

Assago, 26 luglio 2021

Spett.le

PROVINCIA DI PAVIA

SETTORE AFFARI ISTITUZIONALI, GOVERNO DEL TERRITORIO, SERVIZI AI COMUNI E PROGETTI STRATEGICI

Alla cortese attenzione della Dott.ssa Elisabetta Pozzi

A mezzo pec provincia.pavia@pec.provincia.pv.it

A mezzo mail elisabetta.pozzi@provincia.pv.it

OGGETTO: PROGETTO DI REVISIONE DEL P.T.C.P. AVVIATO CON DECRETO PRESIDENZIALE N. 138 DEL 27.5.2019 – PROPOSTA DI PIANO MESSA A DISPOSIZIONE IN DATA 28 MAGGIO 2021
- OSSERVAZIONI E PROPOSTE EX ART. 14, COMMA 3, D.LGS. 152/2006 -

La scrivente **VAILOG S.r.l.**, P.IVA 03883480968, corrente in Assago (MI), frazione Milanofiori, Strada 3, Palazzo B3, in persona del legale rappresentante Eric Jean Veron

premesse che

- i.* Vailog S.r.l., parte del Gruppo SEGRO, è società di sviluppo ed investimento immobiliare specializzata nella logistica, avendo già realizzato sul territorio nazionale - dal 2015 - oltre 1.650.000 di metri quadrati per i più importanti operatori del mercato della logistica, nei Comuni a Landriano (PV), Casirate d'Adda (BG), Castel San Giovanni (PC), Pontenure (PC), Bologna, Parma, Verona, Roma, Colferro (RM), Fara in Sabina (RI);
- ii.* contando sul proprio *know-how*, Vailog S.r.l. ha interesse a che siano intraprese iniziative di attività logistica nel territorio del pavese, in ambiti territoriali comunali che, proprio sulla base dei criteri pianificatori indicati da Codesto Ente Provinciale negli atti di avvio del procedimento di revisione del PTCP, sono vocati all'insediamento di funzioni logistiche, a ragione dell'immediato collegamento con l'area metropolitana, della posizione di contiguità rispetto a poli produttivo-logistici già esistenti, nonché della vicinanza rispetto a nodi autostradali, come si dirà più puntualmente *infra*;
- iii.* le "Linee di indirizzo per la revisione e l'adeguamento del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale", approvate con delibera del Consiglio Provinciale n. 16 del 29.4.2019, hanno infatti tenuto nella giusta considerazione il tema della promozione dell'attività logistica, quale settore tra i pochi attualmente in fase di implementazione e sviluppo, assumendo quale specifico obiettivo pianificatorio strategico proprio l'organizzazione di un sistema della logistica, che dovrà essere pianificato secondo criteri di valorizzazione dei distretti produttivi già esistenti, concentrazione e razionalizzazione degli insediamenti e localizzazione in vicinanza dei principali nodi autostradali, in vista dello sviluppo di un'organizzazione logistica razionale e capace di creare valore aggiunto;
- iv.* a tal fine il documento di Scoping, pubblicato in data 29.11.2019, opera una ricognizione dello stato della logistica sul territorio provinciale, auspicando tavoli ed accordi territoriali per condividere gli obiettivi e le modalità di sviluppo degli ulteriori insediamenti logistici sul territorio provinciale, nel rispetto dei predetti criteri e pertanto evitando la diffusione degli insediamenti in ordine sparso;

- v. in data 28 maggio 2021 è stata messa a disposizione la Proposta di revisione del PTCP, che, per il sistema produttivo e insediativo, ha confermato l'obiettivo strategico di “*valorizzare il posizionamento geografico strategico della Provincia rispetto alle regioni del Nord- Ovest*”, nonché quello di “*favorire la creazione di condizioni per un territorio più efficiente e competitivo, per attrarre nuove attività e mantenere e rafforzare quelle esistenti*” (art. I – 4, comma 2, lett. a), delle NTA, punti P 2 e P3);

* * *

Tanto premesso, in un'ottica propositiva ed al fine di contribuire all'obiettivo di dotare di **concreta operatività** il P.T.C.P., munendolo di efficacia e capacità di rappresentare correttamente i più rilevanti obiettivi di portata territoriale, la scrivente presenta le seguenti

OSSERVAZIONI E PROPOSTE

1. SUI CRITERI DI PIANIFICAZIONE E LOCALIZZAZIONE PER LO SVILUPPO DELLA LOGISTICA

Lo schema di normativa tecnica introduce importanti restrizioni ed aggravii rispetto agli insediamenti logistici, che paiono non solo contraddittori rispetto agli obiettivi strategici dati e annotati in premessa, ma esorbitanti rispetto alle funzioni e competenze che la L.R. 12/2005 assegna al PTCP, che costituiscono al contempo **fonte e limite** dei poteri pianificatori sovracomunali, oltre i quali si riespandono potestà esclusive ed intangibili dei Comuni.

