

Atti Dirigenziali

Stato: **PUBBLICATO ATTIVO**

Pubblicazione Nr: **1676/2025**

In Pubblicazione: dal **18/3/2025** al **1/4/2025**

Repertorio Generale: **2615/2025** del **18/03/2025**

Protocollo: **52981/2025**

Titolario/Anno/Fascicolo: **9.6/2020/42**

Struttura Organizzativa: SETTORE QUALITÀ DELL'ARIA, RUMORE ED ENERGIA

Dirigente: FELISA MARCO

OGGETTO: **VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ ALLA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (V.I.A.), AI SENSI DELL'ART. 19 DEL D.LGS. 152/2006 E DELL'ART. 6 DELLA L. R. N. 5/2010, RELATIVA AL PROGETTO DI "NUOVA COSTRUZIONE DI UN EDIFICIO A DESTINAZIONE LOGISTICA DA REALIZZARSI NEL COMUNE DI VAPRIO D'ADDA" - PROPONENTE: LIDL ITALIA S.R.L.. - RIF. SILVIA VER0574-MI.**



DECRETO DIRIGENZIALE

Publicazione Nr: 1676/2025
In Pubblicazione: dal 18/03/2025 al 01/04/2025
Repertorio Generale: 2615/2025 del 18/03/2025
Protocollo: 52981/2025
Titolario/Anno/Fascicolo: 9.6/2020/42
Struttura Organizzativa: SETTORE QUALITÀ DELL'ARIA, RUMORE ED ENERGIA
Dirigente: FELISA MARCO
Oggetto: VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ ALLA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (V.I.A.), AI SENSI DELL'ART. 19 DEL D.LGS. 152/2006 E DELL'ART. 6 DELLA L. R. N. 5/2010, RELATIVA AL PROGETTO DI "NUOVA COSTRUZIONE DI UN EDIFICIO A DESTINAZIONE LOGISTICA DA REALIZZARSI NEL COMUNE DI VAPRIO D'ADDA" - PROPONENTE: LIDL ITALIA S.R.L.. - RIF. SILVIA VER0574-MI.

DOCUMENTI CON IMPRONTE:

Testo dell'Atto *Doc_479732_Codice_80591_2025.pdf.p7m*

34e1cfe7f667206048bbfb693ca310f7da5c2b717873b31e5d0fa0f61d4275d4

Allegato 1 *Doc_479681_All1_ver0574-52814-18mar25_Ris_Istruttorie.pdf.p7m*

1d3324eb3c20f8adc9cc1667b5daeaec9358fc86d6db9c7428caf277a345516f



**Città
metropolitana
di Milano**

Area Ambiente e tutela del territorio
Settore Qualità dell'aria, rumore ed energia

Decreto Dirigenziale

Fasc. n 10.6/2020/42

Oggetto: Verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.), ai sensi dell'art. 19 del d.lgs. 152/2006 e dell'art. 6 della l. r. n. 5/2010, relativa al progetto di "nuova costruzione di un edificio a destinazione logistica da realizzarsi nel Comune di Vaprio d'Adda" - Proponente: LIDL ITALIA S.r.l. - Rif. SILVIA Ver0574-MI.

IL DIRETTORE DEL SETTORE QUALITA' DELL'ARIA RUMORE ED ENERGIA

PREMESSO che in data 13/08/2024, con comunicazione Prot. gen. n. 137596, ha avuto avvio il procedimento di Verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.), 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 costruzione di un edificio a destinazione logistica da realizzarsi nel Comune di Vaprio d'Adda*", riferito all'istanza Prot. gen. n. 119965 del 12/07/2024, presentata dalla Società Proponente: LIDL Italia S.r.l. - Rif. SILVIA: VER0574-MI;

VISTA la normativa di settore (d.lgs. n. 152/2006, l.r. n. 5/2010, R.R. n. 2/2020) che attribuisce alla Città metropolitana la competenza in materia di Verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale per la categoria di opere in progetto;

PRESO ATTO degli elementi di fatto e di diritto, nonché delle Risultanze dell'istruttoria riportate all'Allegato 1, Prot. gen. n. 0052814 del 18/03/2025, che forma parte integrante e sostanziale del presente atto, da cui risulta che l'attività oggetto di istanza sia da assoggettare a Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.);

CONSIDERATO che il presente provvedimento viene assunto per le motivazioni di seguito riportate:

Il progetto, presentato dalla Società Lidl Italia S.r.l., finalizzato alla realizzazione di un nuovo edificio a destinazione logistica in Comune di Vaprio d'Adda, determina impatti significativi e non sufficientemente approfonditi su alcune componenti ambientali di seguito richiamate:

· Impatti sul traffico determinati dall'incremento del transito dei mezzi in entrata e in uscita dal comparto produttivo e dal nuovo magazzino destinato alla logistica, quantificato nel passaggio di oltre 540 veicoli/giorno in entrata e uscita dal comparto nelle 24 h, in un ambito territoriale metropolitano già caratterizzato da notevoli pressioni di traffico in corrispondenza della S.P. 525 "del Brembo". Rispetto alla rete infrastrutturale, si ritiene che, così come anche rilevato dalla Direzione Generale Infrastrutture di Regione Lombardia, gli interventi viabilistici prefigurati (privi di adeguata condivisione e di riferimenti concreti di fattibilità) non consentano di valutare se siano risolte le criticità determinate dall'incremento del traffico sul sistema, con particolare riferimento alla S.P. 2 e ai relativi nodi di accesso all'Autostrada A4 che, già oggi, presentano livelli prestazionali ai limiti di criticità. Allo stato, gli impatti generati non sembrano compensati da opere con adeguata garanzia di fattibilità, né da ipotesi cronologiche di possibile attivazione; si ritiene quindi necessario che siano approfondite le soluzioni viabilistiche alternative con riferimento al rispettivo effetto mitigativo del traffico e al contemporaneo impatto delle stesse sui territori, considerando anche i relativi tempi di realizzazione, costi e impegni per garantirne la fattibilità;

· In relazione alle emissioni in atmosfera si ritiene che le valutazioni svolte siano carenti nella stima del cumulo degli impatti e che debbano tenere conto, oltre che dei diversi scenari ipotizzati per l'accessibilità viabilistica al comparto (Tangenziale Ovest di Vaprio d'Adda - Ipotesi di collegamento tra la S.P. 525 della via Manzoni), anche della presenza dell'Ambito Territoriale Estrattivo ATEg18 per il quale è attualmente in corso la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale per il Progetto di Gestione Produttiva, con progetti depositati e disponibili sul portale regionale S.I.L.V.I.A. L'ambito estrattivo è posto ad una distanza di circa 400 metri in linea d'aria e il traffico dei mezzi pesanti in entrata e in uscita dal comparto insiste sullo stesso asse viabilistico della S.P. 525;

· Rispetto agli impatti acustici, così come precisato da ATS nel proprio parere di competenza, si rileva che rispetto alla valutazione condotta i recettori posti lungo la S.P. 104 (R17, R18, R20 e R22) sono sottoposti ad alti livelli sonori, oltre il limite di immissione notturno e, in alcuni casi, anche diurno, già allo stato di fatto e che tale rilevazione non tiene conto degli incrementi di traffico pesante legati all'ampliamento dell'ambito di cava. Si ritiene pertanto che l'installazione del centro logistico andrebbe di fatto a gravare sui recettori residenziali posti lungo la S.P. 104, soprattutto nel periodo notturno, tenuto conto altresì che i modelli previsionali non hanno incluso la stima degli impatti dati dai gruppi frigoriferi installati sui camion;

· Impatto paesaggistico determinato principalmente dall'inserimento del nuovo capannone logistico, avente uno sviluppo in altezza di oltre 20 metri e delle relative opere viabilistiche ipotizzate e necessarie per l'accesso dei mezzi;

· Impermeabilizzazione di suolo in un comparto avente una Superficie Territoriale di oltre 124.700 mq, a seguito dell'inserimento del nuovo capannone in corrispondenza di aree oggi permeabili e ad uso agricolo

Alla luce di quanto sopra esposto, esaminata la documentazione, considerati i pareri pervenuti da parte degli Enti interessati, valutata la portata del progetto e gli impatti determinati, in particolare, sulla rete infrastrutturale portante del contesto non solo di Vaprio d'Adda ma anche dei Comuni contermini, le cui ricadute necessitano di approfondimenti che portino all'individuazione di adeguate migliorie volte a mitigare e compensare tali effetti negativi, si ritiene che il progetto per la nuova costruzione di un edificio a destinazione logistica, presentato dalla Società Lidl Italia S.r.l. - Rif. S.I.L.V.I.A.: VER0574-MI - sia da sottoporre a Valutazione di Impatto Ambientale;

VERIFICATA la regolarità tecnica del presente atto, ai sensi dell'art. 147-bis del Testo Unico Enti Locali (Tuel), approvato con D. Lgs. 267/2000 e s.m.i.;

RICHIAMATI gli atti di programmazione finanziaria dell'Ente (DUP e Bilancio di previsione), di gestione (PEG e PIAO) ed il codice di comportamento dell'Ente;

VISTO l'art. 107 del Testo Unico Enti Locali (Tuel) approvato con D. Lgs. 267/2000 e s.m.i.;

VISTO lo Statuto della Città metropolitana di Milano;

VISTO il regolamento sull'ordinamento degli uffici e servizi ed il regolamento di contabilità dell'Ente;

DECRETA

per le ragioni indicate in premessa e nell'Allegato 1 - Risultanze dell'istruttoria, Prot. gen. n. 0052814 del 18/03/2025, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, fatti salvi i diritti di terzi:

1) di sottoporre alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) il progetto di *"nuova costruzione di un edificio a destinazione logistica da realizzarsi nel Comune di Vaprio d'Adda"* - Proponente: Lidl Italia S.r.l. - Rif. S.I.L.V.I.A.: Ver0574-MI, per le motivazioni indicate all'Allegato 1 - Risultanze dell'istruttoria unito quale parte integrante al presente atto;

2) di dare atto che per il presente provvedimento è stata compilata la check-list di cui al regolamento sul sistema dei controlli interni e che il presente atto:

- è classificato a rischio medio dalla tabella contenuta nel paragrafo 2.3.5 *"Attività a rischio corruzione: mappatura dei processi, identificazione e valutazione del rischio"* del Piano Integrato di Attività e Organizzazione (PIAO);
- rispetta gli obblighi e gli adempimenti in materia di protezione dei dati personali;
- per la particolare complessità istruttoria non è rispettato il termine di conclusione del procedimento, la cui cronologia è riportata nell'Allegato 1 al presente atto;
- comprende i seguenti allegati che ne formano parte integrante e sostanziale: Allegato 1 - Risultanze istruttorie;
- è privo di riflessi finanziari e che la Società proponente ha provveduto a versare alla Tesoreria della Città metropolitana di Milano i previsti oneri istruttori come da ricevuta allegata all'istanza e ha provveduto all'assolvimento dell'imposta di bollo, ai sensi del D.P.R. 642/72, All. A, art. 4 - con l'acquisto delle marche da bollo indicate di seguito: € 16,00: id. n. 01220764236893 e € 2 id. n. 01220764236642; il destinatario del provvedimento, dopo averle annullate, si farà carico della relativa conservazione.

