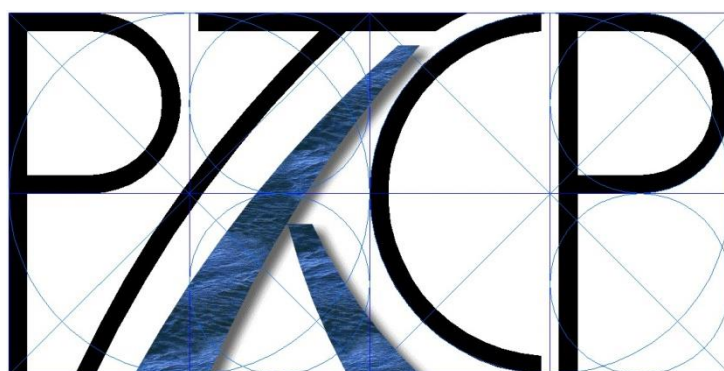




**Provincia di Como**



**Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale**

## **LINEE GUIDA - STRALCIO**

**Variante di adeguamento e aggiornamento del PTCP**

*(ai sensi della Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 35 del 27/06/2017)*

***Ottobre 2018***

## ***Gruppo di lavoro Consiliare***

---

<b>Alberto CRIPPA</b> <b>Ferruccio COTTA</b> <b>Tommaso Davide FASOLA</b> <b>Maria Grazia SASSI</b> <b>Giovanni RUSCONI</b>	<b>Coordinatore</b>
---	---------------------

## ***Gruppo di lavoro tecnico***

---

<b>Franco BINAGHI</b>	<b>Dirigente</b>
<b>Vittorio BASURTO</b> <b>Adriano BENINCÀ</b> <b>Daniele BIANCHI</b> <b>Marco CANTINI</b> <b>Eliana CODURI</b> <b>Alessia GAZZETTO</b> <b>Silvia MAZZELLA</b> <b>Adriana PAOLILLO</b> <b>Gianni PORTA</b>	

## SOMMARIO

---

<b>1</b>	<b>PRESENTAZIONE</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>DAL MONITORAGGIO ALLE LINEE GUIDA STRALCIO</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>SCHEDE OBIETTIVO</b>	<b>7</b>
<b>3.1</b>	<b>LA SOSTENIBILITÀ INSEDIATIVA, CONSUMO DI SUOLO NON URBANIZZATO E CRITERI PREMIALI</b>	<b>8</b>
3.1.1	PREMESSA	8
3.1.2	INDICAZIONI PER LA VARIANTE	11
<b>3.2</b>	<b>LA PEREQUAZIONE TERRITORIALE, LA RIGENERAZIONE URBANA E LE AREE DISMESSE</b>	<b>12</b>
3.2.1	PREMESSA	12
3.2.2	INDICAZIONI PER LA VARIANTE	13
<b>3.3</b>	<b>I POLI PRODUTTIVI E LE AZIENDE A RISCHIO DI INCIDENTE RILEVANTE</b>	<b>14</b>
3.3.1	PREMESSA	14
3.3.2	INDICAZIONI PER LA VARIANTE	15
<b>3.4</b>	<b>L'AREA URBANA DI COMO</b>	<b>16</b>
3.4.1	PREMESSA	16
3.4.2	INDICAZIONI PER LA VARIANTE	17
<b>3.5</b>	<b>LA MOBILITÀ</b>	<b>18</b>
3.5.1	PREMESSA	18
3.5.2	INDICAZIONI PER LA VARIANTE	21
<b>3.6</b>	<b>IL SISTEMA DISTRIBUTIVO COMMERCIALE</b>	<b>28</b>
3.6.1	PREMESSA	28
3.6.2	INDICAZIONI PER LA VARIANTE	29
<b>3.7</b>	<b>LA RETE ECOLOGICA DEL PTCP</b>	<b>30</b>
3.7.1	PREMESSA	30
3.7.2	INDICAZIONI PER LA VARIANTE	32
<b>3.8</b>	<b>LE AREE PROTETTE (L.R 28/2016 E DIRETTIVE COMUNITARIE 92/43/CEE - 79/409/CEE)</b>	<b>34</b>
3.8.1	PREMESSA	34
3.8.2	INDICAZIONI PER LA VARIANTE	35
<b>3.9</b>	<b>IL PAESAGGIO</b>	<b>37</b>
3.9.1	PREMESSA	37
3.9.2	INDICAZIONI PER LA VARIANTE AL PTCP	37
<b>3.10</b>	<b>VARIANTI E REVISIONI DEL PTCP</b>	<b>39</b>
3.10.1	PREMESSA	39
3.10.2	INDICAZIONI PER LA VARIANTE AL PTCP	39

