

## **ALLEGATO A**

### **CRITERI E INDIRIZZI PER LA DEFINIZIONE DEGLI AMBITI TERRITORIALI IDONEI PER LA LOCALIZZAZIONE DEGLI INSEDIAMENTI LOGISTICI DI RILEVANZA SOVRACOMUNALE**

1. PREMESSA E QUADRO METODOLOGICO .....	2
2. L'INDIVIDUAZIONE DEGLI AMBITI TERRITORIALI IDONEI DA PARTE DI PROVINCE E CITTÀ METROPOLITANA DI MILANO.....	4
2.1 Le analisi preliminari alla scala provinciale/metropolitana .....	4
2.2 I criteri e gli indirizzi per l'individuazione degli Ambiti Territoriali Idonei .....	6
2.2.1 Requisiti di accessibilità .....	6
2.2.2 Requisiti localizzativi, consumo di suolo e rigenerazione.....	9
2.2.3 Requisiti di sostenibilità ambientale e paesaggistica .....	10
2.2.4 Promozione della perequazione.....	12
3. RIFERIMENTI ATTUATIVI ALLA SCALA COMUNALE.....	14
4. RIFERIMENTI PER LA VALUTAZIONE DELLA PIANIFICAZIONE ATTUATIVA, DEI SUAP E DEI PROGETTI EDILIZI .....	15

## 1. PREMESSA E QUADRO METODOLOGICO

Il presente documento definisce i criteri e gli indirizzi di cui al comma 1 art. 3 della l.r. 15/2024, sulla scorta dei quali le Province individuano gli Ambiti Territoriali Idonei (di seguito ATI), ossia quelle porzioni di territorio in cui sussistono le condizioni insediative per la localizzazione degli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale di cui al comma 2 art. 1 della stessa legge regionale.

Tali criteri e indirizzi saranno utilizzati anche dalla Città Metropolitana di Milano (di seguito CM) per individuare gli ATI, previa rivalutazione delle indicazioni già fornite dal PTM sugli insediamenti logistici di portata sovracomunale di cui al comma 4 art. 5 della l.r. 32/2015<sup>1</sup>.

La legge regionale 15/2024 attribuisce peraltro ai criteri e agli indirizzi ulteriori ruoli, che vengono qui richiamati:

- ai commi 1 e 8 art. 4 prevede il ricorso all'**intesa di co-pianificazione** qualora, **nelle more** di individuazione degli ATI, si debba valutare un **piano attuativo in variante al Documento di Piano o al Piano delle regole**<sup>2</sup>; in tal caso l'intesa di co-pianificazione indica *le condizioni e le prescrizioni da recepire, secondo i criteri e gli indirizzi regionali, nel piano attuativo in variante al PGT ... omissis ... rispetto alle quali effettuare le conseguenti valutazioni di compatibilità ... omissis ...*;
- al comma 2 art. 4 estende le modalità sopra indicate, dopo l'individuazione degli ATI, anche ai piani attuativi riferiti agli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale *localizzati, in tutto o in parte, all'esterno degli ambiti territoriali idonei*;
- al comma 3 art. 4 prevede che laddove debbano essere valutati **SUAP in variante al PGT o progetti, nelle more** della definizione degli ATI **oppure al loro esterno** una volta definiti, la Città metropolitana o la Provincia esprimono, in sede di conferenza di servizi ... *un parere sulla compatibilità dell'intervento logistico anche sulla base dei criteri e degli indirizzi stabiliti dalla Giunta regionale in attuazione dell'articolo 3 ... della legge regionale*;
- al comma 7 art. 5 prevede che nei casi di **variante al DdP, piano attuativo in variante al DdP o nuovo DdP** (comma 1 art. 5), da approvare **nelle more** della definizione degli ATI oppure per interventi previsti al loro **esterno** una volta definiti, la Regione e la Provincia/CM valutano le proposte di pianificazione comunale o di pianificazione attuativa ... *rispetto, in particolare, ai criteri e agli indirizzi regionali di cui all'articolo 3 e alle previsioni del PTCP o del PTM*;
- al comma 12 art. 6 prevede che i criteri e gli indirizzi di cui al comma 1 art. 3 costituiscono, altresì, **linee guida per i Comuni** ai fini delle valutazioni di competenza in riferimento alle proposte di localizzazione di **insediamenti logistici** aventi **superficie operativa superiore a un ettaro e fino a tre ettari**.

Il quadro di coerenza territoriale definibile dalla pianificazione territoriale e urbanistica costituisce il primo riferimento per poter definire eventuali condizioni di idoneità delle trasformazioni territoriali, essendo in grado di rispondere, già alla scala più elevata, alle diverse istanze territoriali (ambientali, sociali ed

---

<sup>1</sup> Comma 4 art. 5 l.r. 32/2015: *Per il territorio della Città metropolitana gli insediamenti di portata sovra comunale di cui all'[articolo 15, comma 2, lettera q\), della l.r. 12/2005](#) sono definiti come tali dal PTM, in luogo dei piani di governo del territorio, di seguito denominati PGT, dei Comuni. Le indicazioni fornite dal PTM su tali insediamenti hanno efficacia prescrittiva e prevalente sugli atti dei PGT ai sensi dell'[articolo 18 della l.r. 12/2005](#).*

<sup>2</sup> Come indicato, per il Piano delle Regole, dal comma 8 art. 4 l.r. 15/2024

economiche), tra cui gli obiettivi ... *della **tutela dell'ambiente**, incluso quello urbano, e della **salute pubblica**, nonché in coerenza con gli obiettivi di **contenimento del consumo di suolo** e di **rigenerazione urbana*** ... indicati (per gli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale) dal comma 1 art. 1 della l.r. 15/2024.

La norma assegna alla pianificazione provinciale la competenza per il governo degli insediamenti logistici di rilevante dimensione, perseguendo così il governo territoriale dei loro effetti (trasportistici, paesaggistici e ambientali, consumo di suolo, salute pubblica, ecc.) ad una scala territoriale più adeguata rispetto a quella comunale.