Il riferimento è in particolare all'art- I – 14 della proposta di NTA, che **individua ed assegna direttamente** connotati di sovracomunalità agli ambiti caratterizzati da “*significativa presenza di attività logistiche anche di una sola ditta con una superficie territoriale superiore a 1 ettaro*”, annoverati per ciò solo tra gli “*Ambiti produttivi sovracomunali*”; così di fatto qualificando come **sovracomunali tutti gli insediamenti logistici**, e rendendo ad essi indiscriminatamente applicabili le stringenti **direttive**¹ di cui all'art. IV – 18 (“*Insedimenti di logistica*”) e di cui all'art. V – 4 (“*Insedimenti e mobilità*”).

E ciò a **prescindere da ogni verifica** (necessariamente rimessa al Comune caso per caso) **in ordine alla reale rilevanza sovracomunale** dell'attività produttiva, come tipizzata e declinata dall'art. 15, comma 1, LR 12/05² e dall'art. I-14 NTA della stessa proposta di PTCP³.

Di tali fattori la proposta di Piano non ha tuttavia tenuto conto rispetto alla logistica, risentendo evidentemente di acritici e diffusi pregiudizi in riferimento alla logistica per *e-commerce*, che non solo non tengono conto degli oggettivi **riflessi del tutto positivi** del settore in termini di rilancio dello sviluppo socio-economico e della competitività del territorio provinciale, ma che imputano all'*e-commerce* indotti critici in termini di traffico aggiunto, senza avvedersi che, al contrario, tale tipologia di logistica **razionalizza volumi di traffico che vi sono già**, e che – senza l'*e-commerce* - continuerebbero a gravare in modo diffuso ed irrazionale sulla viabilità ordinaria.

In tale ottica, parrà pertanto chiara l'irragionevolezza delle gravose restrizioni che si vorrebbero imporre con la proposta di Piano, sia con riferimento alla logistica per *e-commerce*, sia e ancor più con riferimento alla mera attività di stoccaggio, magazzinaggio e movimentazione merci a servizio di singole imprese, trattandosi attività non dissimili da ogni altra attività di **produzione di servizi alle imprese**, che non determina un carico urbanistico (in termini di dotazione per aree a servizio della collettività) differente da quello della “generica” attività produttiva, e che nondimeno – ove venissero conservate le norme tecniche qui osservate - i **Comuni potrebbero pianificare solo all'esito di complessissime indagini** (“*Studio di approfondimento*” di cui

¹ Dunque rilevanti sul piano della valutazione di compatibilità del PGT al PTCP, come da definizione di cui all'art. I – 10 delle NTA.

² Che fa assurgere ad “*interessi di rango provinciale o sovracomunale quelli riguardanti l'intero territorio provinciale o comunque quello di più comuni*”.

³ Che fa rilevare una serie di fattori variabili, che prescindono dal mero dato quantitativo e tipologico.

all'art. I-14 e di studi sul traffico esistente e indotto - Art. V – 4), non solo del tutto additive rispetto al quadro delle valutazioni proprie della sede pianificatoria (già esaustivamente appagate dalla normativa in materia di VAS), ma in sé **di dubbia praticabilità**, presupponendo necessariamente la stima degli impatti che è propria della fase progettuale (e delle eventuali verifiche ambientali), ma giammai del livello pianificatorio.

Per tutti, sia sufficiente considerare che l'analisi dovrebbe comprendere uno **studio del traffico indotto**, senza neppure un progetto concreto di sviluppo, sulla cui base poter stimare gli impatti in termini di volumi di traffico. Il che non può ragionevolmente essere.