# 1 PRESENTAZIONE

Le dinamiche sociali e culturali in atto negli ultimi anni, nonché la rapidità dei cambiamenti che caratterizzano la “globalizzazione”, hanno condotto alla necessità di un riposizionamento del nostro territorio in ambito regionale e globale.

La delocalizzazione di importanti filiere produttive, che hanno caratterizzato storicamente la provincia di Como nel comparto del legno arredo, del tessile e della metalmeccanica e la crescita di nuovi settori economicamente forti quali quello turistico (che presenta ancora debolezze ed incertezze anche dovute all’assenza di un progetto coordinato di marketing), richiedono azioni e strumenti di programmazione/pianificazione sempre più interconnessi per affrontare e risolvere nuove sfide.

Occorre prendere atto dei punti di debolezza ed incertezza ad oggi rappresentati da:

1. un deficit infrastrutturale (stradale e ferroviario) che, non ostante gli interventi realizzati, presenta ancora ritardi consistenti in termini di efficienza e garanzia degli spostamenti e condiziona in modo significativo non solo il livello di competitività del sistema economico in ambito Regionale ed internazionale ma anche le normali relazioni sociali;
2. una riforma regionale sul consumo di suolo con una conseguente redistribuzione dei ruoli della Pianificazione Regionale e Provinciale;
3. una riforma introdotta con la legge 56/2014 che, seppure transitoria, modifica radicalmente gli organi e l’organizzazione dell’Ente, sottolineandone il ruolo di servizio e supporto ai comuni, in realtà già previsto nel D.Lgs. 267/2000 (la cosiddetta “*casa dei comuni*”).

Risulta evidente che l’Ente intermedio può essere il luogo (e il PTCP lo strumento) nel quale riunire le differenti istanze dei comuni e portarle a sintesi in un contesto istituzionale sovracomunale meno “influenzabile” dalle spinte locali.

Anche in questo senso non è un caso che la funzione di coordinamento territoriale venga confermata in capo alla Provincia dalla legge 56/2014. Tuttavia la nuova organizzazione dei suoi organi di governo richiede un ripensamento sostanziale degli strumenti di pianificazione territoriale ai differenti livelli e non solo di quelli provinciali.

Queste sono alcune riflessioni sufficienti a evidenziare la necessità di rideterminare il quadro di riferimento in grado di temperare le varie esigenze ed anzi esaltando le notevoli capacità presenti nel territorio Lariano forse eccessivamente soffocate dalla mancanza di un progetto di sviluppo strategico adattato alle mutate esigenze che con la Variante al Piano Territoriale potrebbe finalmente porre le basi per un suo forte rilancio nel contesto nazionale e internazionale.

Il Consigliere delegato  
(Alberto Crippa)

Il Presidente  
(Maria Rita Livio)

## 2 DAL MONITORAGGIO ALLE LINEE GUIDA STRALCIO

I cambiamenti degli ultimi 10 anni hanno certamente manifestato la necessità di ripensare ai contenuti e al ruolo del PTCP.

