



ASSOLOMBARDA

**OSSERVAZIONI  
AI FINI VAS ALLA VARIANTE AL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO  
PROVINCIALE DI MONZA E DELLA BRIANZA PER L'ADEGUAMENTO  
ALLA SOGLIA REGIONALE DI RIDUZIONE DEL CONSUMO DI SUOLO**

**PREMESSA**

Assolombarda ha partecipato attivamente al percorso di redazione della Variante al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Monza e della Brianza per l'adeguamento alla soglia regionale di riduzione del consumo di suolo ai sensi della LR 31/2014 fin dal suo avvio nel 2019, fornendo suggerimenti iniziali e contributi specifici relativi alla domanda insediativa delle imprese.

L'Associazione, presa visione della proposta di Variante pubblicata ai fini VAS, formula, nell'interesse generale e delle aziende associate aventi sede nel territorio provinciale, le osservazioni di seguito riportate.

**OSSERVAZIONI**

**1. DEFINIZIONI**

Si apprezza l'armonizzazione delle definizioni operata dalla proposta di Variante, laddove all'art. 46 comma 4 le norme del PTCP assumono le definizioni di cui al Glossario contenuto al paragrafo 2.1 dei "Criteri per l'attuazione della politica di riduzione del consumo di suolo del PTR". Proprio per questo motivo, quindi, non si condivide l'ampliamento della definizione di "superficie urbanizzabile" operato dall'art. 46 comma 5 fino all'inclusione di "ogni area

*edificabile non attuata, a prescindere dalla dimensione, dalla localizzazione e dalla modalità attuativa prevista”, rischiando di generare in questo modo confusione e disomogeneità di applicazione della LR 31/14.*

## **2. ARTICOLAZIONE DELLE SOGLIE DI RIDUZIONE TRA I COMUNI**

La Variante introduce una differenziazione della soglia provinciale di riduzione tra i comuni articolata in rapporto all'indice di urbanizzazione territoriale (riferito al Quadro Ambientale Provinciale - QAP di appartenenza): maggiore il livello di criticità IUT, maggiore la soglia di riduzione assegnata.

Tale meccanismo semplicistico (più suolo ho consumato, più riduco le previsioni di espansione) risulta perlopiù incoerente rispetto alla domanda insediativa, sia di funzioni residenziali che di altre funzioni.

Limitando l'attenzione alle attività imprenditoriali che l'Associazione rappresenta, come già evidenziato in precedenti occasioni, i territori a medio-alta densità di imprese e addetti con tassi di crescita positivi sono quelli in cui sarebbe stato sensato prevedere le riduzioni minori, in quanto territori ancora attrattivi. Al contrario, nei comuni più “periferici”, a minore densità di imprese e con tassi di crescita negativi, si sarebbero potute concentrare le riduzioni maggiori.

A tal riguardo, le variabili di adattamento delle soglie alle specificità locali previste dalla Variante contribuiscono solo parzialmente a bilanciare un'impostazione generale a nostro avviso poco condivisibile.

Inoltre, al fine di non penalizzare i singoli comuni sui quali si concentrano esigenze di insediamento di nuove attività economiche, il PTCP dovrebbe individuare alcuni siti nelle zone più opportune in relazione ad una corretta strategia insediativa - anche legata alla mobilità di merci e persone (si veda Cap. 4) - nei quali prevedere veri e propri “poli produttivi sovracomunali” potenziali, esclusi almeno in un primo momento dalle riduzioni di consumo di suolo. Tali poli potrebbero essere attivati in tempi brevi a fronte di specifiche richieste di investimento produttivo, continuando così ad assicurare al territorio provinciale un certo grado di attrattività per l'insediamento di nuove imprese e la competitività del sistema produttivo esistente.

I tempi lunghi dei meccanismi pianificatori, infatti, mal si conciliano con i meccanismi decisionali e temporali che sottendono alle strategie localizzative delle imprese, e ancor più

delle company internazionali, che difficilmente possono aspettare per periodi troppo prolungati, con il conseguente rischio di perdere delle opportunità di investimento nel territorio. È questo un ruolo fondamentale che compete alla Provincia in qualità di ente dotato sia di visione sovracomunale (la localizzazione dei poli va definita anche in base alle reti infrastrutturali e a quelle verdi), sia di capacità di coordinamento tra i comuni (i poli presuppongono un meccanismo perequativo di distribuzione di benefici e svantaggi tra il comune o i comuni interessati direttamente dalla localizzazione e i territori limitrofi).