3) il presente provvedimento è pubblicato all'Albo pretorio della Città Metropolitana e nel Sistema Informativo Lombardo per la Valutazione d'Impatto Ambientale *"S.I.L.V.I.A."*, codice pratica: VER0574-MI, è notificato via Posta Elettronica Certificata (PEC) al richiedente e trasmesso in copia per quanto di competenza agli Enti e uffici coinvolti nel procedimento;

4) Come previsto dall'art. 3, comma 4 della Legge n. 241/1990 e s.m.i. si informa che contro il presente atto, ai sensi del D. Lgs. n. 104/2010 del 02/07/2010, è ammesso ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo Regionale entro

60 giorni dalla data di notifica, ovvero ai sensi del D.P.R. 1199/1971 ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 giorni dalla suddetta data di notifica.

il Direttore del Settore
Qualità dell'aria, rumore ed energia
Arch. Marco Felisa

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del T.U. 445/2000 e del D. Lgs. n.82/2005 e rispettive norme collegate

Responsabile del procedimento e istruttoria: Francesca Valentina Gobbato

ALL. 1: RISULTANZE DELL'ISTRUTTORIA

Procedimento: Verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.), ai sensi dell'art. 19 del d.lgs. 152/2006 e dell'art. 6 della l. r. n. 5/2010, relativa al progetto di "nuova costruzione di un edificio a destinazione logistica da realizzarsi nel Comune di Vaprio d'Adda".

Proponente: Lidl Italia S.r.l.

Rif. S.I.L.V.I.A.: VER0574-MI

1. ANAGRAFICA

RAGIONE SOCIALE	Lidl Italia S.r.l.
P. IVA	02275030233
SEDE LEGALE	Via Augusto Ruffo, n. 36, Arcole (VR)

2. LOCALIZZAZIONE dell'intervento

Via	SP525 - Strada del Brembo e SP104
Comune	Vaprio d'Adda
Provincia	Milano

3. DESCRIZIONE PROGETTO**3.1 INQUADRAMENTO PROCEDURALE**

Il progetto è stato oggetto di precedente procedura DI Verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) VER0417-MI conclusasi con Decreto Dirigenziale n. 564 del 21/01/2021 nel quale si stabiliva che "il progetto di realizzazione di nuovo magazzino ad uso logistico, da realizzare in Comune di Vaprio d'Adda, presentato dalla Società LIDL ITALIA S.r.l. [...]", non dovesse essere assoggettato a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

Legambiente - Associazione di Promozione Sociale - APS ha proposto ricorso n. 525/2021, integrato da motivi aggiunti, per l'annullamento dell'atto sopra richiamato. Il Tribunale Amministrativo Regionale della Lombardia, con propria sentenza n. 2261/2023, pubblicata in data 10/10/2023 ha accolto alcuni dei motivi di parte ricorrente, ritenendo che il procedimento non avesse correttamente applicato le norme di cui all'Allegato V del D.Lgs. n. 152/2006 concernenti i criteri per la Verifica di assoggettabilità alla V.I.A. ed in particolare abbia omissso di considerare il cumulo con gli altri progetti esistenti e/o approvati e la cosiddetta opzione zero. La stessa sentenza ha stabilito che l'Amministrazione competente dovesse "rinnovare il procedimento di verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale al fine di eliminare i vizi della procedura, come sopra riscontrati".

In ottemperanza a quanto stabilito, con comunicazione Prot. gen. n. 20679 del 06/02/2024 questa Amministrazione informava tutti i soggetti interessati di dover procedere a riesercitare la propria attività valutativa in riferimento al procedimento di Verifica di assoggettabilità alla V.I.A. del progetto, tenendo conto dei rilievi indicati dalla sentenza TAR n. 2261/2023.

Con provvedimento R.G. 4648/2024 del 06/06/2024 questa Amministrazione ha ritenuto che la disamina effettuata in relazione ai criteri di cui all'Allegato V alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 non consentisse di escludere impatti significativi sulla salute umana e sull'ambiente, con particolare riferimento al traffico e conseguenti effetti negativi in termini di emissioni in atmosfera, rumore e potenziale rischio per la sicurezza stradale nonché agli ulteriori aspetti, così come evidenziato nel contributo dell'Agenzia di Tutela della Salute (ATS), Città metropolitana di Milano, acquisito con Prot. gen. CMMi n. 73840 del 30/04/2024. Si è quindi ravvisata l'esigenza di un'attenta e complessiva rivalutazione degli scenari, degli impatti e delle misure mitigative e il procedimento si è, quindi, concluso con indicazione della necessità di assoggettare il progetto a Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.).

Il proponente ha provveduto ad attivare una nuova procedura di Verifica di assoggettabilità alla V.I.A. corredata dai nuovi studi redatti a chiarimento delle criticità sollevate da ATS. Con comunicazione acquisita al Prot. gen. CMMi n. 134144 in data 06/08/2024 il proponente ha comunicato il caricamento della documentazione aggiornata sul portale regionale del Sistema Informativo Lombardo per la Valutazione di Impatto Ambientale (S.I.L.V.I.A.).

La società proponente ha indicato che il progetto rientra nelle tipologie elencate all'Allegato B della l.r. 5/2010 nello specifico al punto e2) denominato *"Piattaforme logistiche non intermodali, depositi di merci o veicoli, centri di magazzinaggio generale e simili, che interessano una superficie operativa superiore a 3 ettari"*.

In data 07/02/2025 il Consiglio di Stato, con Sentenza n. 00976/2025, ha rigettato il Ricorso R.G. n. 3166 promosso dalla Società Lidl Italia S.r.l. contro Legambiente Nazionale A.p.s. e nei confronti della Città metropolitana di Milano, del Comune di Vaprio d'Adda e della Regione Lombardia, confermando pertanto la sentenza di primo grado.

3.2 DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il progetto è finalizzato alla realizzazione di un nuovo magazzino a destinazione logistica con superficie lorda di pavimento pari a 54.852,51 mq in corrispondenza di un comparto, avente superficie territoriale pari a 124.757,26 mq, posto nella parte sud-occidentale del territorio comunale di Vaprio d'Adda, con accesso dalla S.P. 525 *"Strada del Brembo"* e dalla S.P. 104 *"Truccazzano-Trezzo sull'Adda"*.

Si tratta di un edificio prefabbricato monopiano a pianta rettangolare; il corpo uffici è soppalcato all'interno del magazzino, con una superficie di circa 2.000 mq, con altrettanta superficie a servizio dei locali tecnici sempre sullo stesso piano.

Il progetto prevede due accessi distinti al comparto per le autovetture e per i mezzi pesanti, entrambi da Via Cascinello, cui si accede mediante una rotonda esistente posta lungo la S.P. 525 a servizio della zona industriale.

Nell'ambito dell'analisi viabilistica riguardante il nuovo insediamento logistico sono stati valutati diversi scenari volti a risolvere il collegamento tra il nuovo comparto logistico e il casello dell'Autostrada A4 in Comune di Trezzo sull'Adda con l'obiettivo di sgravare il corrispondente tratto urbano della S.P. 104 in Comune di Vaprio d'Adda da quota parte del flusso veicolare, in particolare da quello pesante.

È stata valutata la realizzazione di una nuova Tangenziale Ovest all'abitato di Vaprio d'Adda, prevista dallo strumento urbanistico vigente, il cui tracciato si sviluppa parallelamente alla S.P. 104 innestandosi sulla S.P. 525 in corrispondenza di una rotonda già esistente e proseguendo in direzione nord fino alla rotonda esistente all'incrocio con Via Dante. Il tracciato di progetto prevede, inoltre, due intersezioni a rotonda di diametro pari a 40,00 m che permettono il collegamento con Via Manzoni e Via Rasella.

Lo Studio di Impatto viabilistico al paragrafo 7.5 descrive una seconda soluzione che prevede la realizzazione di un nuovo collegamento tra la S.P. 525 e la via Manzoni, in aderenza alla zona industriale di Pozzo d'Adda e finalizzata a collegare il nuovo comparto logistico con un nuovo accesso a rotonda lungo la S.P. 525, alla viabilità esistente che si sviluppa a nord e ad est del centro urbano di Pozzo d'Adda, corrispondente alle vie Unione Europea e Colombo.

Sono stati, inoltre, ipotizzati alcuni interventi sulla ciclabilità:

- realizzazione di una pista ciclabile lungo la recinzione sud ed ovest dell'ambito di progetto da Via Campo Bratela alla S.P. 525, in modo da collegare l'insediamento di progetto e, più in generale, la zona industriale di Vaprio d'Adda con la pista ciclabile in fase di realizzazione lungo la S.P. 525 e prevista dal Biciplan della Città Metropolitana di Milano ("*Sistema di ciclovie urbane ed extraurbane nella zona omogenea Adda Martesana*");
- realizzazione di un attraversamento ciclabile sulla S.P. 525 a collegamento tra la pista ciclabile proposta e quella in fase di completamento;
- nell'ipotesi progettuale con nuovo collegamento viario tra la SP525 e Via Manzoni, è previsto un adeguamento della pista ciclabile lungo la S.P. 525 in fase di completamento, compreso l'attraversamento ciclabile della nuova viabilità collegata a Via Manzoni, e realizzazione di un ulteriore attraversamento in corrispondenza della rotatoria di progetto, con funzione di accesso per le bici al nuovo insediamento.