Non ostante l'estrema dinamicità del contesto si ritiene pertanto sia giunto il momento di avviare una riflessione finalizzata ad una revisione ed aggiornamento del PTCP prioritariamente in ordine:

1. alle previsioni di trasformazione contenute nei "vecchi" Piani Regolatori Comunali (PRG), in parte riproposte nella generazione successiva dei Piani (Piani di Governo del Territorio - PGT) che, unitamente alla crisi economico-immobiliare (anni 2008 e seguenti), hanno generato un ingente quantità di immobili invenduti, realizzati anche in aree a scarsa appetibilità di mercato;
2. all'introduzione di alcune modifiche nella normativa nazionale e regionale, che hanno prodotto su alcuni temi la disapplicazione di parte dei contenuti delle Norme Tecniche di attuazione (NTA) del PTCP con la conseguente necessità di una loro revisione;
3. al differente ruolo istituzionale della Provincia oggi divenuta "contenitore" di funzioni a supporto dei comuni e sgravata di alcuni compiti nuovamente trasferiti in capo a Regione e Ministeri.

Il monitoraggio costituisce certamente la base delle informazioni indispensabili per individuare eventuali criticità in sede di attuazione dell'atto di pianificazione e per definire le conseguenti contromisure finalizzate alla loro soluzione, rivestendo pertanto anche il ruolo strategico di ridefinire le azioni contenute nel PTCP per il raggiungimento degli obiettivi sostenibilità.

Sono stati individuati due momenti di verifica:

- nel 2011 il "1° Rapporto di Monitoraggio" ha permesso una prima verifica dei principali obiettivi fissati dal Piano suggerendo i correttivi poi tradotti nelle Linee Guida del 2012;
- nel 2017 il "2° Rapporto di Monitoraggio" che ha rappresentato un ulteriore momento di verifica del raggiungimento degli obiettivi allargandone la portata all'intero articolato normativo e proponendo inoltre alcuni spunti finalizzati ad una revisione complessiva del PTCP (NTA e Cartografia).

Entrambi i documenti sono stati presentati a Comuni, Comunità Montane, Parchi, Associazioni di Categoria, Associazioni di Tutela Ambientale e Ordini professionali.

Il "2° Rapporto di Monitoraggio" è stato peraltro presentato agli attori territoriali (enti pubblici, parti sociali, economiche e territoriali) fra ottobre e dicembre 2017, con un fitto calendario di incontri:

	<b>Data</b>	<b>Soggetti invitati</b>
1	10.10.2017	Ordini Professionali della provincia di Como
2	17.10.2017	Parti economiche della provincia di Como
3	17.10.2017	Settore Commercio, Turismo, Trasporto Pubblico Locale della provincia di Como
4	25.10.2017	Associazioni Sindacali, associazionismo, sedi universitarie della provincia di Como
5	25.10.2017	Settore agricolo della provincia di Como
6	07.11.2017	Enti di gestione del bacino fluviale e lacuale della provincia di Como
7	07.11.2017	Associazioni ambientaliste della provincia di Como

8	21.11.2017	UTR INSUBRIA (sede terr.le di Como); ATS INSUBRIA (sede terr.le di Como); ARPA LOMBARDIA (dipartimento di Como)
9	22.11.2017	Enti appartenenti all'ambito territoriale del PTCP "Como e area urbana"
10	27.11.2017	Enti appartenenti all'ambito territoriale del PTCP "Comunità Montana Triangolo Lariano"
11	28.11.2017	Enti appartenenti agli ambiti territoriali del PTCP "Alpi Lepontine", "Alto Lario Occidentale", "Lario Intelvese"
12	04.12.2017	Enti appartenenti all'ambito territoriale del PTCP "Olgiatese"
13	11.12.2017	Enti appartenenti all'ambito territoriale del PTCP "Brughiera Comasca"
14	19.12.2017	Enti appartenenti all'ambito territoriale del PTCP "Canturino e Marianese"

Le "Linee guida – stralcio" sono state predisposte anche in coerenza e continuità con i contributi emersi negli incontri e trasmessi successivamente dai seguenti soggetti:

• CONFAGRICOLTURA COMO-LECCO
• PARCO DEL LURA
• ARPA – Dipartimento di Como-Varese
• ANCE – COMO
• ASSOCIAZIONE IUBILANTES – COMO
• UNINDUSTRIA – COMO
• PRASSICOOP –MILANO
• SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI COMO, LECCO, MONZA-BRIANZA, PAVIA, SONDRIO, V ARESE
• CONSORZIO DEL BACINO IMBRIFERO MONTANO DEL LAGO DI COMO DEL BREMBO E DEL SERRIO (BIM)
• COMUNE DI CARUGO
• COMUNE DI TURATE

# 3 SCHEDE OBIETTIVO

Le schede obiettivo rappresentano il documento di riferimento e indirizzo per la predisposizione della Variante di aggiornamento e adeguamento del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), definendone la “*struttura portante*”.