L'obiettivo è quindi quello di articolare criteri e indirizzi per gli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale che – nel rispondere al mandato istitutivo di definizione degli Ambiti Territoriali Idonei da parte della Province e della Città Metropolitana - possano al contempo costituire un primo riferimento adeguato per l'applicazione della legge anche alle scale di maggiore dettaglio, mettendo a sistema quanto già prefigurato sul tema in altri strumenti di pianificazione territoriale, secondo un principio di proporzionalità e coerenza rispetto agli effettivi spazi di conoscenza, indagine e valutazione propri di ciascun livello di intervento.

## 2. L'INDIVIDUAZIONE DEGLI AMBITI TERRITORIALI IDONEI DA PARTE DI PROVINCE E CITTÀ METROPOLITANA DI MILANO

### 2.1 Le analisi preliminari alla scala provinciale/metropolitana

Le Province/CM sono chiamate a definire un quadro conoscitivo e interpretativo delle componenti territoriali o pianificatorie in grado di restituire quelle potenzialità e vulnerabilità del territorio che, coerentemente con i principi direttivi del comma 1 art. 3 l.r. 15/2024, consentano l'individuazione degli Ambiti Territoriali Idonei per gli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale.

In particolare:

- a. rispetto ai **collegamenti al sistema di mobilità** di scala provinciale, metropolitana, regionale, nazionale, oltre che alle reti TEN-T<sup>3</sup>, il quadro infrastrutturale esistente e di progetto - generalmente già considerato dalla pianificazione provinciale/metropolitana - dovrà essere ulteriormente dettagliato, se necessario, con la puntuale individuazione:
  - delle reti di mobilità di scala provinciale, metropolitana, regionale, nazionale (viaria e ferroviaria e relativi nodi di interconnessione e interscambio modale);
  - dei parcheggi funzionali all'attività logistica;
  - degli altri elementi infrastrutturali incidenti sulla mobilità delle merci (**interporti, terminal intermodali, aeroporti, porti fluviali, fermate e stazioni ferroviarie**, ecc.);
  - degli elementi sopra elencati specificamente appartenenti alle reti TEN-T;
- b. rispetto alle valutazioni che dovranno essere condotte sul **consumo di suolo**<sup>4</sup> e sulla coerenza degli ATI rispetto al **sistema insediativo esistente** (anche in merito all'individuazione degli insediamenti logistici nei PGT ai sensi della lett. e sexies comma 2 art. 8 e dell'art. 51 l.r. 12/2005), dovrebbe essere ricostruito, sulla base delle banche dati disponibili presso la Provincia/CM o la Regione<sup>5</sup>, il quadro di sintesi della pianificazione comunale (PGT), almeno rispetto alle vocazioni delle trasformazioni ivi previste e alle destinazioni prevalenti del tessuto urbano consolidato;
- c. rispetto alla **localizzazione prioritaria nelle aree dismesse**, oppure in quelle da **rigenerare o da bonificare**<sup>6</sup>, le Province/CM dovrebbero ricostruire il quadro di riferimento utile alle successive valutazioni, almeno rispetto alle aree dismesse da rigenerare o da bonificare di maggiore dimensione (indicativamente sopra i 3 ha, in coerenza con la soglia dimensionale fissata dalla l.r. 15/2024), attingendo alle varie banche dati disponibili<sup>7</sup>. Tali banche dati, soggette ad aggiornamento, potrebbero non coprire in modo esaustivo tutto il territorio regionale e, pertanto,

---

<sup>3</sup> Lett. a) c.1 art. 3 l.r. 15/2024

<sup>4</sup> Lett. b) c.1 art. 3 l.r. 15/2024

<sup>5</sup> Ad esempio, banca dati "Indagine offerta PGT", strati informativi della tavola delle previsioni dei PGT scaricabile al Geoportale

<sup>6</sup> Lett. c) c.1 art. 3 l.r. 15/2024

<sup>7</sup> A titolo di esempio: banca dati "Indagine offerta PGT" del geoportale Lombardia; banca dati Ambiti di Rigenerazione ai sensi dell'art. 8 bis l.r. 12/2005 del geoportale Lombardia; livello informativo degli Ambiti di rigenerazione urbana e territoriale (livello informativo AMB\_RIG) e della Carta del Consumo di suolo (livelli informativi CCS e CCS\_2014) oggetto di consegna digitale in fase di pubblicazione regionale dei PGT del geoportale Lombardia; livello informativo delle Aree dismesse, abbandonate e degradate (livello informativo DISMESSE) oggetto di consegna digitale in fase di pubblicazione regionale dei PGT del geoportale Lombardia; la banca dati PSC-AGISCO (Anagrafe e Gestione integrata dei Siti Contaminati) e reperibile sul portale istituzionale della Regione.

le Province/CM dovrebbero attivare ulteriori approfondimenti, anche in collaborazione con i Comuni;

- d. rispetto alla salvaguardia degli ambiti e dei beni soggetti a **tutela ambientale e paesaggistica**<sup>8</sup>, nonché all'attenzione richiesta dalla legge regionale agli **ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico**<sup>9</sup>, le Province/CM dovrebbero mettere a sistema il patrimonio conoscitivo già disponibile<sup>10</sup> restituendo una lettura di sintesi di tutti gli elementi sensibili o vulnerabili rispetto alla localizzazione di insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale, quali:
- gli elementi soggetti a specifica tutela ambientale (ad esempio SIC, ZPS, ZSC, parchi naturali, ...), culturale o paesaggistica (D.Lgs. 42/2004 o altri elementi di tutela del PPR), oppure le direttrici connettive di salvaguardia della biodiversità (RER e REP) e i PLIS;
  - gli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico definiti dai PTCP/PTM e le aree interessate dalla produzione di prodotti di qualità (DOP, IGP, DOC, DOCG);
  - le aree a rischio idrogeologico;
- e. rispetto agli **insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale presenti nel territorio provinciale/CM**<sup>11</sup>, devono essere predisposte le basi conoscitive necessarie, anche in relazione alla presenza di **clusters** logistici, compiendo poi una ricognizione delle eventuali strategie e azioni individuate dalla pianificazione provinciale per le diverse porzioni del territorio.