4. CRONOLOGIA DEL PROCEDIMENTO

Prot. gen. n. 134144	del 06/08/2024 Nuova istanza di Verifica di assoggettabilità a V.I.A.;
Prot. gen. n. 137596	del 13/08/2024 Avvio del procedimento e richiesta contributi o pareri;
Prot. gen. n. 142010	del 28/08/2024 Contributo Regione Lombardia, Interventi stradali e olimpici;
Prot. gen. n. 142970	del 29/08/2024 Contributo ATS Città Metropolitana di Milano;
Prot. gen. n. 143721	del 02/09/2024 Contributo Comune di Vaprio d'Adda;
Prot. gen. n. 143815	del 02/09/2024 Contributo Regione D.G. Trasporti;
Prot. gen. n. 152051	del 13/09/2024 Richiesta di integrazioni;
Prot. gen. n. 152336	del 16/09/2024 Manifestazione di interesse Legambiente;
Prot. gen. n. 156853	del 23/09/2024 Richiesta Proroga;
Prot. gen. n. 158297	del 25/09/2024 Concessione Proroga;
Prot. gen. n. 160388	del 30/09/2024 Comunicazione Legambiente;
Prot. gen. n. 190876	del 11/11/2024 Deposito integrazioni;
Prot. gen. n. 008642	del 16/01/2024 Richiesta pareri o contributi;
Prot. gen. n. 021215	del 04/02/2025 Contributo Regione Lombardia D.G. Trasporti;
Prot. gen. n. 021574	del 04/02/2025 Contributo Comune di Pozzo d'Adda;
Prot. gen. n. 022210	del 05/02/2025 Contributo Comune di Vaprio d'Adda;
Prot. gen. n. 023965	del 06/02/2025 Contributo ATS;
Prot. gen. n. 026641	del 11/02/2025 Contributo Regione Lombardia D.G. Infrastrutture;
Prot. gen. n. 035769	del 24/02/2025 Contributo Comune di Trezzo sull'Adda.

5.1 ANALISI DEL QUADRO PROGRAMMATICO E VINCOLI

Lo Studio Preliminare Ambientale ha esaminato il quadro vincolistico e il quadro programmatico di riferimento evidenziando quanto segue:

- Rispetto al Piano Territoriale Regionale (P.T.R.) il Comune di Vaprio d'Adda è collocato nella fascia dell'alta pianura. L'ambito d'intervento non interferisce con tracciati guida paesaggistici pur essendo il Comune di Vaprio d'Adda interessato da alcuni di questi. Nel Comune non sono presenti Zone di Protezione Speciale (ZPS) e/o Siti di Importanza Comunitaria (SIC). A notevole distanza, in altro Comune, è presente il SIC "*Le Foppe*".

Il Comune di Vaprio d'Adda è interessato dalla presenza di un polo estrattivo posto in adiacenza all'area oggetto di studio. Il comparto in oggetto è definito quale area appartenente al sistema dei distretti industriali. La Tavola I del P.T.R. evidenzia la presenza della fascia di tutela del fiume Adda e del relativo Parco Regionale;

- Rispetto al Piano Territoriale Metropolitan (P.T.M.), il Proponente rileva che l'area d'intervento non ha alcuna valenza naturalistica e paesaggistica. Si tratta di un'area già vocata alla trasformazione a destinazione produttiva, lambita da una infrastruttura lineare viabilistica ad alto traffico (S.P. 525). Lo

Studio Preliminare Ambientale rileva che il contesto d'intervento presenta una consolidata connotazione produttiva che coinvolge sia il Comune di Vaprio d'Adda che quello limitrofo di Trezzo sull'Adda.

- Piano Territoriale di Coordinamento (P.T.C.) del parco regionale Parco Adda Nord

L'ambito d'intervento non interessa direttamente il Parco regionale Adda Nord, i cui territori sono assoggettati al relativo Piano Territoriale di Coordinamento, approvato con D.g.r. n. 2869 del 22/12/2000.

- Piano Territoriale Regionale d'Area dei Navigli Lombardi (PTRA)

Il Comune di Vaprio d'Adda, per il fatto di essere percorso dal Naviglio della Martesana, è interessato dal «Piano Territoriale Regionale d'Area dei Navigli Lombardi». Si tratta del primo Piano d'Area elaborato in Lombardia, ai sensi della L.R. 12/2005 e si prefigge l'obiettivo di promuovere la valorizzazione e lo sviluppo equilibrato del territorio dei Comuni rivieraschi.

Il 16/11/2010 il Consiglio Regionale lombardo ha approvato il Piano Territoriale Regionale d'Area dei Navigli Lombardi che ha acquisito piena efficacia con la pubblicazione dell'avviso della sua approvazione, in data 22/12/2010 sul Bollettino Ufficiale di Regione Lombardia (Burl), Serie Inserzioni e Concorsi n. 51.

Il Piano si prefigge i seguenti obiettivi:

Obiettivo 1 Territorio: Tutela delle aree libere - Tavola 2. Fascia di tutela 100 metri

Al fine di tutelare e salvaguardare il territorio, quale sistema di elevata qualità paesaggistica e ambientale, il PTRA individua una fascia di salvaguardia di 100 metri lungo entrambe le sponde dei navigli, *“limitatamente alle aree esterne agli ambiti dichiarati di notevole interesse pubblico ai sensi dell'articolo 136 D.L. 42/2004”*, all'interno della quale si dovrà porre una particolare attenzione alla valorizzazione delle aree verdi e alla salvaguardia delle aree libere, preservandole da trasformazioni incompatibili con gli obiettivi di qualità del paesaggio;

Obiettivo 2 Territorio: Tutela delle aree agricole e naturali - Tavola 3. Sistema rurale paesistico e ambientale. Il PTRA, quale strumento di attuazione del PTR, assume, relativamente al sistema rurale-paesistico-ambientale, una *“fascia di tutela di 500 metri”* dalle sponde dei navigli. Tale fascia, esterna al tessuto urbano consolidato, definisce uno spazio di tutela delle rilevanze paesaggistiche, di valorizzazione e ricomposizione di contesti rurali, connotandosi come un sistema a rete ambientale, naturalistica e paesistica. Questa fascia consente il consolidamento delle attività agricole con lo scopo di tutelare l'ambiente e il paesaggio.

L'area d'intervento non interferisce direttamente con gli ambiti interessati dal PTRA.

- Rete Ecologica Regionale (RER)

Nelle analisi territoriali a scala regionale, gran parte del territorio lombardo ricade entro gli elementi di primo livello della Rete Ecologica Regionale; anche Vaprio d'Adda si colloca nel contesto di questo importante sistema di tutela ecologica, con particolare riferimento alla presenza di *“corridoi ecologici primari a bassa o moderata antropizzazione”*.

- Piano di Indirizzo Forestale (P.I.F.)

La Città Metropolitana di Milano con Deliberazione del Consiglio metropolitano n. 8 del 17/03/2016, ha approvato il Piano di Indirizzo Forestale (PIF), con validità di 15 anni, in revisione del previgente strumento, scaduto nel 2014 e in adeguamento ai contenuti delle nuove disposizioni di redazione dei PIF dettati dalla D.G.R. n° VIII/7728 del 24/07/2008.

Il PIF costituisce uno strumento di analisi e di indirizzo per la gestione del territorio forestale ad esso assoggettato, di raccordo tra la pianificazione forestale e quella territoriale, di supporto per la definizione delle priorità nell'erogazione di incentivi e contributi e per le attività silvicolture da svolgere. In relazione alle caratteristiche dei territori oggetto di pianificazione, delimita le aree in cui è possibile autorizzare le trasformazioni, definisce modalità e limiti per le autorizzazioni alle trasformazioni dei boschi e stabilisce tipologie, caratteristiche qualitative, quantitative e localizzative dei relativi interventi di natura compensativa. L'ambito di applicazione del PIF è costituito dalla superficie forestale di competenza amministrativa della Città metropolitana di Milano.

- Piano Cave

L'area in oggetto non è direttamente interessata da previsioni del Piano Cave Provinciale.

- Piano di Governo del Territorio (P.G.T.) di Vaprio d'Adda:

Il Comune di Vaprio d'Adda è dotato di un Piano di Governo del Territorio (P.G.T.), adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 45 del 28/10/2017 e approvato in via definitiva con deliberazione del Consiglio Comunale n. 18/2018, divenuto efficace con la pubblicazione sul BURL in data 20/06/2018.

L'ambito d'intervento è parte del Tessuto Urbano Consolidato, della "Città da consolidare" e incluso in un comparto normato dal Piano delle Regole, assoggettato a "Piano attuativo e PCC produttivo in atto" e denominato "PUAV/P 1".

Rispetto alla "Carta delle Classi di sensibilità paesaggistica" (Tav. 20 del Piano delle Regole) l'ambito industriale esistente si colloca in una classe di sensibilità paesistica media mentre al suo intorno sono presenti ambiti caratterizzati da sensibilità alta e molto alta. La carta di fattibilità, risultante dallo studio della componente geologica, idrogeologica e sismica del P.G.T. del Comune di Vaprio d'Adda, inserisce l'area in esame prevalentemente in classe I senza particolari limitazioni con scenario di pericolosità sismica locale Z4a.

5.2 ANALISI DEGLI IMPATTI E MITIGAZIONI

Di seguito sono sintetizzati gli impatti ambientali così come sono stati analizzati nello Studio Preliminare Ambientale e nelle integrazioni depositate con Prot. gen. n. 190876 del 11/11/2024.

Inquinamento Atmosferico

L'intervento in progetto non prevede lavorazioni che di per sé generino scarichi diretti in atmosfera. Lo Studio prevede esclusivamente immissione in atmosfera per quanto riguarda l'impianto di climatizzazione che in ogni caso sarà dimensionato e rispetterà i limiti di emissione imposti dalla normativa vigente. Tali impianti saranno dimensionati in base alle vigenti normative e rispetteranno i limiti di emissione imposti dalla normativa vigente.

Le emissioni da traffico sono l'unica possibile emissione che il comparto potrà immettere in atmosfera, considerando l'attività che si andrà a svolgere nella struttura in progetto.

La valutazione ha mostrato che il contributo del traffico indotto dal nuovo polo logistico alle concentrazioni degli inquinanti PM10 e PM2.5 in atmosfera è ritenuto dallo Studio preliminare ambientale non significativo, in base all'approccio della *UK Environmental Agency* ripreso anche nelle linee guida ISPRA. L'incremento di concentrazione atteso risulta, per tutti gli inquinanti ed in corrispondenza di tutti i 124 ricettori considerati, inferiore all'1% del corrispondente valore limite *long term* e al 10% del valore limite *short term*. Per quanto riguarda l'NO2, lo Studio attende impatti *short term* di natura non significativa mentre, per quanto riguarda gli impatti long term, prospetta un incremento della concentrazione media annua dell'inquinante in atmosfera di natura significativa presso 8 dei 48 ricettori considerati.

Allo stato di progetto, lo Studio non prospetta superamenti dei limiti di qualità dell'aria per nessuno degli inquinanti considerati, ad eccezione della concentrazione di NO2 presso il recettore R9. Tale superamento è tuttavia da imputarsi alle sorgenti emissive già presenti sull'area in esame, in quanto il limite risulta già superato allo stato di fatto e allo stato di progetto tale superamento è ridotto.