Sul piano procedimentale, se è già del tutto irragionevole assoggettare a complesse procedure di concertazione (art. I – 15) ogni tipo di insediamento produttivo per attività logistica (quali che siano i relativi impatti), diventa poi abnorme la previsione dell'**obbligato** ricorso a **gravosi moduli procedurali**⁴ per la localizzazione di logistiche che non siano rispondenti ai criteri localizzativi di cui al punto 5 dell'art. IV-18⁵, anch'essi pensati in modo acritico, specie ove si richiede una distanza massima di 3 km dai caselli autostradali; senza considerare che ci sono logistiche che potrebbero non necessitare di un accesso autostradale così prossimo, o perchè aventi un ridotto e prossimo bacino di utenza o perchè allocate in territori ben serviti dalla rete stradale primaria, di connessione agli accessi autostradali.

Per quanto sopra, pare evidente che, ove confermati in sede di adozione ed approvazione, siffatti contenuti resterebbero esposti al rischio di censure per la:

- i. evidente compressione della sfera di attribuzioni riservata all'esclusiva competenza dei Comuni**, costituzionalmente protetta, cui verrebbe sottratto il potere di azionare le attività produttive di tipo logistico (anche quando non sovrastano il piano locale), a mezzo dell'estensione della verifica di compatibilità al PTCP ad aspetti meramente locali, dell'assoggettamento a procedure concertative ed in taluni casi persino coartando all'accesso a complessi Accordi di programma o Piani associati o Accordi di Pianificazione. E ciò in aperta violazione delle stesse norme statali (art. 20 TUEL) e regionali (LR 12/2005) di perimetrazione del potere pianificatorio provinciale e, correlativamente, del noto complesso di norme (di rango costituzionale, statale e regionale) che assegnano ai Comuni la funzione di pianificazione territoriale e di governo del territorio, quale canone e fondamento costituzionale del principio dell'autonomia comunale;
- ii. evidente compressione discriminatoria** della libera iniziativa economica, presidiata non solo a livello costituzionale (**art. 41 Cost.**), ma oggetto di stringente tutela a livello di normativa europea (**Direttiva Bolkestein** – Dir. 2006/123/CE), recepita e attuata con normativa di rango primario (D.Lgs 59/2010, cui ha fatto seguito il D.L. 1/2012 – cd **Decreto Cresci Italia**), che ha sancito **l'abrogazione di tutte le restrizioni ingiustificate** all'accesso al mercato e all'esercizio delle attività economiche, limitando l'intervento pubblico alla tutela di interessi imperativi secondo principi di adeguatezza e proporzionalità (art. 1, DL 1/2012);
- iii. violazione** dei precetti normativi che vietano sia **ingiustificati aggravati procedurali** (art. 1, comma 2, L. 241/1990), sia **duplicazioni di valutazioni ambientali** (artt. 7bis, 11 e 13 Codice Ambiente), considerato che vengono imposte penetranti verifiche ambientali già in sede di pianificazione (studio di approfondimento e studio del traffico), in modo non solo illogico (perché dovrebbero attingere a dati indisponibili in sede di

⁴ Accordi di Programma, Piani Associati o Accordi di Pianificazione.

⁵ Art. IV – 18: “Fermo restando quanto disposto dai precedenti commi, sulla base dello Studio di approfondimento ..., le funzioni di logistica sono ammesse nei seguenti casi localizzativi:

a) negli ambiti di rigenerazione urbana e territoriale, come definiti e individuati ai sensi della legislazione vigente in materia;

b) in corrispondenza di interscambi ferro-gomma esistenti;

c) in aree accessibili a una distanza di 3 km dai caselli autostradali esistenti;

d) in corrispondenza della rete stradale primaria esistente, come individuata nella tavola 1, da verificare e adeguare, al fine di sostenere il traffico indotto nel cumulo del traffico esistente e previsto da altre previsioni, in connessione ai caselli autostradali esistenti”.

pianificazione, in assenza di un progetto) ma anche del tutto additivo rispetto al quadro delle verifiche proprie della fase pianificatoria (Verifica o valutazione ambientale strategica) e progettuale (verifica o valutazione di impatto ambientale, ove necessaria sulla base dei dati quantitativi di progetto), così come tipizzate da norme di rango primario. Tenendo pertanto presente che **non possono essere frapposti aggravii aggiuntivi rispetto a quelli resi cogenti dall'ordinamento primario in materia di procedimenti di VAS e di verifica VIA o VIA**, e già essi, come noto, implicanti approfondimenti di assoluta vastità e complessità;

- iv. **possibile frustrazione definitiva degli stessi obiettivi strategici** perseguiti dalla variante del PTCP in termini di **competitività**, essendo evidente che l'attuale formulazione delle NTA scoraggia investimenti sul territorio nel settore della logistica, in aperta contraddizione con l'obiettivo strategico di "*contribuire alla valorizzazione e potenziamento del capitale territoriale*", definito come "*l'insieme delle opportunità e delle risorse a carattere territoriale, che costituiscono il potenziale competitivo di un territorio*" (cfr Art. IV – 13 NTA).