L'individuazione degli insediamenti logistici esistenti dovrà considerare che le attività di logistica non hanno una specifica collocazione:

- nelle destinazioni d'uso prevalenti ai sensi del comma 2 art. 23-ter DPR. 380/2001 (poi riprese dall'art. 51 l.r. 12/2005) e, pertanto, potrebbero anche non essere direttamente desumibili dalle indicazioni dei PGT, soprattutto di quelli antecedenti l'emanazione della l.r. 18/2019;
- nelle codifiche *ATECO* utilizzate per il riconoscimento delle attività economiche<sup>12</sup>, ove non è presente un codice univoco che consenta il riconoscimento diretto delle imprese di logistica.

Pertanto, la Provincia/CM dovrebbe mettere a sistema le informazioni già note rispetto ai procedimenti di VIA in cui è già stata coinvolta e sviluppare le ulteriori analisi sulla scorta dei metodi utilizzati dai principali studi redatti sul tema<sup>13</sup>.

Questa individuazione, associata ad analisi di natura economica (ad esempio occupazionale), potrà condurre al riconoscimento di eventuali specifici *cluster* logistici presenti sul territorio provinciale.

---

<sup>8</sup> Lett. f) c.1 art. 3 l.r. 15/2024

<sup>9</sup> Ibidem

<sup>10</sup> Geoportale Lombardia e individuazioni già presenti nei PTCP/PTM

<sup>11</sup> Lett. h) c.1 art. 3 l.r. 15/2024

<sup>12</sup> Dall'Agenzia delle Entrate, da Unioncamere e da ISTAT

<sup>13</sup> Sul tema si vedano: i richiami contenuti nel Programma pluriennale per lo sviluppo del settore commerciale approvato con D.c.r. 18 ottobre 2022 - n. XI/2547, gli studi redatti dal Centro di Ricerca sulla Logistica della LIUC Università Cattaneo in riferimento alla Regione Logistica Milanese - RLM (Dallari F., Curi S., 2020) e dal Laboratorio URB&COM del Politecnico di Milano per l'individuazione delle iniziative di sviluppo dei principali operatori della logistica.

La Provincia/CM dovrà poi verificare l'eventuale presenza di strategie e azioni individuate dal Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) che possano coinvolgere il territorio provinciale o specifici settori logistici ivi individuati.

Gli altri criteri richiamati dai seguenti principi direttivi di cui al comma 1 art. 3 l.r. 15/2024:

- differenziazione in base al livello di rilevanza dell'intervento e in riferimento alla dimensione dell'ambito (lettera i);
- ruolo dell'ambito rispetto al bacino potenziale da servire (lettera j);
- sussistenza delle condizioni per la realizzazione di opere di mitigazione e compensazione delle esternalità negative sul territorio e sull'ambiente (lettera e);
- salvaguardia dello sviluppo sostenibile anche in ottica di mitigazione e di adattamento ai cambiamenti climatici (all'interno della lettera f)

afferiscono, più che al campo di analisi, alla successiva fase attuativa, come declinati al successivo paragrafo 4.

## **2.2 I criteri e gli indirizzi per l'individuazione degli Ambiti Territoriali Idonei**

Si premettono due considerazioni utili alla formulazione dei criteri e gli indirizzi per la definizione degli ATI:

- 1) i criteri generali forniti alle Province/CM possono essere calibrati o meglio definiti dalle stesse in rapporto al proprio territorio, nel rispetto del principio di sussidiarietà, ma anche in rapporto alle istanze territoriali, considerando fondamentale il confronto con i Comuni, gli enti gestori dei Parchi Regionali o delle altre aree protette, le associazioni di categoria e gli altri *stakeholder*;
- 2) nel rispetto del principio generale di sostenibilità, è comunque necessario temperare la tutela dell'ambiente e del paesaggio con le istanze economiche e sociali del contesto interessato, perseguendo così un quadro di coerenza delle condizioni di attrattività, innovazione, competitività e sviluppo del territorio regionale.

### 2.2.1 Requisiti di accessibilità

*Principi direttivi di riferimento*

- a) ***Idoneità della localizzazione rispetto ai collegamenti al sistema di mobilità di scala provinciale, metropolitana, regionale, nazionale, oltre che alle reti TEN-t, anche in termini di verifica degli impatti sulla congestione e sulla sicurezza della rete viabilistica e rispetto alla presenza di parcheggi funzionali all'attività logistica***
- k) ***Presenza di collegamenti con terminal intermodali e zone logistiche semplificate***

### **Sezione A) – Criteri localizzativi di base**

La localizzazione degli Ambiti Territoriali Idonei per i nuovi insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale deve **privilegiare gli ambiti posti in prossimità di:**

1. nodi della rete viabilistica di livello autostradale (categoria 'A') e dalla rete stradale statale e provinciale con caratteristiche di categoria 'B' ai sensi dell'art. 2 del vigente Codice della Strada e relativa disciplina di attuazione nonché della normativa regionale di settore;

2. aeroporti definiti di interesse nazionale ai sensi dell'art. 698 del Codice della Navigazione;
3. interporti e terminali intermodali;
4. scali ferroviari, stazioni con binari di carico pubblici, impianti industriali muniti di raccordi ferroviari;
5. Zone Logistiche Semplificate - Porto e Retroporto di Genova -, istituite ai sensi dell'art. 7 del Decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito in Legge 130/2018 e s.m.i.;
6. porti fluviali o altri elementi di potenziale interscambio modale.

