare, trattandosi di viabilità extraurbana secondaria, si prescrive la progettazione di una strada di tipo C2 (mt. 9.50 compreso le banchine stradali).

Il raccordo con la suddetta S.P. 40 (di competenza della Città Metropolitana di Milano) dovrà terminare con adeguata rotonda che consenta rapido deflusso del tratto stradale di competenza della Provincia.

Il progetto prevede la connessione su un tratto di strada esistente (circa ml. 1.300) non di competenza provinciale.

Nel caso in cui si rilevasse l'esigenza di trasferire l'intero asse stradale nelle competenze dell'ente provinciale, si indicano le seguenti prescrizioni:

- In considerazione del significativo transito di mezzi pesanti indotti dagli insediamenti della zona industriale, occorrerà intervenire praticando una fresatura profonda 11 cm. con successiva stesa di Binder cm. 6 e strato di tappeto di usura di cm. 5 ed infine posa della segnaletica orizzontale e verticale secondo le prescrizioni del Codice della Strada.
- In riferimento alla rotonda esistente lungo l'asse alla fine del primo rettilineo, provenendo dalla S.P. n° 205 "Vigentina" occorrerà ridurre la corona centrale di almeno mt. 2.00 per agevolare la marcia e le manovre dei mezzi pesanti in circolazione.
Le prescrizioni sopra indicate dovranno pervenire come richiesta di concessione stradale agli uffici competenti della Provincia di Pavia con progetto a firma di idoneo professionista.
- Qualora si dovessero verificare ammaloramenti o cedimenti della pavimentazione stradale riconducibili a non corretta esecuzione dei lavori ed al transito dei mezzi pesanti di cui trattasi, dovrà essere prevista ed effettuata adeguata manutenzione con caratteristiche ed estensione da concordare con gli uffici preposti della Provincia (previo accordo convenzionale tra le parti)
- Tutta la manutenzione del verde, della segnaletica verticale, illuminazione pubblica o eventuali impianti per il funzionamento delle pompe di sollevamento presenti sul tratto esistente previsto in cessione alla Provincia, dovrà essere posta a carico del proponente o del comune territorialmente interessato.

Per quanto concerne gli aspetti di dettaglio si precisa che verranno valutati in fase di richiesta di regolare concessione stradale da presentarsi presso gli appositi uffici provinciali.

Viabilità di competenza della Città Metropolitana di Milano

La progettazione che riguarda tutto ciò che coinvolge la circolazione stradale della s.p. 40 ed i suoi confini dovrà prevedere quanto di seguito esplicitato:

- Il progetto della rotatoria dovrà tener conto di quanto previsto dal D. Lgs 19/04/2006 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali” e del Regolamento Regionale 24 aprile 2006, n. 7 “Norme tecniche per la costruzione delle - strade”;
- Il progetto per la realizzazione della nuova strada e della rotatoria, dovrà prevedere la verifica per l’invarianza idraulica, pertanto se saranno necessarie opere relative, si specifica, che le stesse non saranno gestite da CMM;
- Il concessionario si dovrà far carico dei frazionamenti e delle trascrizioni a favore di Città Metropolitana delle aree che faranno parte del futuro sedime stradale;
- Le fasce di rispetto, sono dettate dallo strumento urbanistico vigente del Comune di Siziano, o diversamente da quanto prescritto dall’art. 26 del D.P.R. 495/92 “Regolamento del nuovo codice della strada”;
- Il parere rilasciato non sostituisce la Concessione/Autorizzazione per tutte le opere viabilistiche, che verrà rilasciata al Comune di Siziano, il quale dovrà inoltrare relativa richiesta alla Città Metropolitana di Milano non meno di sessanta giorni prima dell'inizio dei lavori.

f) EMISSIONI IN ATMOSFERA - FASE DI CANTIERE

Dovranno essere adottati gli accorgimenti previsti dalla documentazione progettuale presentata, con particolare riferimento a:

- l’eventuale accatastamento temporaneo di materiale utile alle lavorazioni dovrà essere trattato in modo da tutelare la dispersione di polveri, tramite la copertura dello stesso e l’utilizzo in breve tempo;
- i mezzi d’opera dovranno essere puliti prima di re immettersi nella viabilità ordinaria;
- i veicoli di trasporto di materiali dovranno essere coperti con idonei teli, mantenendo altresì delle velocità ridotte nel transito sulla viabilità ordinaria.