Contraddittorietà anche rispetto alle "*Linee di indirizzo per la revisione e l'adeguamento del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale*", approvate con delibera del Consiglio Provinciale n. 16 del 29.4.2019, che hanno infatti tenuto nella giusta considerazione il tema della **promozione dell'attività logistica, quale settore tra i pochi attualmente in fase di implementazione e sviluppo.**

* * *

Sulla base di tali indicazioni normative ed interpretative, si chiede pertanto che, su tale punto, la normativa tecnica di piano riconduca i criteri di orientamento ai Comuni alle competenze del quadro territoriale proprio, valutando a tal fine di dare indicazioni ai Comuni affinché, in sede pianificatoria, individuino:

- quali **insediamenti logistici di carattere esclusivamente locale** quei progetti che – per soglia dimensionale e/o per concorrenti parametri normativi (quantitativi o qualitativi) – sono *ex lege* (avuto riguardo alla normativa primaria nazionale e regionale di settore) esclusi dall'assoggettamento a procedure di verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale e/o che, pur assoggettabili ed assoggettati a tale verifica, vengano esclusi dall'Autorità competente dalla procedura di VIA;
- quali **insediamenti logistici di rilievo sovracomunale** quei progetti che – per soglia dimensionale e/o per concorrenti criteri normativi – siano da assoggettare *ex lege* a V.I.A. e/o, in via derogatoria, quei progetti che, all'esito di una procedura di verifica di assoggettabilità a VIA, vengano assoggettati a VIA con provvedimento fondato su pregnanti motivazioni.

* * *

2. PROPOSTA DI LOCALIZZAZIONE DI CORRIDOI TERRITORIALI COMPATIBILI CON LO SVILUPPO DI DISTRETTI PRODUTTIVE E LOGISTICI

La proposta di variante non coglie invece l'opportunità di dare **fattive e concrete indicazioni cartografiche ai Comuni** sui corridoi già vocati all'insediamento di poli e distretti logistici, in attuazione (questa volta sì), dell'art. 15, comma 2, lett. g), L.R. 12/2005, degli obiettivi strategici per il sistema produttivo e insediativo di cui all'art. I – 4, comma 2, lett. a), delle NTA (Obiettivi Generali e specifici), nonché degli obiettivi strategici individuati all'art. IV – 13 delle NTA.

Sicchè, al fine di dare concreta **operatività** il P.T.C.P., munendolo di efficacia e capacità di rappresentare correttamente i più rilevanti obiettivi di portata territoriale, si **propone** che vengano già cartograficamente **individuati** (e stralciati dagli ambiti agricoli strategici) **ambiti e corridoi territoriali potenzialmente compatibili** con l'insediamento di funzioni logistiche, sulla base delle specifiche vocazioni territoriali, del criterio di concentrazione delle attività e di allocazione funzionale rispetto al sistema della mobilità ed anche all'esito di specifici tavoli tecnici con i Comuni e gli operatori interessati.

Tra tali ambiti, e ferma ogni autonoma valutazione dei Comuni in sede pianificatoria, si chiede sin d'ora – avuto riguardo alle concrete **prospettive di sviluppo della scrivente società - che venga individuata l'area territoriale di Landriano e Torrevecchia Pia**, in cui sono già insediate logistiche, così come individuate nella planimetria allegata alla proposta di Piano, trattandosi di occasione di grande importanza per il rilancio dei territori interessati, anche in termini occupazionali, di contributi urbanistici e di opere compensative e mitigative, creando i presupposti per investimenti che potrebbero concorrere anche del tutto significativamente – in una logica compensativa e proporzionata agli sviluppi – all'implementazione e riqualificazione della dotazione infrastrutturale a servizio delle aree interessate e dell'area più vasta.