La prossimità ai nodi infrastrutturali sottende modelli localizzativi virtuosi rispetto ai collegamenti del trasporto merci a lunga distanza, consentendo al contempo di minimizzare il consumo di suolo anche per la realizzazione di nuovi collegamenti infrastrutturali o per l'eventuale adeguamento di quelli esistenti.

Si noti che la localizzazione di ATI vicini a un terminal intermodale offre diversi vantaggi significativi, che contribuiscono a migliorare l'efficienza operativa e a contenere i costi. Tra questi:

- la riduzione dei costi di trasporto e della manutenzione dei veicoli;
- la riduzione dei tempi di transito, che consente una maggiore rapidità del ciclo di approvvigionamento e una risposta più veloce alla domanda del mercato.

Inoltre, la localizzazione in prossimità di ZLS potrebbe permettere l'inserimento dell'ATI stesso nella ZLS, previa verifica dei requisiti dettati dal DPCM n. 40 del 4 marzo 2024, con possibili vantaggi in termini di agevolazioni fiscali e doganali, semplificazione amministrativa, contributi e finanziamenti agevolati, accesso ad importanti infrastrutture logistiche e riduzione dei costi operativi.

Con particolare riferimento agli svincoli della rete autostradale o stradale di categoria 'B', il principio di prossimità può esser declinato dalle Province/CM adottando geometrie variabili, che possano adattarsi alle caratteristiche dei diversi territori. Infatti:

- nei territori densi delle aree metropolitane è la vicinanza agli svincoli autostradali o stradali di categoria 'B' che consente i maggiori gradi di accessibilità "diretta" ai tessuti produttivi e logistici già presenti nell'intorno. Peraltro, è frequente e opportuno che in prossimità di tali nodi siano collocate le previsioni più importanti della pianificazione comunale. In questi territori, il principio di "prossimità" sottende quindi ad una effettiva vicinanza agli svincoli;
- nei territori meno densi della pianura irrigua, ove a fronte delle minori densità insediative sono possibili condizioni più fluide della circolazione sulla rete infrastrutturale, gli insediamenti produttivi e logistici esistenti possono essere localizzati ad una distanza superiore a quella generalmente riscontrabile nelle aree metropolitane; qui il principio di "prossimità" potrebbe essere interpretato con una maggiore elasticità dimensionale, anche considerando che gli svincoli autostradali/stradali di categoria 'B' saranno generalmente più distanziati rispetto a quanto avviene nelle aree metropolitane;
- nelle aree montane, le direttrici che adducono agli insediamenti produttivi sono spesso in attraversamento ai nuclei abitati di fondovalle; qui il principio di "prossimità" dovrebbe essere inteso in senso più restrittivo, al fine di evitare rilevanti effetti indotti sui tessuti residenziali.

Alla declinazione "dimensionale" puntuale del principio di prossimità, le Province/CM provvedono in coerenza con la caratterizzazione dei propri territori emergente dal quadro conoscitivo di cui al paragrafo 2.1. In linea di principio, anche nei contesti a minore densità insediativa o carico della rete viaria è da assumersi come limite di riferimento una distanza di accesso ai siti di cui al precedente punto 1. non superiore a **5 chilometri** di percorrenza dai relativi svincoli. È in facoltà delle Province/CM motivare eventuali scostamenti in aumento in relazione alla sussistenza di specifiche condizioni di contesto e di accessibilità tramite viabilità adeguata dal punto di vista capacitativo, sia lungo le aste che sui nodi,

secondo gli esiti dallo studio di cui alla Sezione B) del presente paragrafo. L'ottemperanza al criterio localizzativo di cui al precedente punto 1. potrà essere conseguita anche considerando:

- a) come parte dello specifico contesto di insediamento, la presenza di previsioni infrastrutturali inserite nella vigente programmazione nazionale e regionale di settore (PRMT, PTR) dotate, quantomeno, di progettazione esecutiva già approvata;
- b) l'attuazione degli interventi di potenziamento del sistema di accessibilità al sito definiti nello **schema di sostenibilità infrastrutturale** di cui alla Sezione B) del presente paragrafo.

I percorsi di accessibilità all'Ambito Territoriale Idoneo dovranno essere stabiliti già in sede di identificazione dell'ATI mediante individuazione di adeguata viabilità di distribuzione locale afferente alla rete primaria, come definita al precedente punto 1. Dovranno essere evitati, se non altrimenti possibile, gli itinerari di attraversamento dei centri abitati. Sono inoltre da favorire le individuazioni di Ambiti Territoriali Idonei all'interno di aree con accessibilità diretta alle fermate e alle stazioni del trasporto pubblico su gomma o su ferro e dotate di collegamenti ciclabili protetti di connessione con le principali polarità del territorio prescelto. Anche la presenza o la previsione nello schema di sostenibilità infrastrutturale di parcheggi funzionali alla logistica entro l'ATI o nel suo immediato perimetro rientra tra i requisiti favorevoli all'idoneità localizzativa.

#### ***Sezione B) – Verifica dell'idoneità tramite Studio della capacità residua della rete esistente afferente all'ATI***

L'individuazione dell'Ambito Territoriale Idoneo secondo i criteri di cui alla precedente sezione A) dovrà essere confermata da uno Studio della capacità residua della rete esistente afferente all'ATI volto a verificare la complessiva compatibilità e sostenibilità trasportistica dell'ATI medesimo ai fini del perseguimento e mantenimento delle condizioni di sicurezza e di fluidità della rete viaria interessata dai nuovi flussi di traffico da esso indotti.

Nel caso in cui tali verifiche evidenzino criticità in ordine alla funzionalità trasportistica, per l'ATI interessato dovrà essere predisposto uno **schema di sostenibilità infrastrutturale** atto a definire, in esito ai predetti approfondimenti, le migliorie di natura trasportistica di tipo infrastrutturale e/o gestionale da realizzare (eventualmente per fasi) anche tramite il fondo per l'attuazione della perequazione territoriale intercomunale ex L.R. 12/2005 o altro strumento finanziario istituito presso le Province/CM e da esse gestito.