## **2.1 Variabili di adattamento delle soglie alle specificità locali**

### **2.1.1 Sistema insediativo - Potenzialità di rigenerazione**

Il meccanismo di adattamento legato alle potenzialità di rigenerazione (maggiorazione alla soglia di riduzione assegnata corrispondente alla classe di potenzialità di rigenerazione, espressa come rapporto percentuale tra la superficie delle aree di rigenerazione e la superficie urbanizzata del comune) è carente per due motivi.

Innanzitutto, il meccanismo rischia di disincentivare i comuni all'individuazione delle aree di rigenerazione per evitare di incorrere in maggiorazioni della soglia di riduzione, rischiando in questo modo di inficiare l'applicazione della LR 18/19.

In secondo luogo, l'individuazione delle classi di potenzialità di rigenerazione è completamente slegata da qualsiasi analisi sulla fattibilità – e persino opportunità, in alcuni casi – di trasformazione reale delle aree da rigenerare. Peraltro, non è pensabile che tutte le aree da rigenerare si attivino nello stesso momento (tutte entro il 2025, a fronte di dismissioni avvenute anche decenni fa).

Limitando ancora una volta l'attenzione al mondo produttivo, per esempio, le aree industriali dismesse possono rientrare nell'offerta per nuovi insediamenti produttivi solo a medio lungo termine, in ambiti territoriali dove la vocazione produttiva è ancora particolarmente significativa, e supportate da specifici incentivi economici e procedurali.

### **2.1.2 Sistema della mobilità**

In linea generale, può essere fuorviante classificare i comuni in base al livello di congestione della rete viaria e su questo individuare premialità o penalizzazioni per il consumo di suolo. La Provincia di Monza e Brianza è caratterizzata, da un lato, da una forte vivacità economica e da una forte dispersione insediativa e, dall'altro, da un forte tasso di pendolarismo; non è, quindi, realistico pensare che gli spostamenti si esauriscano all'interno dello stesso QAP, così come che la congestione si generi all'interno di un singolo ambito.

Spesso i comuni con più elevati livelli di congestione sono anche quelli caratterizzati da una elevata dotazione infrastrutturale e da un alto livello gerarchico. Penalizzare questi comuni nella definizione delle soglie di riduzione del consumo di suolo può rivelarsi controproducente in quanto sono territori ad alta accessibilità infrastrutturale e più attrattivi per gli insediamenti produttivi. Per contro, spesso i comuni con i livelli di congestione più bassi sono anche quelli più periferici e con una scarsa accessibilità infrastrutturale; premiare questi ultimi con minori riduzioni potrebbe portare a problemi di scarsa capacità della rete infrastrutturale esistente a supportare i nuovi livelli di traffico, soprattutto dei veicoli pesanti.

In questo quadro, l'identificazione dei comuni "polo", e la conseguente possibilità di applicare una limitazione rispetto alla riduzione della soglia assegnata, non andrà a compensare la riduzione delle soglie per il consumo di suolo, se non in quota molto residuale, penalizzando - nei fatti - i comuni con un elevato livello di accessibilità infrastrutturale.

### **2.2 Margini di perequabilità e premialità**

La Variante introduce tre forme di perequazione applicabili nel caso in cui un comune non riesca a garantire le riduzioni nelle quantità determinate:

1. bilanciare la riduzione tra le due funzioni (residenziale/altro);
2. bilanciare alla scala di QAP di appartenenza mediante sottoscrizione di accordi tra comuni;
3. bilanciare riducendo previsioni nel TUC.

Se il bilanciamento tra le funzioni (1) è condivisibile, diverse perplessità suscitano le altre due alternative.

La perequazione tra comuni dello stesso QAP (2) è molto difficile che avvenga in modo spontaneo, senza una regia e un supporto dell'ente sovracomunale.

Il bilanciamento attraverso la riduzione delle previsioni nel tessuto urbano consolidato (3), invece, è prima di tutto in contraddizione con il PTR, che chiede la riduzione delle sole previsioni degli ambiti di trasformazione su suolo libero. Vista la difficoltà di perequazione tra comuni appena richiamata, la possibilità che un comune debba ricorrere a riduzioni delle previsioni nel TUC non è così remota come la Provincia ritiene.

Inoltre, le superfici di riduzione sono differenzialmente pesate in rapporto alla loro localizzazione nella rete verde di ricomposizione paesaggistica, negli ambiti di interesse provinciale o ai margini di questi (RV e AIP) e degli ambiti agricoli di interesse strategico. Questa differenziazione è alla base anche dei meccanismi di premialità assegnati dalla Variante in rapporto ai valori qualitativi delle specifiche aree di riduzione.

A tal proposito, si segnala innanzitutto una contraddizione da chiarire tra quanto riportato nella tabella a pag. 14 e il testo a pag. 65 dell'Allegato B, laddove nel primo caso si citano solo le previsioni che interessano Rete verde di ricomposizione paesaggistica, Ambiti di interesse provinciale e Parchi regionali, mentre nel secondo caso tra gli ambiti tutelati del PTCP sono inclusi anche PLIS, Ambiti agricoli d'interesse strategico e Ambiti vallivi.