Gli impatti del traffico indotto vengono, dunque, considerati accettabili e compatibili con la qualità dell'aria locale.

Lo Studio evidenzia come la creazione di una bretella di collegamento tra la S.P. 525 e la Via Manzoni, comporterebbe un'apprezzabile riduzione delle emissioni sui tracciati urbani interni al Comune di Vaprio D'Adda. Ciò sarebbe determinato dal deflusso del traffico ora circolante sulla S.P. 104 in direzione della nuova viabilità. Tuttavia, la creazione di questa strada non risulterebbe vincolante al rispetto dei limiti di qualità dell'aria data la verifica del rispetto di tali limiti nella precedente valutazione prodotta (datata

Luglio 2024). Restano invece valide le integrazioni mitigative proposte essendo queste derivate dall'ampliamento del tracciato in esame e non dalla variazione di traffico indotto dal progetto.

Il progetto, a compensazione degli impatti causati dal traffico indotto, include la piantumazione di circa 570 alberature e l'installazione di un impianto fotovoltaico da 2522,25 kWp in copertura all'edificio.

I benefici associati a tali interventi mitigativi sono stati valutati in termini di emissioni evitate/compensate attraverso fogli di calcolo messi a disposizione dalle istituzioni (foglio di calcolo BENEFITS ideato dal Servizio Pianificazione Territoriale e Urbanistica, dei Trasporti e del Paesaggio della Regione Emilia-Romagna per quanto riguarda la quantificazione dei benefici associati al verde urbano e il tool di calcolo PVP del JRC).

Gli interventi mitigativi ad oggi proposti non risultano in grado di compensare completamente le emissioni di PM10 e Nox associate al traffico indotto dall'attività in progetto. Pertanto, lo Studio ha calcolato che al fine di ottenere la completa mitigazione delle suddette emissioni sarebbe necessario piantumare ulteriori 800 esemplari di acero riccio e 200 esemplari di frassino ornaiello. O in alternativa sostituire specie arbore a bassa capacità mitigativa con specie ad alta capacità come quelle qui indicate.

Acque superficiali

Il sistema di raccolta delle acque bianche è stato progettato in modo tale da non modificare l'attuale rete di canali artificiali presenti nel contesto. Lo Studio non prevede impatti riconducibili all'aumento del carico idraulico sul sistema idrografico attuale, in quanto la vasca di laminazione permetterà l'immissione in fognatura comunale.

Per quanto riguarda la fase di cantiere, dal punto di vista della "quantità" d'acqua immessa sul sistema drenante durante la costruzione del comparto, non sono stati valutati effetti maggiormente onerosi dal punto di vista ambientale rispetto a quelli individuati per la fase di esercizio. Per quanto concerne lo smaltimento delle acque nere, il progetto prevede la raccolta degli scarichi reflui e la loro adduzione alla fognatura comunale nei limiti di legge.

Acque sotterranee

Il progetto consiste nella realizzazione di una nuova struttura prefabbricata con fondazioni, dotata di plinti e trave di collegamento. Le opere necessarie alla realizzazione dell'intervento possono essere raggruppate come segue: Opere edili per la realizzazione dell'immobile; Opere impiantistiche (Antincendio, elettrico, idrico sanitario e riscaldamento uffici); Opere di completamento esterne quali recinzioni, fognature, verde primario, realizzazione strade e viabilità interna.

Alla luce di quanto sopra evidenziato, lo Studio non prevede interferenze dirette tra opere da realizzare e acque sotterranee che possano creare problemi in sede esecutiva (non sono, infatti, previste strutture interrato o seminterrate, per cui non sono prevedibili scavi in falda o in terreni bagnati) né a lungo termine (non sono prevedibili infiltrazioni, umidità per risalita per capillarità).

Il progetto prevede la realizzazione di un bacino di laminazione naturale, con lo scopo di smaltire le acque meteoriche secondo tempi e modi controllati. Le possibili forme di impatto sulle acque sotterranee sono quindi prevalentemente riconducibili allo smaltimento delle acque meteoriche provenienti dalle coperture e dai parcheggi.

Date le soggiacenze del livello piezometrico rispetto al piano campagna nel sito d'intervento e alla presenza di un elevato strato di franco tra il piano campagna e la falda, lo Studio non prevede l'insorgenza di forme di impatto significative.

Il progetto prevede, inoltre, in accordo con la vigente normativa, l'installazione di sistemi di dissabbiatori e disoleatori al fine di mitigare le eventuali forme di impatto. Il trattamento con decantazione e disoleazione delle acque meteoriche di dilavamento dei piazzali e della viabilità, rappresenta un elemento mitigativo nei confronti del rischio di contaminazione delle acque sotterranee e superficiali.

Con tali sistemi, viene perseguito il fine della decantazione dei metalli pesanti, del disoleamento degli idrocarburi incombusti e della diluizione dei sali antigelo, in modo tale da poter restituire, ai corpi idrici ricettori, acqua con qualità chimico-fisiche rientranti nei parametri di legge. All'interno del nuovo fabbricato non saranno svolte lavorazioni potenzialmente nocive per la contaminazione delle acque.

Suolo e sottosuolo

Dall'interpretazione integrata delle analisi effettuate, sono stati individuati alcuni fattori specifici di pressione del progetto sulla componente ambientale in esame:

Fattori legati alla perdita di suolo

L'intervento in progetto si svilupperà per la sua totalità su zone già destinate alla trasformazione. Non darà luogo a consumo di suolo secondo le disposizioni della L.R. n. 31/2104. Lo Studio evidenzia che, allo stato attuale, non risultino contaminazioni dei terreni in questione stanti i risultati delle verifiche condotte sul sito interessato.

L'area oggetto d'intervento sorge in una zona periferica nel Comune di Vaprio D'Adda e si compone di diversi lotti facenti capo a differenti proprietà, con una superficie complessiva di 138.068 mq. La porzione più ampia di 101.260 mq è caratterizzata da aree agricole attualmente incolte, in cui in passato non sono mai state condotte attività che ne abbiano alterato in modo significativo la conformazione. Lo Studio non riporta evidenza di alterazioni delle matrici ambientali dei terreni;

Fattori legati all'alterazione dell'assetto geomorfologico

Per alterazione del sistema morfologico si intende la perdita (totale o parziale) di elementi morfologici naturali, quali ad esempio aree terrazzate, dossi, fontanili, ecc. e l'alterazione della percezione (sostanzialmente visiva) delle caratteristiche morfologiche dei luoghi che verranno interessati dalle nuove strutture. Per l'intervento in progetto i potenziali impatti sull'assetto geomorfologico sono valutati trascurabili stante le caratteristiche del sito e le considerazioni espresse al punto precedente (area già trasformata);

Fattori legati alla perdita di risorse non rinnovabili (consumo di materie prime/inerti)

Per perdita di risorsa non rinnovabile si intende, in questo caso, il consumo delle materie prime che verranno utilizzate nella costruzione delle infrastrutture (edificio, viabilità e parcheggi).

In particolare, si fa riferimento a:

- inerti pregiati (ghiaie) per la realizzazione di calcestruzzi, bitumi e stabilizzati;
- inerti non pregiati (ghiaie e sabbie con matrice sabbioso-limosa, limi) per la realizzazione dei rilevati.

Tale categoria di impatto non è in ogni caso totalmente eliminabile in quanto intrinseca alla realizzazione del progetto. Un principio, tuttavia, da tenere in considerazione è quello di ottimizzare il bilancio dei materiali prevedendo, nei casi in cui tale possibilità sia attuabile, il diretto ed immediato riutilizzo dei materiali di scavo; la realizzazione dell'intervento comporterà anche il recupero di materie prime direttamente riutilizzabili, riducendo in tal senso la necessità di provvedere ad approvvigionamenti esterni;

Fattori legati alla modifica dello stato tensionale del sottosuolo

Lo studio geologico ha dato assicurazione sulla fattibilità dell'intervento. Inoltre, nelle immediate vicinanze dell'area non esistono costruzioni suscettibili di tale categoria di impatto;

Flora e Fauna

L'intervento si inserisce in un contesto di limitato valore ed interesse sia dal punto di vista vegetazionale che dal punto di vista faunistico, trattandosi di area già oggetto di convenzionamento per la realizzazione di un insediamento produttivo.

Tale condizione è dettata, da una parte, dalla consolidata attività agricola che caratterizza queste aree e che ha portato, negli anni, ad un graduale ma costante impoverimento delle specie floristiche nel contesto e, dall'altra, dalla presenza di strutture a destinazione produttivo-industriale che costituiscono il polo produttivo di Vaprio d'Adda.

Per la tipologia dell'attività che si andrà ad insediare, priva di lavorazioni nocive e/o inquinanti, nella fase di esercizio dell'opera, lo Studio esclude l'insorgenza di fattori di impatto sulla flora e sulla fauna locale. Lo Studio rileva, inoltre, che all'esecuzione di questo progetto verrà affiancata l'attivazione di interventi di compensazione da cui discenderanno opere a valenza naturalistica.

Ecosistemi e Aree Protette

L'area in oggetto non ricade direttamente in corrispondenza di alcuna area naturale protetta. L'operatività dell'intervento non comporterà né perdita di superfici di habitat di interesse comunitario né una loro frammentazione. Secondo lo Studio, la distanza fra l'area in oggetto e le aree protette permette di escludere l'insorgenza di possibili fattori incidenti sulle aree naturali presenti in un vasto intorno del sito. Gli ambiti più prossimi all'area d'intervento risultano avere un assetto principalmente agricolo e produttivo-industriale e interessati da un'arteria viabilistica di grande comunicazione (S.P. 525). Considerata, quindi, la tipologia d'intervento in previsione, lo Studio non prevede influenze tra il progetto e gli elementi della Rete Ecologica analizzati. Alla luce delle considerazioni fatte, lo Studio ritiene che l'ambito in esame non costituisca una minaccia nei confronti delle aree protette considerate e della Rete Ecologica.