Le migliorie potranno comprendere, a titolo di esempio, il potenziamento - anche mediante nuova realizzazione - degli assi stradali e/o delle intersezioni esistenti e interessati dal traffico generato e attratto dall'insediamento logistico.

Lo schema di sostenibilità infrastrutturale dovrà altresì contenere la valutazione sulla necessità di prevedere parcheggi attrezzati funzionali all'attività logistica, nonché fornire una prima indicazione delle modalità di determinazione delle misure di compartecipazione finanziaria in ordine alla progettazione e/o realizzazione delle migliorie di natura trasportistica di tipo infrastrutturale e/o gestionale ivi previste.



## 2.2.2 Requisiti localizzativi, consumo di suolo e rigenerazione

### Principi direttivi di riferimento

- b) ***Incidenza dell'intervento sulla politica regionale di riduzione del consumo di suolo anche rispetto all'applicazione delle previsioni di cui agli artt. 8, comma 2, lettera e) sexies e 51, comma 1, sesto periodo, della L.R. 12/2005***
- c) ***Localizzazione prioritaria nelle aree dismesse, in quelle da rigenerare o da bonificare***
- h) ***Considerazione degli insediamenti di logistica di rilevanza sovracomunale nel territorio provinciale o metropolitano, della presenza di clusters dedicati agli ambiti logistici e della relativa distribuzione sul territorio, del livello di operatività, del traffico indotto e delle criticità, anche in coerenza con gli obiettivi, con le strategie e con le azioni individuate dal Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT)***
- i) ***Differenziazione in base al livello di rilevanza dell'intervento e in riferimento alle dimensioni dell'ambito***
- j) ***Ruolo dell'ambito rispetto al bacino potenziale da servire***

Il crescente diffondersi di insediamenti logistici costituisce, allo stato attuale, uno degli elementi di maggiore pressione rispetto al consumo di suolo regionale, particolarmente evidente in alcuni settori del territorio lombardo. La valutazione di sostenibilità e idoneità localizzativa degli insediamenti logistici è tema complesso, anche rispetto alla necessità di garantire l'approvvigionamento di merci ai centri urbani e di consentire al sistema lombardo di competere con efficienza e competitività.

Al fine di perseguire l'obiettivo di contenere il consumo di suolo generato dagli insediamenti logistici, l'individuazione degli ATI dovrebbe essere preferibilmente indirizzata:

- **alle aree dismesse, da rigenerare o da bonificare (aree contaminate o potenzialmente contaminate).**

In particolare, si dovrebbero privilegiare:

- le aree già oggetto di finanziamento pubblico, se non già rifunzionalizzate, al fine di evitare futuri stati di abbandono e degrado;
- le aree individuate negli Areali della rigenerazione di cui alla Integrazione del PTR ai sensi della L.R. 31/2014<sup>14</sup>.

Tra le aree da bonificare si dovrebbero privilegiare i seguenti siti, con priorità per quelli contaminati rispetto a quelli potenzialmente contaminati:

- siti prioritari, già definiti secondo la metodica di valutazione del rischio e individuati nell'Allegato 9 del Programma Regionale di Bonifica delle Aree Inquinare (PRB) di cui alla D.G.R. n. XI/6408 del 23/05/2022 e successivi aggiornamenti;

---

<sup>14</sup> Particolare attenzione deve essere posta nell'inserire negli ATI le aree dismesse o comunque degradate poste all'interno e in adiacenza degli ambiti edificati esistenti, poiché sarà necessario considerare le reali possibilità di insediamento rispetto alle esigenze (dimensionali, tipologiche, di accessibilità, ecc...) delle attività da insediare e agli impatti potenzialmente generati sul tessuto urbano in cui si inserisce, sia dal punto di vista funzionale sia dal punto di vista degli impatti di traffico ed emissivi

- siti industriali dismessi di cui paragrafo 12.3 della Relazione di Piano del Programma Regionale di Bonifica delle Aree Inquinare (PRB) di cui alla D.G.R. n. XI/6408 del 23/05/2022 e successivi aggiornamenti.

Per l'individuazione degli ATI, le aree da bonificare dovrebbero essere indicate all'interno dei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale (PTCP) e del Piano Territoriale Metropolitano (PTM), anche a mezzo di idonea rappresentazione cartografica.

Nella pianificazione si dovrà tenere conto che i dati relativi alle aree da bonificare (a titolo esemplificativo: stato di contaminazione o potenziale contaminazione, perimetrazione), disponibili sull'applicativo PSC-AGISCO messo a disposizione da Regione Lombardia e ARPA Lombardia, possono essere soggetti a modifica in relazione allo stato dei relativi procedimenti.

- alle **superfici urbanizzate esistenti a destinazione produttiva** o per altre attività economiche, con priorità per quelle ricomprese in **ambiti di rigenerazione** individuati ai sensi della lettera e quinquies comma 2 art. 8 l.r. 12/2005, restando comunque possibile l'idoneità per quelle ricomprese in Ambiti di Trasformazione oppure in altri ambiti edificati del PGT;
- alle **aree già interessate da previsioni su suolo libero** (superfici urbanizzabili in Ambiti di Trasformazione del DdP o in altri ambiti del PdR) **a destinazione produttiva o assimilabile** (ad esclusione delle previsioni per servizi o impianti) dai PGT vigenti alla data emanazione della l.r. 15/2024.

Allo specifico fine di perseguire un razionale assetto insediativo e infrastrutturale del territorio non è preclusa la possibilità di Province/CM di individuare ATI su superficie agricola o naturale, come definita dai criteri dell'Integrazione del PTR ai sensi della l.r. 31/2014. In tal caso resteranno ferme tutte le verifiche, in termini di Soglia di riduzione del Consumo di suolo e di Bilancio Ecologico del suolo, poste in capo ai Comuni dallo stesso PTR.