Inoltre:

- dovranno essere adottate le misure delineate da Regione Lombardia in collaborazione con ARPA Lombardia nel documento “Indicazioni per l’applicazione di buone pratiche per il contenimento delle emissioni in atmosfera da attività di cantiere”;
- dovranno essere ridotte temporalmente le fasi in cui la viabilità non sarà ancora asfaltata e dovranno essere adottati tutti i possibili accorgimenti al fine di eliminare, ridurre e/o contenere le emissioni in atmosfera di polveri e, se del caso, dovranno essere adottati i seguenti provvedimenti:
 - Vie di transito: Pavimentazione delle piste di accesso, Consolidamento dei piazzali sterrati, Umidificazione delle piste di accesso e dei piazzali sterrati, Impianto di lavaggio delle ruote degli autocarri con adeguato sistema di smaltimento delle acque e dei fanghi, Pulizia regolare delle piste di accesso e delle strade pubbliche adiacenti, Umidificazione sostenuta di tutte le aree in caso di forte vento, Rinverdimento dei piazzali sterrati non utilizzati.
 - Aree di deposito: Sistema di umidificazione, per i materiali pulverulenti confinamento all’interno di capannoni o protezione su 3 lati con barriere di altezza superiore a quella dei cumuli o copertura con teli, Riduzione dell’altezza dei cumuli.
 - Movimentazione, trasporto carico e scarico: Umidificazione dei punti di carico e scarico del materiale, Incapsulamento dei nastri trasportatori.
 - Trattamento e lavorazione: Impiego di sminuzzatrici che causano scarsa abrasione e che frantumano il materiale mediante pressione anziché urto, Umidificazione dei punti di carico e scarico dei macchinari, Preferibilmente incapsulamento dei macchinari.

g) RUMORE

Entro 3 mesi dalla realizzazione dell’infrastruttura stradale andrà effettuata una valutazione strumentale post operam al fine di verificare che la rumorosità emessa sia mantenuta nei limiti imposti dalla normativa vigente.

2. CONDIZIONI GENERALI

Ai sensi dell'art. 28, comma 7-bis, del 152/2006 e s.m.i., il proponente dovrà trasmettere alla Provincia di Pavia, appena disponibili e comunque prima della messa in esercizio dell'opera, la documentazione riguardante il collaudo delle opere o la certificazione di regolare esecuzione delle stesse, comprensiva di specifiche indicazioni circa la conformità delle opere rispetto al progetto depositato e alle condizioni ambientali prescritte.

3. OTTEMPERANZA

La documentazione relativa all'ottemperanza delle condizioni sopra riportate dovrà essere inviata alle autorità competenti nei tempi indicati e caricata sul portale web SILVIA di Regione Lombardia.

4. ULTERIORI INDICAZIONI

Paesaggio

Ai fini della prevista trasformazione del bosco lungo la Roggia Ticinello si dovranno ottenere sia l'autorizzazione paesaggistica ai sensi del d.lgs. 42/2004 e s.m.i. che l'autorizzazione forestale ai sensi della l.r. 31/2008 e s.m.i..

Rispetto agli aspetti paesaggistici della nuova strada, in conseguenza della valutazione dell'esame di impatto paesistico, si ricorda che in fase autorizzativa dovrà essere prodotta specifica relazione paesistica dell'intervento al fine dell'acquisizione del previsto Giudizio di Impatto Paesistico da parte della Commissione paesaggio dell'autorità competente.