Rumore

Rispetto alla componente rumore è stato condotto uno Studio relativo alla valutazione dell'impatto acustico del traffico indotto sulla strada pubblica esistente, effettuata sulla base dei nuovi dati di traffico calcolati, con lo scopo di verificare che tale impatto risulti conforme ai limiti indicati dalla normativa. Una volta caratterizzato il volume di traffico e stimate le velocità medie lungo la viabilità che corre in un raggio di 8 Km dall'area di progetto, con il software "*Sound Plan Essential*" è stato calcolato l'impatto acustico stradale presso tutti i ricettori individuati. Con i valori calcolati è stato possibile confrontare l'impatto acustico calcolato nello stato di fatto e nello stato di progetto con i limiti previsti dal D.P.R. 30/03/2004 n. 142. Sulla base dei calcoli effettuati emerge un incremento della rumorosità nell'area per via del traffico indotto dall'intervento, che risulta attenuata grazie alla redistribuzione dei veicoli nei diversi scenari. I risultati della valutazione previsionale presentano inevitabilmente un grado di approssimazione. Tali risultati dovranno, pertanto, essere verificati da una campagna di misura del rumore post-operam, in grado di tenere conto di tutte le possibili variabili esecutive che non possono al momento essere modellizzate.

Salute Pubblica

Per quanto riguarda i possibili impatti indotti dall'attuazione del progetto in esame sulla componente ambientale salute pubblica, anche a fronte dell'analisi delle patologie nonché dell'indagine condotta sui dati di mortalità di ATS della Provincia di Milano e delle caratteristiche del contesto analizzato, lo Studio non rileva consequenzialità tra le operazioni svolte e lo stato di salute della popolazione e dell'ambiente locale.

Paesaggio

Nello Studio è stato valutato il grado di incidenza del progetto per questi parametri:

Incidenza morfologica e tipologica: l'intervento in oggetto avrà caratteristiche morfologiche e tipologie costruttive simili rispetto alle strutture produttive già presenti sulla stessa area. L'intervento risulta, secondo lo Studio, allineato con le caratteristiche morfologiche e linguistiche del territorio antropizzato presente, che è già stato interessato dall'intervento industriale pregresso attualmente esistente ed in parte operativo;

Incidenza linguistica: stile, materiali, colori: la tipologia edilizia e la scelta delle finiture sono valutate coerenti con il linguaggio architettonico presente negli edifici circostanti per la medesima destinazione funzionale;

Incidenza visiva: la realizzazione della struttura in esame potrebbe assumere un'incidenza rilevante dal punto di vista dell'ingombro visivo. Tuttavia, trattandosi di un contesto antropizzato, il Proponente cercherà, tramite opportune schermature, di mitigare l'impatto dell'edificio per meglio inserirlo nel contesto ambientale di riferimento che non presenta caratteristiche di rilievo. Opportuni accorgimenti saranno

adottati per mitigare, dal punto di vista naturalistico, l'impatto visivo che tale intervento avrà sul territorio attraverso fasce verdi di mitigazione;

Incidenza simbolica: non avendo attribuito la comunità locale alcun tipo di valore simbolico all'area d'intervento, non è stata prevista una interferenza dal punto di vista simbolico con il contesto.

Traffico e Viabilità

I dati riguardanti il traffico pesante indotto dal nuovo insediamento, forniti dal Proponente, sono di seguito riportati:

- 70 camion al giorno in ingresso tra le 06.00 e le 13.00;
- 87 camion al giorno in uscita nell'arco delle 24h.

Per quanto riguarda i flussi indotti costituiti dalle auto dei dipendenti, secondo le indicazioni della Committenza, sono previsti:

- 50 dipendenti degli uffici in ingresso nell'intervallo orario 08:00-09:00 e in uscita nell'intervallo orario 17:00-18:00;
- 70 dipendenti del magazzino (primo turno di lavoro): entrata 06:00 ed uscita 14:00;
- 40 dipendenti del magazzino (secondo turno di lavoro): entrata 14:00 ed uscita 22:00;
- 25 dipendenti del magazzino (terzo turno di lavoro): entrata 22:00 ed uscita 06:00.

Il flusso di mezzi pesanti in ingresso al futuro insediamento viene distribuito secondo le percentuali di ripartizione più attendibili data la posizione del lotto rispetto ai caselli autostradali.

In particolare, lo Studio stima che:

il 50% dei mezzi pesanti indotti abbia come origine il casello autostradale dell'Autostrada A4 di Trezzo sull'Adda attraverso Viale Lombardia e la S.P. 104;

il 20% dei mezzi pesanti indotti abbia come origine il casello autostradale della Tangenziale Est Esterna (TEEM) di Pozzuolo Martesana;

il 20% dei mezzi pesanti indotti abbia come origine il casello autostradale della BreBeMi verso il casello autostradale di Treviglio;

il 10% dei mezzi pesanti indotti abbia come origine la S.P. 525 (5% verso ovest e 5% verso est).

Il flusso di mezzi pesanti in uscita dal futuro insediamento viene distribuito in proporzione alle destinazioni giornaliere dei veicoli indicate dalla Società proponente per gli approvvigionamenti dei punti vendita. Il flusso indotto relativo alle auto dei dipendenti viene ripartito uniformemente lungo le quattro direzioni principali, in analogia alla distribuzione dei volumi di traffico caratterizzanti la S.P. 525 e la S.P. 104.

FLUSSI DI TRAFFICO FUTURI

Per determinare i flussi di traffico futuri rispetto ai flussi veicolari esistenti, caratterizzanti il sistema viario d'interesse, sono sommati i flussi indotti, secondo la nuova ripartizione del futuro assetto. Nello specifico si fa riferimento all'ora di punta della sera considerando cautelativamente 11 camion in uscita dal magazzino logistico (corrispondenti a 1/8 del totale giornaliero), in aggiunta a 50 auto dei dipendenti degli uffici, ipotizzando che ogni dipendente raggiunga il magazzino logistico con la propria auto.

I flussi relativi ai mezzi pesanti sono ripartiti in proporzione agli approvvigionamenti giornalieri previsti per i punti vendita. Gli spostamenti dei dipendenti sono distribuiti uniformemente lungo le quattro direzioni principali; lungo la direttrice nord della S.P. 104 gli spostamenti dei dipendenti sono ulteriormente ripartiti sulla rete oggetto di analisi in proporzione all'attuale peso delle manovre alle singole intersezioni. Per quanto riguarda i flussi veicolari che utilizzeranno la Tangenziale Ovest di Vaprio d'Adda, lo Studio stima che siano composti da quota parte dei volumi di traffico provenienti da sud-ovest (S.P. 525) e da sud (S.P. 104) e diretti verso nord e viceversa, evitando così di percorrere il tratto della S.P. 104 all'interno dell'area urbana di Vaprio d'Adda.

In relazione alla richiesta della Città Metropolitana di Milano di considerare anche il cumulo con altri progetti esistenti e/o approvati, lo Studio segnala che, in base alle ricerche svolte sul Sistema Informativo Lombardo per la Valutazione di Impatto Ambientale (S.I.L.V.I.A.) e sugli atti amministrativi pubblicati dagli Enti locali, negli ultimi 12 mesi nel raggio indicativo di 5 km dall'ambito di progetto, non risultano approvati e/o in itinere progetti di realizzazione o di ampliamento di insediamenti logistici.

Lo studio d'impatto del nuovo traffico, comprensivo degli altri progetti approvati o in fase di approvazione nell'ambito, manifesta una sostanziale invarianza degli indicatori prestazionali della rete stradale di afferenza per gli scenari analizzati, sia con la rete viaria invariata (Scenario 1) sia nel caso dei due interventi infrastrutturali valutati.

Per quanto riguarda l'ipotesi di apertura della Tangenziale Ovest di Vaprio d'Adda (Scenario 2), i risultati ottenuti dimostrano che il principale effetto del nuovo collegamento sia lo sgravio, nel tratto interno al centro abitato di Vaprio d'Adda, della S.P. 104 dal flusso veicolare esistente, mentre il contributo del nuovo traffico indotto su tale dinamica risulta limitato. L'intervento viario prospettato è conforme con le previsioni urbanistiche vigenti.

La nuova ipotesi di collegamento tra la S.P. 525 e Via Manzoni (Scenario 3) permette anch'essa di sgravare il tratto urbano della S.P. 104, ma in misura minore rispetto allo Scenario 2: la macro-simulazione condotta le assegna flussi veicolari ridotti. Lo Studio evidenzia, inoltre, che l'ipotesi non è prevista dagli strumenti di pianificazione e di programmazione e necessiterebbe, qualora avvalorata, di una procedura di variante urbanistica, per cui va intesa quale alternativa di lungo termine. L'approfondimento dell'ipotesi richiede il coinvolgimento e il confronto con l'Amministrazione del Comune di Pozzo d'Adda, interessato dagli effetti della nuova viabilità.

5.3 SCENARI ALTERNATIVI E CUMULO CON ALTRI PROGETTI

Nelle integrazioni documentali, il Proponente ha svolto un approfondimento in merito al cumulo degli impatti con altri progetti previsti, rilevando quanto segue.

In merito alle aziende insediate nelle aree limitrofe, lo Studio non rileva, dai dati a disposizione, attività che possano generare impatti su aria, acqua, sottosuolo e salute pubblica. Uno dei fattori di pressione maggiormente evidenziabile è quello relativo alla situazione viabilistica e di conseguenza a una variazione delle emissioni in atmosfera.

Lo Studio evidenzia che i fattori emissivi considerati (mezzi di trasporto) hanno un'incidenza piuttosto limitata nell'ambito della caratterizzazione della qualità dell'aria, stante il ruolo predominante costituito dalla presenza della viabilità ad alto scorrimento della S.P. 525.

Lo Studio segnala, inoltre, che l'intervento non comporta consumo di suolo, trattandosi di una revisione di un ambito a destinazione produttiva già convenzionato e che, pertanto, non entra nel computo della superficie trasformata.

L'area d'intervento è localizzata ad una adeguata distanza dal centro abitato e non sono stati rilevati particolari forme di pressione e/o criticità sugli agglomerati urbani. Lo Studio sottolinea, inoltre, che la realtà attualmente in essere e quella in progetto, non esercitano forme di pressione dirette sulla popolazione residente, principalmente per due aspetti fondamentali:

- i comparti produttivi sono posizionati esternamente ai centri abitati e posizionati ad adeguata distanza dagli stessi;
- all'interno del comparto non sono svolte attività inquinanti e/o nocive per l'ambiente e/o la salute umana.

Per quanto riguarda i possibili incidenti rilevanti, dal confronto dei dati pubblicati dal Ministero dell'Ambiente e dalla Struttura Regionale, non si rilevano industrie soggette a rischio. L'attività che si andrà ad insediare, secondo quanto dichiarato dal Proponente, non rientra fra quelle classificabili a rischio di incidente rilevante.

5.4 OSSERVAZIONI, CONTRIBUTI E PARERI ACQUISITI

5.4.1 VALUTAZIONE DELLE OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO

A seguito del deposito della documentazione, durante il periodo di pubblicazione, non sono pervenute osservazioni, ai sensi dell'art. 24, comma 4, del D.Lgs. n. 152/2006.