In merito ai riflessi della l.r. 15/2024 alla scala comunale, occorre premettere che **l'individuazione degli ATI** da parte delle Province/CM **non introduce elementi conformativi** del regime giuridico dei suoli. Le aree che ricadono all'interno degli ATI mantengono, anche dopo la loro individuazione, la destinazione del PGT vigente. L'attuazione della l.r. 15/2024 non presuppone quindi **nessuna fase di successivo adeguamento dei PGT**, in quanto gli eventuali adempimenti comunali scattano solo nel momento in cui il Comune introduca nella pianificazione urbanistica (per il tramite del PGT o di sue varianti) previsioni di insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale.

### 2.2.3 Requisiti di sostenibilità ambientale e paesaggistica

#### *Principi direttivi di riferimento*

- e) ***Sussistenza delle condizioni per la realizzazione di opere di mitigazione e compensazione delle esternalità negative sul territorio e sull'ambiente***
- f) ***Salvaguardia della salute pubblica degli ambiti e dei beni soggetti a tutela ambientale paesaggistica, nonché dello sviluppo sostenibile anche in ottica di mitigazione di adattamento ai cambiamenti climatici e considerazione degli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico definiti nel PTCP e nel PTM ai sensi dell'art. 15, comma 4, della L.R. 12/2005***

Gli elementi di struttura del sistema ambientale, paesaggistico e rurale regionale, richiamati sinteticamente nella sezione dedicata alle analisi, costituiscono la matrice di fondo utile ad orientare in modo coerente e

sostenibile l'individuazione degli ATI da parte di province e CM, al fine di rispondere in modo coerente al principio direttivo della lett. f comma 1 art. 3 l.r. 15/2024.

Si tratta, per buona parte, di elementi già interessati da tutele di legge che ne impediscono o ne limitano fortemente la trasformazione anche attraverso l'assoggettamento a specifiche autorizzazioni. L'individuazione degli ATI dovrebbe considerarle al fine di perseguirne la salvaguardia e minimizzando gli effetti potenzialmente indotti da condizioni di prossimità o vicinanza con gli insediamenti logistici.

Si richiamano in particolare:

- le aree soggette a specifica tutela ambientale (ad esempio SIC, ZPS, ZSC, parchi naturali, ...);
- le direttrici connettive di salvaguardia della biodiversità (RER), con particolare riferimento ai varchi, agli elementi di primo livello, alle aree importanti per la biodiversità, ai gangli e ai corridoi regionali primari, con particolare riferimento alle aree libere interessate da questi elementi;
- gli ambiti di rilievo paesaggistico e di elevata naturalità delle aree alpine e appenniniche e dei laghi (artt. 13 bis e 15 bis del Piano Paesaggistico Regionale);
- gli ambiti di tutela dei grandi laghi insubrici (comma 3 art. 19 PPR) delimitati dalla fascia dei 300 metri dalla battigia ai sensi dell'articolo 142, comma 1, lettera b) del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, con particolare riferimento alle aree libere o alle porzioni esterne al tessuto urbano consolidato esistente;
- l'ambito di tutela paesaggistica del fiume Po (comma 8 art. 20 PPR) come individuato ai sensi dell'articolo 142, comma 1, lettera c) del d.lgs. 42/2004;
- le aree ricomprese nella fascia di 100 metri a tutela dei Navigli Grande, Pavese e della Martesana del PTRS Navigli Lombardi, con particolare riferimento alle aree libere o alle porzioni esterne al tessuto urbano consolidato esistente;
- le aree ricomprese nella fascia di 50 metri a tutela dei navigli e canali di cui al comma 5 art. 21 del PPR, con particolare riferimento alle aree libere o alle porzioni esterne al tessuto urbano consolidato esistente;
- le aree interne al territorio dei Parchi regionali, ad eccezione delle porzioni di eventuale competenza urbanistica dei Comuni e di eventuali attività di supporto ai terminal intermodali di valenza strategica generale, comunque considerando eventuali indicazioni dettate dal PTC dei Parchi;
- le aree a rischio idrogeologico, con particolare riferimento al Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) come integrato dal PGRA.

Ulteriormente dovrà essere dedicata specifica attenzione:

- agli ambiti in cui sono possibili **interferenze funzionali o visuali** con i beni culturali tutelati ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs. 42/2004 o con gli immobili ed aree di notevole interesse pubblico tutelati ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs. 42/2004, o con altri beni di rilevanza storica o architettonica individuati/individuabili dalle Province/CM;
- agli altri beni paesaggistici di cui all'art. 142 del D.Lgs. 42/2004, generalmente con l'eccezione delle porzioni edificate interne al tessuto urbano consolidato esistente;
- alle aree ricadenti in PLIS già riconosciuti dalle Province/CM ai sensi del comma 4 art. 34 l.r. 86/83 o per le quali sia stato avviato, ai sensi della stessa norma, il procedimento di riconoscimento o inclusione da parte dei Comuni.

Rispetto al principio di cui alla lett. f) comma 1 art. 3 della l.r. 15/2024 e agli ulteriori riflessi sulla politica regionale di riduzione del consumo di suolo, le Province/CM considerano poi l'importanza di salvaguardare

gli **ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico** o le **aree agricole** già interessate dalla produzione di **prodotti di qualità** (DOP, IGP, DOC, DOCG) e/o ad essa vocate per infrastrutturazione rurale.