Le premialità definite dalla Variante, ad ogni modo, risentono delle modalità di individuazione delle previsioni citate (RV, AIP, AAS, Ambiti vallivi), dal momento che si sovrappongono con aree del TUC già urbanizzate, come l'Associazione scrivente ha già evidenziato in più occasioni. Fino a quando la Provincia non procederà con la revisione di tali, numerose contraddizioni con lo stato di fatto, quindi, è decisamente meglio evitare di introdurre un meccanismo "correttivo" sulla base di previsioni disegnate ad una scala inadeguata, che già provocano effetti dannosi sulla sopravvivenza delle attività coinvolte.

Ricordiamo che l'art. 11 comma 3 punto 3 delle norme di Piano, per esempio, suggerisce la delocalizzazione delle edificazioni esistenti all'interno degli ambiti vallivi, coincidenti con porzioni consistenti del tessuto consolidato dei comuni di Carnate e Usmate-Velate.

### **3. AZIONI POSITIVE A SUPPORTO DELLA POLITICA DI CONTENIMENTO DEL CONSUMO DI SUOLO**

Il nuovo art. 48 delle norme di Piano introduce nel PTCP obiettivi molto generici di potenziamento dei servizi ecosistemici, di promozione di riqualificazione e rigenerazione territoriale (comma 1), così come obiettivi volti alla transizione ecologica e allo sviluppo sostenibile (comma 5). Purtroppo, allo stato si tratta di una mera dichiarazione di intenti, che non coglie le opportunità offerte dalla LR 18/19 rispetto al ruolo che la Provincia può svolgere nella promozione della rigenerazione.

Con il comma 3 è introdotto un fondo per interventi di valorizzazione dei servizi ecosistemici a valenza territoriale e per interventi di riqualificazione territoriale prioritariamente volti alla deimpermeabilizzazione e rinaturalizzazione dei suoli degradati. In attesa di conoscerne l'entità e il funzionamento, si segnala che la previsione di distribuirne le risorse eventualmente inutilizzate ai PLIS ricadenti sul territorio provinciale, in rapporto alla dimensione di questi ultimi, non è condivisibile per l'inadeguatezza di questi enti a gestire risorse volte alla rigenerazione.

### **4. ULTERIORI CONSIDERAZIONI SULLA MOBILITÀ**

Come abbiamo visto, le classi di criticità del sistema di mobilità del QAP sono valutate sulla base della qualità dell'aria e della congestione stradale. Anche se lo strumento in esame è la Variante di adeguamento al PTR, ci preme sottolineare come il tema della mobilità sia trattato in modo parziale e come, al contrario, alcune riflessioni siano utili anche al fine di indirizzare le politiche territoriali verso uno sviluppo più sostenibile che dovranno essere prese in considerazione almeno nelle prossime revisioni complessive del PTCP.

- **Trasporto merci e logistica**

Manca nel Piano qualsiasi riferimento a politiche di intervento in relazione alle tematiche del trasporto merci e della logistica. Avendo già riscontrato forti problematiche di limitazione alla circolazione dei mezzi pesanti su diverse strade provinciali attuate dai comuni all'interno dei centri urbani (es. Comuni dell'Alta Brianza), riteniamo necessario uno stabile coordinamento tra Provincia, Comuni e imprese rispetto all'identificazione chiara e concreta di itinerari dedicati al trasporto merci, rispetto al quale confermiamo la nostra disponibilità.

A questo proposito, consideriamo prioritaria l'identificazione di aree ad alta accessibilità infrastrutturale dove favorire nuovi insediamenti produttivi e logistici, supportati da un puntuale potenziamento della rete viaria di adduzione.

- **Trasporto pubblico locale e provinciale**

Allo stesso modo, nel Piano mancano riferimenti a politiche di mobilità e politiche insediative in relazione al potenziamento del trasporto pubblico locale (TPL), chiave di volta per il perseguimento della riduzione della mobilità privata. In tal senso, riteniamo prioritaria l'individuazione dei nodi principali del TPL (es. stazioni ferroviarie e delle linee metropolitane) a livello provinciale attraverso un'approfondita analisi dei flussi e dei livelli di accessibilità, in prossimità dei quali favorire la localizzazione dei nuovi insediamenti, anche produttivi. Inoltre, il rafforzamento e la maggiore capillarità del TPL di collegamento ai nodi principali del trasporto su ferro darebbe una realistica alternativa, sostenibile ed efficiente, al trasporto privato su gomma.

Milano, 23 marzo 2021