5.4.2 CONTRIBUTI E PARERI ACQUISITI

Sono pervenuti i seguenti contributi, agli atti dell'istruttoria:

- Regione Lombardia, Direzione Generale Trasporti e Mobilità Sostenibile, con comunicazioni Prot. gen. n. 143815 del 02/09/2024 e Prot. gen. n. 21215 del 04/02/2025, ha espresso *“parere favorevole con la seguente condizione: per gli aspetti inerenti alla mobilità ciclistica, viste le proposte per la ciclabilità individuate nell'aggiornamento progettuale, si chiede che queste siano realizzate contestualmente allo sviluppo dell'intervento, compatibilmente al preventivo assenso della Città Metropolitana di Milano in ordine agli attraversamenti sull'asse viabilistico di competenza ed al raccordo con la ciclabile in fase di realizzazione. Inoltre, si raccomanda di pianificare l'installazione di un congruo numero di colonnine per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica e dei mezzi di micromobilità elettrici. Per la scelta localizzativa, si raccomanda di considerare anche la posizione delle cabine elettriche, l'accessibilità e la possibilità che ciascuna colonnina possa servire anche 6-8 posti auto”*.

- Il Comune di Pozzo d'Adda, con propria nota Prot. gen. n. 21574 del 04/02/2025, dopo aver rilevato i seguenti aspetti:

- *“Lo studio sulla viabilità agli atti si dimostra carente in quanto non valuta opportunamente l'ipotesi che la Tangenziale Ovest di Vaprio d'Adda non venga realizzata e non approfondendo le possibili alternative e la loro reale sostenibilità. Qualora si prospettasse tale ipotesi TUTTI gli studi effettuati (Viabilità, Traffico, Rumore e Emissioni) dovranno essere opportunamente, e conseguentemente, rivisti;*

- *Lo studio della viabilità risulta carente dei dati relativi alla incidentalità delle strade analizzate e dei relativi nodi. Disporre di questi dati avrebbe consentito di valutare in modo più appropriato le direttrici proposte o, in alternativa, valutato ipotesi di soluzione delle criticità riscontrate anche sulla viabilità su strade comunali dei paesi limitrofi alla zona interessata all'intervento;*

- *Lo studio sulla viabilità non tiene conto di alcune situazioni oggettive di carenza delle caratteristiche tecniche e funzionali del tratto di Via per Grezzago, che si precisa essere di competenza comunale di tre Enti. Tratto essenziale per raggiungere il casello di Trezzo sull'Adda. Lo studio, inoltre, risulta carente delle problematiche inerenti il “proposto” percorso per l'accesso al casello TEEM di Pozzuolo Martesana sia sulla direttrice della Padana Superiore (attraversamento di Inzago) sia del percorso sulla S.P. 525 che potrebbe risultare alternativo (problemi incidentalità e attraversamento Bettola);*

- *Tutti gli studi, rilevazioni e simulazioni non tengono conto del confronto sullo stato di fatto (ANTE) e ad opera conclusa in attività (POST). Dato atto altresì che i dati POST sono simulazioni teoriche che pertanto possono anche non corrispondere allo stato riscontrabile a intervento in piena efficienza. Per esempio, le varie verifiche sono state fatte sul numero di mezzi pesanti (in entrata e in uscita) calcolato in base delle attuali esigenze della Società proponente ma l'impianto in costruzione a pieno regime può supportare un traffico maggiore che oggi non è calcolato nei suoi effetti. In questo caso non sono previsti step (monitoraggi) di controllo e/o verifica rendendo di fatto impossibile una azione di vigilanza sullo stato attuativo e sulle sue eventuali sanzioni;*

- *Sulla tratta viaria S.P. 525 va altresì evidenziata la sovrapposizione, anche temporale, con un altro intervento in Comune di Vaprio d'Adda (tra l'altro adiacente all'ambito logistico in trattazione), in attuazione del Piano Cave della Città Metropolitana di Milano - ambito ATEg18 - che prevede l'ampliamento di un giacimento per un volume netto di 1.250.964 m³ e il recupero ambientale con ritombamento a piano campagna. Il progetto prevede fasi di lavorazione per complessivi 5 e 4 anni. Considerati il volume dei materiali previsti in escavazione (di carico) e quelli per i materiali di ritombamento (di scarico) si può facilmente intuire quali saranno le ricadute (vedi cap. 6.2 dello Studio*

di Impatto Ambientale presentato dai proponenti) in termini di veicoli circolanti e del conseguente inquinamento sonoro nonché sulla qualità dell'aria. Su queste questioni l'unico intervento che i proponenti si rendono disponibili ad attuare è un "Aumento efficienza dei viaggi attraverso l'utilizzo di mezzi con volumi di carico maggiori";

- Le mitigazioni ambientali proposte a compensazione dell'intervento sono da considerarsi assolutamente insufficienti rispetto all'intervento: oltre 55.000 mq di SIp e 124.757 mq di territorio. Tali mitigazioni, tra l'altro, oltre ad essere insufficienti non tengono conto delle ricadute ambientali che l'intervento produce sui comuni limitrofi in quanto ora sono previste a solo beneficio del Comune di Vaprio d'Adda sul cui perimetro esterno è previsto l'intervento. Le misure compensative di queste ricadute ambientali negative debbono interessare anche le realtà territoriali sulle quali queste ricadute si manifestano. A questo scopo sarebbe opportuna una regia sovralocale che valuti la reale incidenza di queste ricadute indirizzandole verso linee di gestione del territorio che siano il più possibile omogenee;
- Le direttive regionali relative all'insediamento dei nuovi poli della logistica citano esplicitamente la verifica della "Sussistenza delle condizioni per la realizzazione di opere di mitigazione e compensazione delle esternalità negative sul territorio e sull'ambiente". Verifica che nel caso di specie non è stata fatta;
- L'articolo 11 delle NdA del P.T.M. prevede che, per garantire effettività al principio di equità territoriale, in presenza di previsioni suscettibili di generare esternalità con riferimento all'articolo 10 delle stesse NdA, la Città metropolitana promuova azioni di coordinamento e l'adozione di forme di perequazione e compensazione finalizzate a garantire l'equa distribuzione tra i Comuni dei vantaggi e degli svantaggi derivanti dalla realizzazione di insediamenti e infrastrutture che presentino esternalità ed effetti sovracomunali e la compensazione delle esternalità suscettibili di incidere sui funzionamenti ecosistemici e sulla qualità dei sistemi territoriali e infrastrutturali. Azioni che nel caso specifico non si sono attuate;
- La mappatura acustica prodotta risulta carente in quanto omette di citare e confrontare i dati forniti dai propri ricettori con il documento di Città Metropolitana di Milano "La mappatura acustica della rete stradale provinciale - Linee di indirizzo per la redazione del Piano d'Azione, adempimenti D.Lgs. 194/2005" che ha come principale obiettivo di ridurre almeno del 50% il numero di persone esposte a livelli di immissione sonora e azzerare il numero di persone esposte. Non si può, inoltre, evitare di sottolineare come lo strumento metropolitano citato prevedesse finanziamenti e percorsi attuativi (nel breve periodo e a lungo termine) dei necessari risanamenti evidenziati ma che purtroppo ad oggi non sono stati eseguiti pur essendo puntualmente individuati;
- Da tutta la documentazione prodotta dal proponente non sono rilevabili gli obiettivi e le strategie generali dell'intervento che devono correlarsi con le finalità generali, relative all'assetto dell'area, contenute nel Piano Territoriale di Coordinamento di Città Metropolitana. La carenza di questo approccio metodologico e di contenuti riduce la proposta in trattazione a poter essere valutata come semplice effetto "cumulo" che va a sedimentarsi su una piattaforma già di per sé critica sforzandosi di giustificarne la compatibilità o la sua scarsa alterazione del contesto. Esattamente il contrario di quello che dovrebbe essere l'obiettivo di una corretta azione di regia generale che non può considerare la questione da un punto di vista strettamente settoriale facendosi dettare l'agenda dall'operatore di turno ma deve trovare soluzioni integrate di carattere territoriale che producano benefici alla complessità dei cittadini".

Per le motivazioni sopra richiamate il Comune di Pozzo d'Adda ha richiesto di "NON escludere dalla procedura di VIA il progetto in esame in quanto non si può escludere che le carenze sopra riportate, nel loro complesso non abbiano consentito di poter disporre dei presupposti necessari a rendere operativa una esaustiva valutazione della proposta oltre a consentire una effettiva opportunità compensativa facendo interagire il proponente con la necessità di risanare le situazioni già critiche con "...forme di perequazione e compensazione finalizzate a garantire l'equa distribuzione tra i comuni dei vantaggi e degli svantaggi derivanti dalla realizzazione di insediamenti e infrastrutture che presentano esternalità

ed effetti sovracomunali e la compensazione delle esternalità suscettibili di incidere sui funzionamenti ecosistemici e sulla qualità dei sistemi territoriali e infrastrutturali”.

• Il Comune di Vaprio d'Adda, con note Prot. gen. n. 143721 del 02/09/2024 e Prot. gen. n. 22210 del 05/02/2025 ha comunicato quanto segue:

“PREMESSO che si richiamano tutte le valutazioni, le considerazioni e i dubbi contenuti nella comunicazione prot. 143721 del 02/09/2024;

OSSERVATO che in seguito alle prescrizioni della sentenza TAR Lombardia n. 2261/2023, è stato integrato lo studio con la cosiddetta “opzione zero”, ossia la mancata realizzazione dell'impianto e che la conseguente relazione redatta dalla società in argomento, riporta una razionalizzazione del sistema di forniture delle proprie filiali Lidl, con un evidente risparmio di chilometri percorsi dai camion che le forniscono. Tale valutazione è evidentemente in discordanza con l'analisi dell'impatto neutro per la natura dell'impianto delle componenti ambientali traffico, atmosferica e acustica, anziché un chiaro impatto negativo.

In analisi si evidenzia che la problematica principale dell'insediamento della logistica riguarda soprattutto i flussi di traffico indotti: l'apposito studio di impatto viabilistico redatto dalla Logit engineering, si basa su dati forniti dalla società - capitolo “7.4 Flussi di traffico indotti dall'intervento logistico” - che riportano in sintesi:

- 70 camion al giorno in ingresso tra le 6.00 e le 13.00;
- 87 camion al giorno in uscita nell'arco delle 24h;
- 50 addetti (uffici) al giorno in ingresso nell'intervallo 8.00 - 9.00 e in uscita alle 17.00 - 18.00;
- 70 addetti (magazzino) al giorno in entrata alle 6.00 e in uscita alle 14.00;
- 40 addetti (magazzino) in entrata alle 14.00 e in uscita alle 22.00;
- 25 addetti (magazzino) in entrata alle 22.00 e in uscita alle 6.00.