Terre e rocce da scavo

Ai fini della gestione delle terre e rocce da scavo risultanti dalla realizzazione delle opere in progetto, si dovrà far riferimento a quanto previsto dal D.P.R. n. 120/2017.

Si invita a minimizzare i quantitativi di terreno da inviare a smaltimento in discarica (in esubero rispetto ai quantitativi riutilizzati in sito), qualora qualitativamente riutilizzabili a norma di legge.

Pareri Enti / Soggetti coinvolti

Il Proponente, in fase di progettazione definitiva / esecutiva delle opere, dovrà tenere conto e ottemperare a quanto richiesto e osservato nei pareri / osservazioni trasmessi da:

- Borgo Casatico Srl, nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 49927 del 10/10/2022, al riguardo dell'indicazione dei mappali;
- Telecom Italia, nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 37726 del 25/07/2022;
- SNAM, nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 38134 del 26/07/2022;
- Comune di Siziano nota acquisita agli atti con prot. n. 40134 del 05/08/2022 e nota acquisita agli atti con prot. n. 49709 del 07/10/2022;
- E-DISTRIBUZIONE nota agli atti con prot. n. 52351 del 21/10/2022;
- Est Ticino Villorosi nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 41105 del 11/08/2022 e nota acquisita agli atti con prot. prov. n. 52626 del 24/10/2022, al riguardo della coerenza di detta progettazione con il Regolamento di Gestione della Polizia Idraulica, approvato con DGR n. X/6037 del 19 dicembre 2016.

5. Tutta la documentazione relativa all'esecuzione dei monitoraggi previsti ed in generale all'ottemperanza delle condizioni ambientali sopra esposte andrà trasmessa, nei tempi previsti, agli Enti competenti, nonché pubblicata sul sito web regionale SILVIA.

6. Ai sensi dell'art. 28, comma 7-bis, del 152/2006 e s.m.i., il proponente dovrà trasmettere alla Provincia di Pavia, appena disponibili e comunque prima della messa in esercizio dell'opera, la documentazione riguardante il collaudo delle opere o la certificazione di regolare

esecuzione delle stesse, comprensiva di specifiche indicazioni circa la conformità delle opere rispetto al progetto depositato e alle condizioni ambientali prescritte. La documentazione dovrà essere pubblicata sul sito regionale web SILVIA.

7. Di demandare all'Autorità competente al rilascio dell'autorizzazione alla realizzazione delle opere in progetto, la vigilanza sul rispetto delle condizioni ambientali previste dallo Studio Ambientale, con successive integrazioni, e di quanto indicato al precedente punto 1, e a segnalare tempestivamente alla Provincia di Pavia - Settore Tutela Ambientale e Biodiversità, Promozione del Territorio, Sostenibilità - U.O. Bonifiche e Compatibilità Ambientale, eventuali inadempimenti, ai sensi e per gli effetti dell'art. 29 del d.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii..
8. Di trasmettere il presente Decreto al Proponente Società INFRASTRUCTURE ITALIA LAND 2 S.R.L. ed agli Enti / Soggetti coinvolti nel procedimento.
9. Di provvedere alla pubblicazione integrale del presente provvedimento sul sito web regionale SILVIA.
10. Di disporre la pubblicazione del presente atto all'albo pretorio provinciale on-line e alla sezione Amministrazione trasparente del sito web della Provincia di Pavia.
11. Di rendere noto che contro il presente decreto è proponibile ricorso giurisdizionale presso il T.A.R. della Lombardia, secondo le modalità di cui al d.lgs. 2 luglio 2010, n. 104, entro 60 giorni dalla data di pubblicazione del presente atto sul sito web regionale SILVIA; è altresì ammesso ricorso straordinario al Capo dello Stato entro 120 giorni dalla medesima data di pubblicazione.

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