Stabiliscono, in parole semplici, “*il campo e la strategia di gioco*”, individuando e indicando:

1. gli aspetti prioritari che necessitano un aggiornamento;
2. le modalità operative per raggiungere gli obiettivi, anche in coerenza con gli esiti del 2° Rapporto di Monitoraggio del PTCP (2017).

Ogni scheda è sviluppata riportando in “*Premessa*” lo scenario attuale e nelle “*Indicazioni per la variante*” l’elenco delle modalità di revisione/aggiornamento del PTCP.

## 3.1 La sostenibilità insediativa, consumo di suolo non urbanizzato e Criteri premiali

### 3.1.1 Premessa

Sebbene non esista una definizione univoca, il consumo di suolo può essere descritto come la perdita di una risorsa ambientale fondamentale dovuta all'occupazione di superficie originariamente agricola, naturale o seminaturale. Il fenomeno si riferisce quindi a un incremento della copertura artificiale di terreno, legato alle dinamiche insediative e infrastrutturali, come la costruzione di nuovi edifici, fabbricati e insediamenti, all'espansione delle città, alla densificazione o alla conversione di terreno entro un'area urbana, all'infrastrutturazione del territorio che costituiscono una delle principali cause di degrado di habitat naturali e conseguente perdita di funzioni ecosistemiche (ISPRA, 2017).

Come per una sua definizione non esiste a tutt'oggi un unico strumento di misurazione e di monitoraggio del consumo di suolo. Tuttavia le analisi sviluppate da Regione Lombardia e dall'ISPRA, con metodologie differenti rispetto a quelle del PTCP di Como, concordano nell'affermare che tale fenomeno continua a caratterizzare il nostro territorio, seppure in misura prossima alla media regionale.

Il rapporto *“Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemiche”* redatto da ISPRA nel 2017 evidenzia che la Lombardia, per caratteristiche territoriali e densità di popolazione, si conferma la regione italiana con i valori assoluti e percentuali più alti di suolo consumato, seppure in misura minore rispetto al passato. In tale contesto la Provincia di Como dimostra un incremento di consumo di suolo lievemente inferiore alla media regionale, particolarmente elevato nei comuni di pianura, con particolare riferimento al capoluogo, al canturino e marianese, nei comuni in prossimità della area metropolitana milanese.

Anche l'*“Integrazione del PTR ai sensi della LR 31/14”*, adottata dal Consiglio Regionale con deliberazione n° 1523 del 23 maggio 2017, evidenzia in provincia di Como un indice di urbanizzazione territoriale lievemente al di sopra della media regionale (1,7% contro 1,5% della media Regionale) e una incidenza delle previsioni dei PGT su suolo libero pari a quella regionale (1,5%).

Relativamente alla provincia di Como, il fenomeno del consumo di suolo era già stato osservato in fase di redazione del PTCP, evidenziando una particolare tendenza alla dispersione territoriale, maggiormente accentuata nell'area di pianura ove, nel ventennio precedente alla stesura del PTCP del 2006, si sono verificati preoccupanti fenomeni di conurbazione lungo le principali direttrici di comunicazione stradale e ferroviaria con conseguente saldatura dei nuclei urbani. A fronte di un generale calo demografico, le scelte insediative risultavano fortemente orientate verso nuovi insediamenti anziché nel recupero del patrimonio abitativo esistente in abbandono o sottoutilizzato.