Al fine di verificare se i dati forniti dalla Lidl S.p.A. risultino attendibili, si è proceduto ad una ricerca di valutazioni idonee e si è trovato riscontro nel Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Monza e della Brianza - studio obbligatorio che deve essere allegato per la valutazione di compatibilità dei Piani di Governo del Territorio - ossia lo studio del traffico indotto dagli ambiti di trasformazione e dai piani attuativi.

L'allegato A alle norme tecniche di attuazione dello strumento urbanistico brianzolo prevede un apposito paragrafo denominato “Linee guida per la valutazione di sostenibilità dei carichi urbanistici sulla rete di mobilità” che deve essere utilizzato per il dimensionamento dei flussi di traffico indotti dalle previsioni della pianificazione urbanistica.

Esso prevede una procedura particolare che parte dalla superficie lorda di pavimento delle funzioni insediabili per calcolare gli addetti/residenti e il traffico pesante indotto.

Per quanto riguarda la logistica viene previsto in particolare che:

- per le merci, si debbano considerare nell'ora di punta 9 veicoli/ora/1000 mq di SLP;
- per gli addetti, 1 addetto ogni 50 mq di SLP e 1 auto ogni 1,5 addetti con 80% del flusso nell'ora di punta del mattino in ingresso e il 50% nell'ora di punta della sera in uscita.

Applicando questi parametri al caso in esame risulterebbero per le merci un numero di veicoli nell'ora di punta pari a: $SLP 55.000 \text{ mq} / 1.000 \text{ mq} \times 9 \text{ veicoli/h} = 495 \text{ veicoli/h}$. Sicuramente questo dato è sopravvalutato, ma è considerevolmente differente da quello previsto da Lidl alla base dello studio valutato in n. 70 camion.

PER QUANTO SOPRA ESAMINATO, si ritiene OPPORTUNA un'attenta verifica all'apposita direzione della Città metropolitana relativamente al dato di generazione dei flussi di traffico indotti forniti dal richiedente in quanto, da questo dato, si generano tutte le valutazioni del procedimento in essere riguardante, sia le intere emissioni ambientali prodotte per le matrici aria, suolo, rumore, sia il

mantenimento dei livelli di servizio delle strade comunali e provinciali; tale disamina deve essere il più possibile attendibile al funzionamento a regime della logistica.

Si valuta PREVALENTE la proposta di una viabilità alternativa alla previsione della tangenziale ovest (concepita nel vigente PGT a servizio di nuovi insediamenti residenziali) nello studio della Logit engineering; tale proposta, infatti, può incanalare il traffico generato dall'impianto verso il casello autostradale di Trezzo sull'Adda in direzione nord (pari al 50% del totale), seguendo il percorso più breve, gravando comunque su un'infrastruttura viaria del Comune di Pozzo d'Adda di caratteristiche in parte insufficienti per sopportare il traffico pesante, ma di fatto già a servizio di un'ampia zona industriale esistente.

Si ritiene che la Città metropolitana possa cogliere l'occasione per ridisegnare la viabilità della zona, (IN CONSIDERAZIONE ANCHE DI ACCORDI GIÀ SOTTOSCRITTI DAI DUE COMUNI LIMITROFI IN DATA 15.03.2011 E RIPORTATO NELL'ALL. 4/C AL PGT VIGENTE DEL COMUNE DI POZZO D'ADDA) andando oltre al confine amministrativo comunale e prevedendo una viabilità extraurbana provinciale che possa essere una riqualificazione territoriale ed economica delle zone industriali esistenti di Pozzo d'Adda e che possa incanalare il traffico indotto dal polo logistico verso la direzione nord (verso il casello autostradale), nel più breve percorso possibile e SENZA INTERSEZIONI E A TUTELA DEI CENTRI ABITATI DI ENTRAMBI I COMUNI e senza aggravare ulteriormente il livello di traffico della S.P. 525 e della S.P. 104.

A sostegno di tale azione, si informa che Regione Lombardia ha recentemente comunicato il finanziamento dell'“Accordo di Rilancio Economico, Sociale e Territoriale” (AREST) finalizzato al miglioramento infrastrutturale della viabilità locale promosso da Lidl S.p.A., Regione Lombardia e il Comune di Vaprio d'Adda, che ha margini di miglioramento e potrebbe essere oggetto di modifica e di integrazione di nuovi partner pubblici e privati. Esso già prevede lo stanziamento di fondi della Società proponente, della Regione del Comune di Vaprio d'Adda per la realizzazione della tangenziale ovest, che sicuramente, non avrebbe tempistiche compatibili con l'apertura dell'impianto privato, se escluso dalla assoggettabilità a VIA, facendo percorrere le strade esistenti dal traffico indotto, già non sostenibili in termini di sicurezza nel centro abitato, con gli inevitabili problemi che ciò comporterebbe.

Il contributo raccomandato, si concretizzerebbe con la stipula di un Accordo di Programma che avrebbe valenza di variante urbanistica e tempi di realizzazione dettati e controllati dall'apposito Collegio di Vigilanza da istituirsi, uno strumento amministrativo potente e flessibile finalizzato alla partecipazione pubblica e privata per la realizzazione di opere di interesse pubblico che in questo caso avrebbe valenza sicuramente sovracomunale e che dovrebbe essere gestita dalla Città metropolitana.

OSSERVATO che anche la componente ambientale rumore, l'approfondimento effettuato, seppur riscontrando “un incremento della rumorosità percepita rispetto allo stato attuale presso numerosi recettori individuati”, e “un superamento del limite acustico di legge, nell'orario di punta” per i recettori R17 e R18 (anche nello stato di fatto), si conclude non ritenendo necessari interventi di mitigazione acustica per la nuova infrastruttura viaria e quella esistente.

SI RITIENE, invece, opportuno che l'intervento debba valutare appositamente opere di risanamento acustico e di mitigazione acustica per gli apporti di traffico generati. Per le considerazioni sopra effettuate per l'esatta quantificazione del traffico indotto si ritengono necessari approfondimenti riguardanti la matrice atmosfera, considerata dall'approfondimento proposto come componente ambientale non oggetto di effetti negativi per l'installazione di un impianto fotovoltaico di 2,5 MW e della piantumazione di 570 alberature.

CONSIDERATA anche la componente paesaggistica, l'alterazione del paesaggio conosciuto causato dalla imponente sagoma particolarmente in altezza, del progetto proposto; è volontà che SI GARANTISCA la qualità e la coerenza della trasformazione paesaggistica, definendo azioni di mitigazione e compensazioni e intervenendo anche con previsioni legate alla percezione visiva della stessa.

Per tutto quanto sopra osservato, sentita l'Amministrazione comunale, SI RINNOVA la richiesta di non escludere il progetto dalla procedura di VIA, come già decretato con VS. ATTO n. 4648 del

06.06.2024, per le motivazioni già espresse nella ns nota del 02/09/2024, nonché per le ulteriori considerazioni esaminate nella presente, e in quanto strumento più idoneo a concertare a livello sovracomunale una nuova previsione di infrastruttura viabilistica extra-urbana che possa convogliare il traffico indotto verso nord (casello di Trezzo sull'Adda) dalla S.P. 525 alla via per Grezzago con il percorso più breve, lontana dai centri abitati e riqualificando zone industriali esistenti attualmente con viabilità assolutamente inadatta a sostenere il traffico da esse generato. Ciò non può avvenire se non tramite un'attività di concertazione e progettazione da parte di Città Metropolitana con il coinvolgimento delle Amministrazioni comunali interessate e di eventuali partner privati, con i mezzi amministrativi sopra esposti”.

• Con propria nota, Prot. gen. n. 23965 del 06/02/2025, l'Agenzia di Tutela della Salute (ATS) ha richiesto che il progetto sia sottoposto a VIA per le seguenti motivazioni:

○ *Traffico indotto*

▪ Gli scenari 1, 2 e 3 non hanno tenuto conto dell'ampliamento dell'ambito di cava ATEg18 attualmente oggetto di procedura di VIA (VIA0062-MI). Si ritiene debba essere inclusa la stima del traffico indotto dal futuro ampliamento della cava che, diversamente da quanto indicato dal proponente, non può essere già inclusa nella misurazione di traffico di ottobre 2024;

▪ Lo scenario 1 non è stato aggiornato tenendo conto delle criticità rilevate dal Comune di Vaprio d'Adda, ovvero che via Grezzago è caratterizzata dal divieto di transito dei mezzi pesanti e pertanto sarà necessario proseguire sulla S.P. 104;

▪ Allo stato attuale lo scenario 1 rappresenta l'ipotesi progettuale più probabile, tenuto conto che la Tangenziale Ovest (scenario 2), già oggetto di variante del PGT, non è stata ancora realizzata mentre la proposta della Bretella di Pozzo (scenario 3) deve ancora essere sottoposta a procedura di variante PGT. Pertanto, visto il numero di mezzi pesanti, di cui almeno il 50% verrà dirottato sulla S.P. 104 che attraversa una zona ad alta densità abitativa del Comune di Vaprio d'Adda, si ritiene che i potenziali rischi per la sicurezza stradale non siano trascurabili.

○ *Emissioni in atmosfera e salute pubblica*

Considerato quanto riportato nello Studio sulla salute pubblica, per lo scenario 1, si rileva che gli impatti sulla salute pubblica derivanti dalle sole emissioni in atmosfera da traffico indotto dall'attività possano essere poco significative nel caso in esame. Tuttavia, si segnala che tale valutazione deve essere aggiornata tenendo conto del reale percorso dei mezzi pesanti nello scenario 1 (ovvero considerando il divieto di via Grezzago); la stessa valutazione dovrà essere condotta per gli scenari 2 e 3.

○ *Impatti acustici*

La valutazione condotta rileva che i recettori posti lungo la SP104 nord (R17, R18, R20 e R22) sono sottoposti ad alti livelli sonori, ben oltre il limite di immissione notturno e, in alcuni casi, anche diurno, già allo stato di fatto. Tale pressione non tiene conto degli incrementi di traffico pesanti legati all'ampliamento della cava posta a 100 metri di distanza.

Si ritiene pertanto che l'installazione del centro logistico andrebbe di fatto a gravare sui recettori residenziali posti lungo la SP104, soprattutto nel periodo notturno, tenuto conto altresì che i modelli previsionali non hanno incluso la stima degli impatti dati dai gruppi frigoriferi installati sui camion.