La localizzazione proposta è infatti già rispondente ai criteri individuati dalle “*Linee di indirizzo per la revisione e l'adeguamento del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale*”, approvate con delibera del Consiglio Provinciale n. 16 del 29.4.2019, ovverosia **valorizzazione dei distretti produttivi già esistenti, concentrazione e razionalizzazione degli insediamenti**, considerato che la **Provincia di Pavia** è connotata da un'alta concentrazione di attività legate al comparto della logistica e del trasporto merci, grazie alla posizione baricentrica rispetto ai volumi assorbiti dalla Regione padana e della connessione alle reti del trasporto internazionale.

Proprio in ragione di tale posizione e vocazione, il **territorio a Nord e Nord-Est del capoluogo Pavia**, a confine della Provincia di Milano, **è già significativamente** interessato dalla presenza di aree polifunzionali produttive-logistiche, già insediati, assentiti e/o pianificati, concentrate principalmente sul territorio di **Landriano**, potendo contare su una **dotazione infrastrutturale** che:

- consente già oggi – a ragione di una serie di interventi infrastrutturali promossi da Regione Lombardia (TEEM, BREBEMI) - ampia accessibilità al territorio e diretto collegamento con i nodi autostradali (A1 e A4);
- è in corso di implementazione, perchè:
 - sono stati definitivamente approvati importanti progetti di riqualificazione delle infrastrutture di collegamento al casello di Melegnano sulla A1 e alle Tangenziali di Milano (Tangenziale Est e TEEM), ed in particolare la SP2-SP165 “Pavia-Melegnano” (direzione sud est), che – su iniziativa e finanziamenti privati - ha superato positivamente la procedura di screening ambientale avanti Regione Lombardia (cfr decreto di esclusione dalla procedura di VIA n. 10673 del 15.9.2020), ha ricevuto l'approvazione unanime da parte della conferenza dei servizi decisoria ai sensi dell'art. 19 LR 9/2001, e ha ricevuto formale e definitiva approvazione da Città Metropolitana (decreto sindacale n. 77 del 7.4.2021) e Provincia di Pavia (decreto presidenziale mn. 77 dell'1.4.2021);
 - è stato procedimentalizzato ed approvato da Città Metropolitana di Milano uno studio di fattibilità per la riqualificazione funzionale della rotatoria tra la SP40 e la nuova bretella TEEM nei pressi del casello autostradale di Melegnano sulla A1, con contestuali disponibilità degli operatori privati a sostenersi i costi;
 - è allo studio di Città Metropolitana di Milano la riqualificazione della seconda arteria di collegamento con la A1 e le tangenziali, la S.P. n. 40 “Binasco-Melegnano” (direzione ovest-est);
 - è allo studio anche un potenziamento della SP 412 sino all'altezza dello svincolo con la SP 40, che – nell'auspicata logica di sviluppo - potrebbe anche essere esteso sino al corridoio in esame.

La fascia territoriale in esame, peraltro:

- è priva di significativi vincoli ambientali, storici, archeologici e paesaggistici (eccezion fatta per l'area di rispetto del Lambro meridionale) e non ha particolari caratteristiche di pregio o valenze ambientali, e gli sviluppi prevederebbero proporzionali interventi di compensazione e mitigazione ambientale;

- non sono riconoscibili rispetto ad essa **i requisiti prescritti dalla normativa regionale per la perimetrazione all'interno degli Ambiti Agricoli Strategici**, non venendo in rilievo valori agricoli prevalenti rispetto allo sviluppo territoriale correlato all'insediamento dell'attività produttiva, né i PGT dei Comuni interessati, né il PTCP attualmente in vigore assegnano contenuti di reale pregio agricolo da tutelare.

Per quanto sopra, si propone pertanto che l'adeguamento del PTCP dia **già ai Comuni indicazioni per la localizzazione e valorizzazione di possibili corridoi per lo sviluppo di distretti della logistica, ed in specie quello più sopra esaminato**; ed a questo fine, sul piano **metodologico e procedimentale, si chiede la convocazione – quanto prima e già in sede di VAS – di tavoli tecnici aperti agli Enti territoriali ed agli operatori del settore** che manifestino interesse, dando così operatività e concretezza al criterio di compartecipazione delle scelte di Piano auspicata in sede di avvio del procedimento per l'adeguamento del PTCP.