Seppure la valutazione degli impatti degli insediamenti logistici sulle singole componenti ambientali sia definita nei procedimenti di valutazione ambientale dei piani e dei progetti (VAS, VIA, VINCA) e alla scala della pianificazione ambientale sia possibile analizzare le varie componenti di rischio solo alla scala macro, nel definire gli ATI le Province/CM devono comunque considerare, in via preliminare, lo stato delle componenti ambientali dei differenti territori con particolare riferimento a:

- la risorsa suolo/sottosuolo;
- la risorsa idrica e la sua vulnerabilità;
- l'atmosfera e la qualità dell'aria;
- la vulnerabilità ai cambiamenti climatici (in particolare rispetto all'isola di calore e agli eventi atmosferici estremi);
- gli altri eventuali elementi di rischio territoriale potenzialmente presenti (industrie a rischio di incidente rilevante o altri potenziali rischi di incidente, di allagamenti, di rilascio di sostanze tossiche), anche in relazione alla semplice presenza di recettori sensibili nell'intorno.

Come indicato nel paragrafo precedente, tuttavia, non viene esclusa la possibilità, per esigenze di razionalità e funzionalità territoriale, di individuare specifici ATI o loro porzioni in corrispondenza di previsioni vigenti dei PGT o su altre superfici agricole o naturali nello stato di fatto e di diritto.

In tal caso, oltre alla particolare rilevanza che riveste la motivazione di queste individuazioni, devono essere considerati, in modo più specifico, i valori della risorsa suolo, con particolare riferimento:

- ai valori dei suoli coinvolti, con particolare riguardo al valore agricolo e a quello dei caratteri ambientali (vegetazionali e faunistici);
- al carattere di residualità del suolo agricolo e naturale che, in specifici contesti metropolitani, rappresenta di per sé una connotazione di valore del sistema ambientale locale.

La considerazione di questi ulteriori elementi può permettere alle Province/CM di evidenziare, nell'individuazione degli ATI, quelli caratterizzati dalle maggiori fragilità di carattere ambientale, ove possono essere già indicate, in via preliminare, le specifiche condizioni o azioni di **compensazione e mitigazione** che dovranno essere perseguite nelle successive fasi.

#### 2.2.4 Promozione della perequazione

##### *Principi direttivi di riferimento*

<b>d) Promozione della perequazione territoriale tra i comuni coinvolti</b>
---

La legge regionale 15/2024, con l'introduzione dei nuovi commi<sup>15</sup> dell'art. 15 l.r. 12/2005 e dell'istituto dell'*intesa di co-pianificazione*, attribuisce nuove competenze alle Province, che hanno la possibilità di definire, ai sensi del comma 7.bis art. 15 l.r. 12/2005 e per il tramite del PTCP, effettive modalità di attuazione della **perequazione territoriale intercomunale per la compartecipazione ai proventi derivanti dai contributi di costruzione** degli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale.

---

<sup>15</sup> Quinquies, sexies e septies

Attraverso una più equa distribuzione dei vantaggi che solitamente competono al solo Comune che ospita le trasformazioni, la perequazione territoriale intercomunale consente di perseguire processi di razionalizzazione localizzativa, ottimizzando così i vari requisiti in materia (accessibilità, prossimità e coerenza rispetto alle componenti ambientali e paesaggistiche del territorio) posti alla base dell'individuazione degli ATI.

Essa consente quindi di affrontare temi e implementare azioni di ampio respiro, utili a rispondere alle diverse pressioni indotte sui diversi elementi localizzativi interferiti (infrastrutture, sistema insediativo, ambiente e paesaggio).

Date le possibilità operative introdotte dalla l.r. 15/2024, le Province sono quindi chiamate a definire, anche prima dell'individuazione degli ATI, modalità e percorsi per l'attivazione della perequazione territoriale intercomunale, che dovranno formalizzarsi in procedure consolidate, trasparenti e partecipate, da assumere all'interno degli atti di PTCP.

Si evidenzia che la perequazione, riferendosi all'equa ripartizione delle risorse generate dagli interventi, non ricomprende le azioni di compensazione ambientale, che invece hanno una funzione specifica (in genere ripristino delle condizioni ecosistemiche del territorio) e ulteriore rispetto alle risorse economiche generate dagli interventi e da ripartire.

La compensazione ambientale, infatti, non ha mai carattere monetario e il suo valore economico non rientra, quindi, nel quadro delle risorse oggetto di perequazione territoriale.

### 3. RIFERIMENTI ATTUATIVI ALLA SCALA COMUNALE

L'eventuale individuazione di nuovi insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale (così come ogni altra nuova previsione) ricadente su *Superficie agricola o naturale* come definita dai Criteri dell'Integrazione del PTR ai sensi l.r. 31/2014, **anche se localizzata all'interno degli ATI**, comporterà, da parte del Comune, la **verifica della Soglia comunale di riduzione del consumo di suolo** o del **BES** di cui all'art. 2 della stessa l.r. 31/2014.

Nonostante l'assenza di automatismi diretti della l.r. 15/2024, i criteri e gli indirizzi definiti al precedente Capitolo 2 costituiscono comunque, come già anticipato, un riferimento che il Comune dovrà utilizzare anche nella pianificazione urbanistica comunale:

- nel caso di individuazione di insediamenti logistici sovracomunali **prima della definizione degli ATI** oppure, una volta definiti, per previsioni **in tutto o in parte all'esterno degli stessi**. L'attivazione dell'**intesa di co-pianificazione** prevista dalla legge regionale<sup>16</sup> comporta infatti la predisposizione di un **documento descrittivo e motivato della previsione** che sarà valutato (dalla Provincia/CM o dalla Regione, se ricorre il caso) **sulla base dei criteri e degli indirizzi dettati per l'individuazione degli ATI**;
- **ulteriormente e a regime**, in quanto **gli stessi criteri e indirizzi costituiscono, altresì, linee guida per i Comuni ... in riferimento alle proposte di localizzazione di insediamenti logistici ... con superficie operativa tra uno e tre ettari**<sup>17</sup>.

In entrambi i casi, i criteri e indirizzi dettati per la scala provinciale/metropolitana dovranno essere correttamente declinati e interpretati alla scala comunale, secondo il principio di "maggiore definizione" proprio degli strumenti urbanistici subordinati.