Allo scopo di invertire tale tendenza il PTCP di Como ha introdotto limitazioni al consumo di nuovo suolo, individuando per ciascun comune una superficie massima di espansione diretta ad orientare la pianificazione verso il recupero e la riqualificazione dell'aggregato già urbanizzato ed edificato, la tutela delle peculiarità paesaggistiche del territorio, il mantenimento di adeguati livelli di biodiversità in funzione della qualità ecologico ed ambientale e la salvaguardia delle principali aree agricole.



L'applicazione dei limiti imposti dalla Provincia di Como ha favorito il passaggio dai vecchi PRG, molto spesso sovradimensionati, a nuovi strumenti urbanistici caratterizzati dalla ricerca di una maggiore sostenibilità ambientale e da una maggiore rispondenza agli effettivi fabbisogni delle comunità locali.

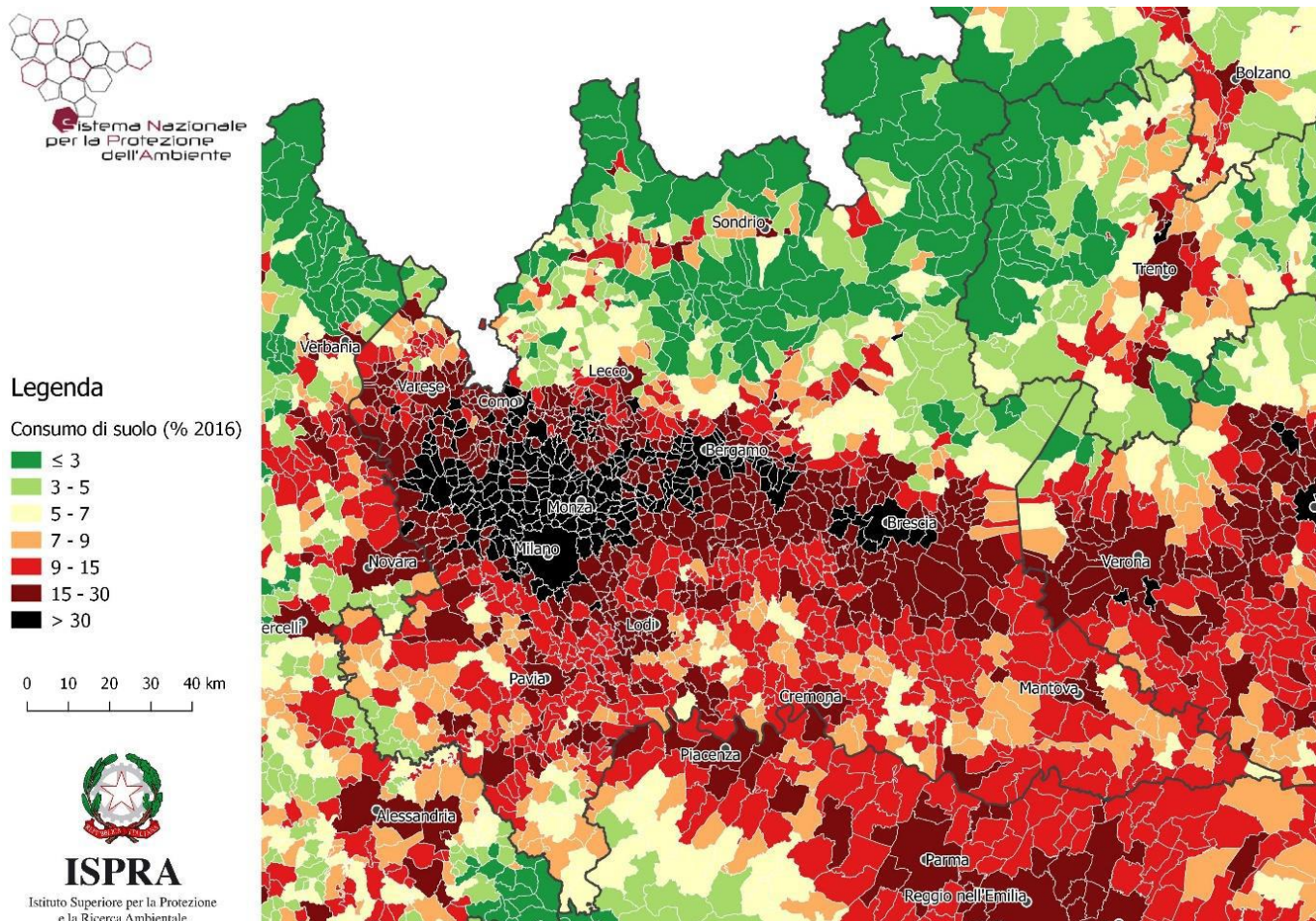


Immagine. Consumo di suolo a livello comunale. Fonte ISPRA

Provincia	Consumo di suolo (%)	Consumo di suolo (% esclusi i corpi idrici)	Consumo di suolo (km <sup>2</sup> )	Consumo di suolo procapite (m <sup>2</sup> /ab)	Consumo di suolo (incremento in %)	Consumo di suolo (incremento in ettari)	Consumo di suolo procapite (incremento in m <sup>2</sup> /ab/anno)
	2016	2016	2016	2016	2015-2016	2015-2016	2015-2016
Bergamo	12,8	12,9	350	316	0,31	110	2,0
Brescia	11,5	12,1	551	436	0,20	111	1,8
<b>Como</b>	<b>13,1</b>	<b>14,3</b>	<b>168</b>	<b>280</b>	<b>0,18</b>	<b>31</b>	<b>1,0</b>
Cremona	11,3	11,4	200	554	0,22	44	2,5
Lecco	12,7	14,0	103	305	0,08	8	0,5
Lodi	13,0	13,3	102	443	0,29	29	2,5
Mantova	11,3	11,6	264	640	0,25	66	3,2
Milano	31,9	32,2	503	157	0,17	87	0,5
Monza e della Brianza	40,8	40,9	166	191	0,13	21	0,5
Pavia	10,8	11,0	322	590	0,27	87	3,2
Sondrio	3,2	3,3	103	569	0,32	33	3,7
Varese	22,1	24,3	265	297	0,08	21	0,5