3. PROPOSTA DI ULTERIORE VALORIZZAZIONE ED AGEVOLAZIONE DEL RICORSO ALLA PEREQUAZIONE INTERCOMUNALE QUALE STRUMENTO OPERATIVO PER L'INSEDIAMENTO DI DISTRETTI PRODUTTIVI E LOGISTICI

Per dare concretezza allo strumento di pianificazione **sul piano del contenimento del consumo di suolo e dello sviluppo sostenibile del territorio**, si propone che, nell'esercizio delle funzioni programmatiche e di coordinamento di cui all'**art. 15, comma 2, lett. h, e comma 7bis**, LR 12/2005, venga ulteriormente **valorizzato, promosso ed agevolato il ricorso alla perequazione intercomunale**, quale strumento operativo per l'insediamento di distretti produttivi, anche logistici.

Pur riconoscendo l'apprezzabile sforzo operato in tal senso con la riformulazione dell'art. I – 18 delle NTA, si propone che il PTCP, anche all'esito di tavoli di concertazione con le Amministrazioni locali e con gli operatori interessati, ne confermi e specifichi l'utilizzo anche ai fini del raggiungimento della soglia di riduzione del consumo di suolo, e **ne agevoli ulteriormente il ricorso**, procedendo, anche all'esito di tavoli di concertazione con i Comuni, alla:

- **individuazione di uno o più Comuni** cui assegnare una soglia di consumo di suolo differenziata e calibrata proprio sulla specifiche **esigenze di sviluppo**, ammettendo anche la possibilità di una soglia di aumento di consumo di suolo, fermo il raggiungimento della soglia di riduzione assegnata a livello di sub-ambito principale e con la previsione della destinazione di somme perequative (quote di contributi urbanistici) da versare nel "fondo di compensazione" (di cui al punto 5 dell'art. I – 18) e destinare a Comuni che pianifichino riduzioni superiori alla soglia assegnata;
 - **individuazione di sub-ambiti tra Comuni** che manifestino interesse a nuovi sviluppi e Comuni che manifestino interesse alla soppressione di previsioni insediative, anche non confinanti, con assegnazione di una soglia di riduzione da calcolare complessivamente;
 - **individuazione di sistemi informatici e banche-dati per agevolare lo scambio di informazioni sui processi di pianificazione comunale**, che agevolino il raggiungimento di intese per la co-pianificazione in una logica perequativa;
 - precisazione che la **co-pianificazione in funzione perequativa rientra tra gli "strumenti di programmazione negoziata"** ai fini dell'applicabilità dell'art. 17, comma 12, L.R. 12/2005⁶ e degli effetti di variante automatica al PTCP ivi riconosciuti;
-

⁶ Art. 17, comma 12, L.R. 12/2005: "L'approvazione, con la partecipazione e l'assenso della provincia interessata, di strumenti di programmazione negoziata previsti dalla vigente legislazione o la conclusione di intese ai sensi dell'art. 57 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 (...), comportano automatica variante al PTCP";

- **precisazione e disciplina puntuale della nozione di “superficie urbanizzata o urbanizzabile” che concorre al bilancio ecologico**, ricomprendendovi anche la superficie di trasformazione assegnata sulla base dell’indice di utilizzazione territoriale e **non sfruttata**, sulla considerazione che la nozione di consumo di suolo non possa e non debba essere intesa unicamente in senso “orizzontale”, ma anche come maggiore ingombro e carico urbanistico e/o comunque come ulteriore potenzialità edificatoria di un comparto;
 - **inserimento dello strumento del “piano associato”** di cui all’art. 7, comma 3-bis, tra quelli (pur solo esemplificativi) utili alla perequazione.
-

4. PROPOSTA DI RIPERIMETRAZIONE DEGLI AMBITI STRATEGICI SECONDO CRITERI DI EFFETTIVA QUALITA’ DEI SUOLI

Si legge nel documento di scoping (pag. 69) e nel Fascicolo 2 allegato alle NTA (Verifica e revisione ambiti agricoli strategici – varianti semplificate”), che l’attuale perimetrazione degli Ambiti Agricoli Strategici è stata operata sulla base di un approccio cartografico (per esclusione rispetto all’urbanizzato ed alle previsioni di sviluppo), che ha “*generato la creazione di diversi frammenti poligonali che non mostrerebbero effettiva valenza strategica sovraordinata, o talvolta un carattere effettivamente agricolo*”, avendo attribuito “*ruolo strategico a praticamente tutte le aree agricole dei territori comunali*”.