L'applicazione dei presenti criteri e indirizzi alla scala comunale comporta pertanto un approfondimento sito-specifico, ad esempio rispetto alle effettive caratteristiche della rete di mobilità (viaria, ferroviaria, mobilità dolce, ecc.), oppure agli specifici caratteri ambientali e paesaggistici delle aree coinvolte e di quelle limitrofe, oppure ancora all'individuazione, già nella fase di pianificazione urbanistica, degli elementi prestazionali richiesti alle trasformazioni e degli elementi di mitigazione/compensazione ritenuti indispensabili e a cui connettere i successivi obblighi attuativi degli operatori, anticipando anche modalità e metodi delle verifiche (trasportistiche, ambientali, emissive) da effettuare in fase attuativa a cui subordinare l'effettiva fattibilità degli interventi. L'eventuale presenza dello **schema di sostenibilità infrastrutturale** redatto dalla Provincia/CM dovrà essere richiamata all'interno delle singole schede d'ambito, ove presenti, insieme a una indicazione degli interventi specificamente in capo alla trasformazione urbanistica.

Con riferimento, inoltre, alle eventuali condizioni di contaminazione dei suoli, al fine di fornire un quadro conoscitivo aggiornato agli operatori ovvero in sede valutativa, è opportuno che gli strumenti urbanistici comunali siano aggiornati in funzione dell'avanzamento delle azioni di bonifica/messa in sicurezza in atto o già concluse. Si richiama a tal fine l'articolo 21 comma 15bis e 15ter della l.r. 26/2003.

---

<sup>16</sup> Commi 1 e 2 art. 4 l.r. 15/2024

<sup>17</sup> Comma 12 art. 6 l.r. 15/2024

#### 4. RIFERIMENTI PER LA VALUTAZIONE DELLA PIANIFICAZIONE ATTUATIVA, DEI SUAP E DEI PROGETTI EDILIZI

La scala della pianificazione attuativa si differenzia da quelle della pianificazione territoriale o urbanistica perché in essa sono maggiormente noti gli elementi necessari per effettuare approfondimenti di dettaglio rispetto allo specifico insediamento logistico e al sito in cui si colloca.

Alla scala del SUAP o di altri progetti attuativi, la possibilità di approfondimento si amplia ulteriormente - salve le valutazioni di eventuali contenuti di natura urbanistica - potendosi spingere anche a specifici aspetti (prestazionali, estetici, funzionali) di scala edilizia.

Laddove si tratti di interventi in variante al PGT **su suoli liberi**, la documentazione progettuale (eventualmente anche il citato *documento descrittivo e motivato* di cui alla lett. a) comma 3 art. 5 l.r. 15/2024, se ricorre il caso) deve evidenziare, tra gli altri elementi:

- l'assenza di alternative all'interno del tessuto urbano consolidato (secondo i criteri di idoneità definiti per l'individuazione degli ATI);
- l'assenza di alternative su altri suoli liberi di qualità (agronomica, ambientale, paesaggistica, ...) inferiore.

Rispetto alle componenti territoriali sito specifiche (di accessibilità, ambientali, paesaggistiche, etc.) – fatte salve le puntuali verifiche e determinazioni di competenza delle procedure di valutazione ambientale di cui alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 – nell'ambito dei livelli di sviluppo dell'intervento di maggior dettaglio rispetto a quelli della pianificazione urbanistica deve, quindi, essere predisposta specifica documentazione in ordine all'adeguatezza preliminare dei seguenti aspetti:

- eventuali interventi infrastrutturali necessari (a carico dell'operatore) in esito ad approfonditi studi di impatto viabilistico condotti a partire dalle risultanze degli omologhi studi già sviluppati a livello superiore;
- collegamenti di mobilità dolce o del trasporto pubblico locale;
- soluzioni mitigative e/o compensative previste dal progetto, coerenti con il contesto paesaggistico/ambientale e comprendenti la messa a dimora di alberature;
- soluzioni tecnologiche adottate per la tutela delle componenti ambientali (risorsa idrica e ciclo delle acque, recupero delle acque meteoriche, suolo e sottosuolo, aria, clima sonoro, ...);
- soluzioni adottate per l'adattamento ai fenomeni climalteranti (isola di calore, tetti e pareti verdi - *run off*, ...);
- sostenibilità energetica dell'intervento (produzione di energia da fonti rinnovabili, prestazioni energetiche delle porzioni climatizzate dell'edificio, ...);
- servizi previsti per il personale interno ed esterno, con particolare riferimento alle maestranze delle aziende esterne di autotrasporto;
- servizi della zona in cui si inserisce l'intervento, con particolare riguardo agli spazi di sosta per mezzi pesanti all'esterno delle attività logistiche ed ai relativi caratteri di decoro e qualità urbana.

La proposta di insediamento logistico deve contenere soluzioni a tutti gli elementi di rilievo sopra richiamati, con adeguate analisi e conseguenti ipotesi progettuali, ivi comprese quelle mitigative e, se necessario, compensative.

Le opere di mitigazione dovranno comprendere misure che evitino o riducano al massimo il verificarsi di inquinamenti o altri impatti sulle diverse componenti ambientali e paesaggistiche.

I possibili interventi di compensazione dovranno essere preliminarmente valutati a partire dalla lettura degli elementi sito specifici di struttura del sistema ambientale, paesaggistico e rurale di cui al paragrafo 2.2.3, proponendone una valorizzazione attraverso ampliamenti, connessioni, aumento del grado di tutela, etc.

Le proposte compensative potranno eventualmente essere studiate preliminarmente con i soggetti competenti.

Si ribadisce che tali compensazioni devono presentare funzione ulteriore e più specifica rispetto alle previsioni di compatibilizzazione eventualmente derivanti dalla disciplina urbanistica e, a differenza di questa, non hanno mai carattere monetario.

In tal senso esse, pur potendo assumere carattere intercomunale ed essere localizzate sul territorio di più Comuni (anche non limitrofi), non rientrano nel quadro delle risorse oggetto di perequazione territoriale.