<b>Regione</b>	<b>13,0</b>	<b>24,3</b>	<b>3.095</b>	<b>309</b>	<b>0,21</b>	<b>648</b>	<b>1,3</b>

Provincia/CM	Superficie territoriale con dati PGT disponibili	Previsioni PGT (DdP, PdR e PdS) su suolo libero	Previsioni di infrastrutture sovracomunali su suolo libero	Superficie urbanizzabile	Incidenza delle previsioni rispetto alla superficie territoriale
	ha	ha	ha	ha	%
Bergamo	269.937	5.136	135	5.271	2,0
Brescia	476.192	5.117	201	5.318	1,1
Como	122.135	1.649	242	1.891	1,5
Cremona	174.472	2.347	485	2.831	1,6
Lecco	80.808	750	13	763	0,9
Lodi	77.400	1.201	13	1.214	1,6
Mantova	234.237	2.430	667	3.097	1,3
Milano	157.191	4.879	158	5.037	3,2
Monza e della Brianza	40.512	1.704	216	1.920	4,7
Pavia	288.548	3.958	519	4.477	1,6
Sondrio	318.421	1.155	183	1.338	0,4
Varese	118.024	2.401	90	2.491	2,1
<b>Regione Lombardia</b>	<b>2.357.877</b>	<b>32.726</b>	<b>2.923</b>	<b>35.649</b>	<b>1,5</b>

*Superficie urbanizzabile. Fonte integrazione del PTR ai sensi della LR 31/14*

La necessità di contenere il consumo di suolo non trova a tutt'oggi una adeguata e uniforme risposta a livello legislativo in quanto il quadro normativo ai diversi livelli istituzionali non risulta ancora completo.

L'Unione Europea ha chiesto l'azzeramento del consumo di suolo entro l'anno 2050, chiarendo in un recente documento che tale obiettivo consiste nell'evitare l'impermeabilizzazione di aree agricole e aree aperte e, per la componente residua non evitabile, compensarla attraverso la rinaturalizzazione di un'area di estensione uguale o superiore, che possa essere in grado di tornare a fornire i servizi ecosistemici forniti da suoli naturali (Commissione Europea, 2016). Pertanto, in base a tale indicazione, anche la densificazione urbana, ovvero la copertura artificiale del suolo all'interno di un'area urbana, dovrebbe essere considerata consumo di suolo.