Il che ha rilevanti conseguenze sul piano dell’aggravio procedimentale, considerato che la perimetrazione di tali ambiti ha effetto prescrittivo e prevalente sui PGT ai sensi dell’art. 18, comma 2, lett. c, L.R. 12/2005, comportando pertanto la necessità di specifiche varianti di PTCP, con i conseguenti aggravii procedurali. Proprio su tale presupposto la riformulazione dell’art. III – 3 delle NTA introduce alcune semplificazioni, contenute tuttavia entro predeterminati limiti quantitativi⁷ e solo per specifiche localizzazioni (per es. “in aderenza al perimetro del Tessuto Urbano consolidato”).

E’ chiaro che l’approccio, per quanto migliorativo rispetto all’attuale, non è risolutivo, potendo restare ancora grandi estensioni di superfici prive di specifiche connotazioni ad ogni livello pianificatorio, in aperta difformità dal quadro normativo (ed in specie art. 15, comma 4, LR 12/2005, su cui *infra*) che subordina l’azonamento all’esito di motivata istruttoria che accerti il ricorrere di oggettivi e rilevanti connotati di pregio delle aree agricole.

La proposta è pertanto quella di:

- (a) **riperimetrare gli ambiti agricoli strategici**, oltre che in coerenza alle proposte dei Comuni, sulla base comunque dell’effettiva qualità del suolo agricolo, in conformità a quanto sancito all’art. 15, comma 4, LR 12/2005⁸ e sulla base dell’applicazione degli specifici criteri dettati con DGR VIII/8059 del 19.9.2008⁹;
- (b) o quantomeno e senz’altro, ove non si riesca ad improntare la perimetrazione a siffatti criteri, **prevedere procedure semplificate per l’acquisizione dell’assenso provinciale allo stralcio**, a mezzo di meccanismi di silenzio-assenso e/o di assenso rimesso alla competenza della struttura dirigenziale, a fronte di istanza di stralcio che dimostrino l’assenza dei requisiti di qualità delle aree interessate, e senza contingentamenti né

⁷ “Entro la soglia del 5% della somma tra superfici urbanizzate e urbanizzabili del Comune ...fino al valore di tale somma pari a 500 ha quindi per una superficie massima di 25ha (...). Nei Comuni in cui tale somma risulta maggiore di 500 ha verrà riconosciuto un ulteriore 1% della quota di somma eccedente i 500 ha” (art. III – 3, n. 4, NTA PTCP).

⁸ Art. 15, comma 4, LR 12/2005: “Il PTCP, acquisite le proposte dei Comuni, definisce, in conformità ai criteri deliberati dalla Giunta Regionale, gli ambiti destinati all’attività agricola di interesse strategico analizzando le caratteristiche, le risorse naturali e le funzioni e dettando i criteri e le modalità per individuare a scala comunale le aree agricole, nonché specifiche norme di valorizzazione, di uso e di tutela, in rapporto con strumenti di pianificazione e programmazione regionali, ove esistenti”.

⁹ Che chiarisce (al punto 2.1) che “gli ambiti agricoli che la provincia deve individuare **non ricomprendono tutte le aree destinate all’esercizio dell’attività agricola, ma quelle parti del territorio (...)** caratterizzate dagli elementi di **particolare rilievo sopra indicati**⁹ in modo che, **per il territorio restante, rimane pienamente salvaguardata la competenza primaria del Comune** in ordine alla disciplina urbanistica, competenza affermata in linea di principio dalla L.R. n. 12/2005”, e/o degli altri criteri che il PTCP vorrà declinare, sempreché in coerenza con significative e dimostrate esigenze di conservazione e valorizzazione.

quantitativi né localizzativi, invero privi di copertura giuridica, e pertanto ingiustamente lesivi della potestà urbanistica comunale.

* * *

Si chiede pertanto di valutare quanto sopra, anche all'esito di incontri e tavoli tecnici da convocare già in sede di procedura di VAS, cui la società manifesta sin d'ora interesse a partecipare.

Distinti saluti

Vailog S.r.l.

DocuSigned by:

8321647538354E8...