○ *Consumo di suolo*

In virtù dell'entità dimensionale del progetto, che prevede la nuova impermeabilizzazione di un'area verde di circa 106.800 mq, preme segnalare che la conversione di un'area di tali dimensioni da verde/agricolo ad uso logistico rappresenta di fatto un consumo di suolo effettivo con impatti negativi sia per l'ambiente che per la salute umana, i cui effetti saranno visibili solo in tempi futuri. (depauperamento della risorsa idrica sotterranea, peggioramento dei fenomeni di dissesto idrogeologico, aggravamento effetto “isola di calore”).

- Regione Lombardia D.G. Infrastrutture e Opere Pubbliche, Infrastrutture Viarie e Ciclabili, Interventi Stradali e Olimpici, con propria nota Prot. gen. 26641 del 11/02/2025, ha comunicato che:

“È da ritenersi di fatto non ottemperata la prescrizione che “il progetto [comprenda] in ogni caso l'individuazione - d'intesa con la Città Metropolitana - delle necessarie migliorie di natura trasportistica, di tipo infrastrutturale e/o gestionale, da realizzare al più contestualmente alla trasformazione al fine di mitigarne o comunque compensarne l'impatto pro quota sui livelli di servizio e standard di sicurezza della viabilità portante di accesso all'insediamento. Il riferimento prioritario è ad interventi di incremento dei parametri prestazionali e/o di sicurezza della circolazione sulle aste e nodi afferenti al sito dal sistema ex S.S. 525/S.P. 104/direttrici di accesso alla rete autostradale.

Sul punto, infatti, le possibili innovazioni infrastrutturali indicate nello Studio risultano consistere nell'ipotesi di realizzazione della c.d. ‘Tangenziale Ovest di Vaprio d'Adda’, prevista nel vigente P.G.T. ma giudicata dalla stessa Amministrazione comunale non più attuale e comunque inidonea a funzioni di alto scorrimento, e in una soluzione alternativa costituita da una nuova bretella di connessione tra la S.P. 525 - in corrispondenza dell'accesso all'insediamento - e la Via Manzoni, mediante un percorso in fregio all'esistente zona industriale di Pozzo d'Adda. Anche tale seconda ipotesi, tuttavia, viene riconosciuta nello stesso Studio come non percorribile nel breve o medio termine, in mancanza di suoi riferimenti all'interno della strumentazione urbanistica locale e della preventiva condivisione con il Comune di Pozzo d'Adda.

Posto, quindi, che all'orizzonte stimabile di realizzazione del nuovo comparto logistico la rete stradale permarrà plausibilmente coincidente con l'assetto attuale, le migliorie richieste avrebbero dovuto essere individuate a carico degli elementi dell'itinerario di accesso al casello A4 costituito dall'attuale percorso S.P. 525/S.P. 104/Viale Lombardia/S.P. 2, che gli esiti delle modellizzazioni restituiscono come maggiormente gravato nelle condizioni di esercizio futuro a rete invariata (c.d. ‘Scenario 1’). Le simulazioni condotte attestano infatti che già attualmente - e ancor più nelle condizioni di circolazione prefigurate nello ‘Scenario 1’ - alcuni elementi della rete presentano livelli prestazionali ai limiti di criticità. È il caso del tronco Sud della S.P. 2, caratterizzato da un LOS ‘D’ prossimo a ‘E’ sia nella punta mattutina che in quella serale, e, relativamente ai nodi indagati con microsimulazioni, dell'intersezione a rotatoria S.P. 179/S.P. 2/Via Europa/Viale Lombardia (c.d. intersezione 7), che, nell'analisi con metodologia statica Setra (in quanto in ambito extraurbano), registra una capacità residua pari al 19% nella punta mattutina.

Le verifiche microsimulative ai nodi, inoltre, sono state sviluppate dal Proponente per le sole intersezioni caratterizzate da flussi in ingresso nelle ore di punta della sera e della mattina superiori a 2.000 veic/h, assumendo come accertato, per volumi inferiori, il mantenimento di un sufficiente margine di capacità. Pur comprendendo le motivazioni di ‘economicità’ della scelta in relazione alle finalità dello Studio, appare tuttavia evidente come la selezione avrebbe dovuto comprendere, quantomeno, anche le seguenti intersezioni a rotatoria localizzate sul predetto itinerario di accesso al casello A4 dal sito in esame, per le quali, pertanto, non risultano allo stato valutabili le caratteristiche prestazionali a regime:

- S.P. 104/Via Dante/Via per Trezzo (c.d. intersezione 4)
- S.P. 104/Via per Grezzago (c.d. intersezione 5)
- S.P. 104/Via Don Gnocchi/ Via Edison/Viale Lombardia/Via Buozzi (c.d. intersezione 16)
- Viale Lombardia/Via Mazzini (c.d. intersezione 17).

Si richiama peraltro che la stessa normativa tecnica regionale di settore in materia di costruzione di strade indica espressamente che, anche nei casi di flusso totale entrante inferiore ai 2.000 veic/h, le verifiche di capacità delle intersezioni a rotatoria sono comunque dovute quando, come nel caso in questione, almeno una delle arterie afferenti abbia una connotazione non locale.

Per tutto quanto sopra, si ritiene che allo stato degli atti depositati non sussistano i presupposti sufficienti per una valutazione positiva della sostenibilità trasportistica del progetto proposto ai

fini del perseguimento e mantenimento delle condizioni di fluidità e sicurezza della rete viaria interessata dai nuovi flussi di traffico da esso indotti”.

- Comune di Trezzo sull'Adda, con nota prot. gen. n. 35769 del 24/02/2025, ha richiesto la partecipazione al procedimento in oggetto.

6. RISULTANZE CONCLUSIVE DELL'ISTRUTTORIA

6.1 ISTRUTTORIA

Il progetto, presentato dalla Società Lidl Italia S.r.l., finalizzato alla realizzazione di un nuovo edificio a destinazione logista in Comune di Vaprio d'Adda, determina impatti significativi e non sufficientemente approfonditi su alcune componenti ambientali di seguito richiamate:

- Impatti sul traffico determinati dall'incremento del transito dei mezzi in entrata e in uscita dal comparto produttivo e dal nuovo magazzino destinato alla logistica, quantificato nel passaggio di oltre 540 veicoli/giorno in entrata e uscita dal comparto nelle 24 h, in un ambito territoriale metropolitano già caratterizzato da notevoli pressioni di traffico in corrispondenza della S.P. 525 “del Brembo”. Rispetto alla rete infrastrutturale, si ritiene che, così come anche rilevato dalla Direzione Generale Infrastrutture di Regione Lombardia, gli interventi viabilistici prefigurati (privi di adeguata condivisione e di riferimenti concreti di fattibilità) non consentano di valutare se siano risolte le criticità determinate dall'incremento del traffico sul sistema, con particolare riferimento alla S.P. 2 e ai relativi nodi di accesso all'Autostrada A4 che, già oggi, presentano livelli prestazionali ai limiti di criticità. Allo stato, gli impatti generati non sembrano compensati da opere con adeguata garanzia di fattibilità, né da ipotesi cronologiche di possibile attivazione; si ritiene quindi necessario che siano approfondite le soluzioni viabilistiche alternative con riferimento al rispettivo effetto mitigativo del traffico e al contemporaneo impatto delle stesse sui territori, considerando anche i relativi tempi, costi e impegni per garantirne la fattibilità.
- In relazione alle emissioni in atmosfera si ritiene che le valutazioni svolte siano carenti nella stima del cumulo degli impatti e che debbano tenere conto, oltre che dei diversi scenari ipotizzati per l'accessibilità viabilistica al comparto (Tangenziale Ovest di Vaprio d'Adda - Ipotesi di collegamento tra la S.P. 525 della via Manzoni), anche della presenza dell'Ambito Territoriale Estrattivo ATeg18 per il quale è attualmente in corso la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale per il Progetto di Gestione Produttiva, con progetti depositati e disponibili sul portale regionale S.I.L.V.I.A. L'ambito estrattivo è posto ad una distanza di circa 400 metri in linea d'aria e il traffico dei mezzi pesanti in entrata e in uscita dal comparto insiste sullo stesso asse viabilistico della S.P. 525.
- Rispetto agli impatti acustici, così come precisato da ATS nel proprio parere di competenza, si rileva che rispetto alla valutazione condotta i recettori posti lungo la S.P. 104 (R17, R18, R20 e R22) sono sottoposti ad alti livelli sonori, oltre il limite di immissione notturno e, in alcuni casi, anche diurno, già allo stato di fatto e che tale rilevazione non tiene conto degli incrementi di traffico pesante legati all'ampliamento dell'ambito di cava. Si ritiene pertanto che l'installazione del centro logistico andrebbe di fatto a gravare sui recettori residenziali posti lungo la S.P. 104, soprattutto nel periodo notturno, tenuto conto altresì che i modelli previsionali non hanno incluso la stima degli impatti dati dai gruppi frigoriferi installati sui camion;
- Impatto paesaggistico determinato principalmente dall'inserimento del nuovo capannone logistico, avente uno sviluppo in altezza di oltre 20 metri e delle relative opere viabilistiche ipotizzate e necessarie per l'accesso dei mezzi;
- Impermeabilizzazione di suolo in un comparto avente una Superficie Territoriale di oltre 124.700 mq, a seguito dell'inserimento del nuovo capannone in corrispondenza di aree oggi permeabili e ad uso agricolo;

Alla luce di quanto sopra esposto, esaminata la documentazione, considerati i pareri pervenuti da parte degli Enti interessati, valutata la portata del progetto e gli impatti determinati, in particolare, sulla rete infrastrutturale portante del contesto non solo di Vaprio d'Adda ma anche dei Comuni contermini, le cui ricadute necessitano di approfondimenti che portino all'individuazione di adeguate, approfondite e condivise migliorie volte a mitigare e compensare tali effetti negativi, **si ritiene che il progetto per la nuova costruzione di un edificio a destinazione logistica, presentato dalla Società Lidl Italia S.r.l. - Rif. S.I.L.V.I.A.: VER0574-MI - sia da sottoporre a Valutazione di Impatto Ambientale.**

7. RIFERIMENTI TECNICI E NORMATIVI

D.lgs. 152/2006 e s.m.i. *“Norme in materia ambientale”*;

L.R. 5/2010 e s.m.i. *“Norme in materia di valutazione di impatto ambientale”*;

R.R. 2/2020 *“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”*.

**La Responsabile del Servizio
azioni per la sostenibilità territoriale
(Arch. Francesca Valentina Gobbato)**

*Documento informatico firmato digitalmente ai sensi della
normativa in materia di amministrazione digitale*