A livello nazionale, il disegno di legge AS 2383 consente il consumo di suolo esclusivamente nei casi in cui non esistono alternative al riuso delle aree già urbanizzate e nella rigenerazione delle stesse, dettando principi fondamentali per la valorizzazione e la tutela del suolo, con particolare riguardo alle superfici agricole e alle aree sottoposte a tutela paesaggistica, al fine di promuovere e tutelare l'attività agricola, il paesaggio e l'ambiente, nonché di contenere il consumo di suolo quale bene comune e risorsa non rinnovabile che esplica funzioni e produce servizi ecosistemici, anche in funzione della prevenzione e della mitigazione degli eventi di dissesto idrogeologico e delle strategie di adattamento ai cambiamenti climatici.

Regione Lombardia ha invece approvato nel 2014 la Legge n° 31 "Disposizioni per la riduzione del consumo di suolo e per la riqualificazione del suolo degradato" con lo scopo di concretizzare sul territorio della Lombardia il traguardo previsto dall'Unione Europea di giungere entro il 2050 a un'occupazione netta di terreno pari a zero. Tal legge prevede l'adeguamento degli strumenti di pianificazione provinciali (PTCP) e comunali (PGT) successivamente all'adeguamento del Piano Territoriale Regionale (PTR) che, come illustrato nei precedenti capitoli, non si è a tutt'oggi concluso, non essendo intervenuta l'approvazione da parte del Consiglio Regionale del progetto di

*“Integrazione del PTR ai sensi della LR 31/14”* adottato con deliberazione n° 1523 del 23 maggio 2017.

Il quadro legislativo e pianificatorio risulta pertanto ancora in evoluzione e non fornisce uno strumento univoco per il raggiungimento dell'obiettivo del contenimento del consumo di suolo. All'interno di tale contesto la Variante dovrà confrontarsi con l'unica norma attualmente vigente, la LR 31/14, fermo restando che la presente revisione del PTCP non può configurarsi come adeguamento alla stessa legge per le motivazioni precedentemente illustrate.

### **3.1.2 Indicazioni per la variante**

Sulla base di quanto evidenziato è possibile riassumere come segue le indicazioni per la Variante al PTCP.

- Recepimento delle disposizioni dettate dalla LR 31/14 in base alle quali i Comuni non potranno individuare nuove previsioni comportanti ulteriore consumo di suolo sino a che non siano state attuate le previsioni di espansione e trasformazione vigenti alla data di entrata in vigore della predetta legge (1° dicembre 2014), fermo restando la possibilità di applicare meccanismi di bilancio ecologico;
- La superficie ammissibile di espansione residua (SAE) potrà essere utilizzata dai Comuni esclusivamente nei casi in cui il Documento di Piano abbia dimostrato l'insostenibilità tecnica ed economica di riqualificare e rigenerare le aree già edificate, come previsto dalle stesse norme regionali. La riqualificazione di aree edificate, quale azione prioritaria, andrà favorita mediante messa in atto di misure di incentivazione economica a favore dei soggetti attuatori da parte dei Comuni, tralasciando l'interesse pubblico della riduzione di consumo di suolo e dell'eliminazione di ambiti di degrado;
- Risolvere i dubbi interpretativi e problematiche relativi all'applicazione dell'art. 38 delle norme del PTCP.

## 3.2 La perequazione territoriale, la rigenerazione urbana e le aree dismesse

### 3.2.1 Premessa

L'art.11 della LR 12/05 ha introdotto il meccanismo della perequazione che consente di attribuire un identico indice di edificabilità territoriale all'interno degli ambiti di trasformazione o in ambiti territoriali più vasti, individuando le aree ove è possibile concentrare l'edificazione e le aree da cedere gratuitamente al comune o da asservirsi ad uso pubblico per la realizzazione di servizi ed infrastrutture, nonché per le compensazioni urbanistiche. Nel corso degli anni tale meccanismo ha trovato applicazione non solo per l'acquisizione al patrimonio pubblico di aree da destinare a servizi di interesse pubblico, ma anche per salvaguardare dalla trasformazione insediativa aree agricole o di pregio ambientale ed ecologico, che si trovano nel medesimo stato di diritto dal punto di vista edificatorio con aree di minore pregio.

Oltre al meccanismo della perequazione previsto dall'art.11 della LR 12/05, la Provincia di Como individua tra gli obiettivi strategici la perequazione territoriale intesa come "meccanismo di compensazione" degli effetti territoriali, sociali ed economici sul territorio in relazione ad opere ed interventi indipendentemente dalla loro localizzazione: ad esempio negli accordi di programma relativi agli interventi di rilevanza sovracomunale deve essere prevista la costituzione di un "fondo economico di compensazione", privilegiando l'utilizzo di tali risorse per l'attuazione degli interventi di riqualificazione ambientale, per i servizi di interesse collettivo e per il potenziamento delle reti infrastrutturali e tecnologiche (art. 9 delle norme del PTCP).

La LR 31/14, perseguendo l'obiettivo di azzerare entro il 2050 il consumo di suolo stabilito dalla Commissione di Europa e di salvaguardare la risorsa suolo nella sua valenza ambientale paesaggistica e agricola, intende indirizzare il soddisfacimento dei fabbisogni pregressi e insorgenti relative alle diverse funzioni insediative, prioritariamente mediante il recupero del patrimonio edilizio esistente, il riuso di aree urbanizzate dismesse o sottoutilizzate, introducendo a tal fine il concetto di *rigenerazione urbana*.

L'art. 2 della predetta legge definisce la rigenerazione urbana come l'insieme coordinato di interventi urbanistico edilizi e di iniziative sociali che includono, anche avvalendosi di misure di ristrutturazione urbanistica, ai sensi della LR 12/2005, la riqualificazione dell'ambiente costruito la riorganizzazione dell'assetto urbano attraverso la realizzazione di attrezzature e infrastrutture, spazi verdi e servizi, il recupero e il potenziamento di quelli esistenti, il risanamento del costruito mediante la previsioni di infrastrutture ecologiche finalizzate all'incremento della biodiversità nell'ambiente urbano.

Rispetto a tale tema non esiste a livello nazionale una normativa specifica di riferimento. Il progetto di legge AS 2383 descrive la rigenerazione urbana come un insieme coordinato di interventi urbanistici, edilizi e socio-economici nelle aree urbanizzate, compresi gli interventi volti a favorire l'insediamento di attività di agricoltura urbana, quali orti urbani, orti didattici, orti sociali e orti condivisi, che persegua gli obiettivi della sostituzione, del riuso e della riqualificazione dell'ambiente costruito in un'ottica di sostenibilità ambientale, di contenimento del consumo di suolo, di localizzazione dei nuovi interventi di trasformazione nelle aree già edificate, di innalzamento del potenziale ecologico-ambientale, di riduzione dei consumi idrici ed energetici e di realizzazione di adeguati servizi primari e secondari.



Entrambe le definizioni individuano la rigenerazione urbana come la strategia complementare al sostegno di politiche efficaci di riduzione del consumo di suolo, che va ad aggiungersi allo strumento della perequazione finora utilizzato. Gli interventi proposti per il raggiungimento di tale obiettivo, non riguardano tuttavia soltanto la bonifica, il recupero di aree degradate dismesse, ma anche interventi più complessi che investono interi aggregati urbani attivando misure e progetti che investono la pianificazione territoriale, l'urbanistica, l'architettura, le politiche economiche e sociali.

### 3.2.2 Indicazioni per la variante

Alla luce di quanto finora evidenziato è possibile delineare le seguenti linee strategiche per la stesura della Variante al PTCP.

- Implementare ulteriormente lo strumento della perequazione territoriale, già previsto dal PTCP, estendendolo al consumo di suolo non urbanizzato e alla necessità di attivare processi di rigenerazione urbana.
- Estendere l'obiettivo della sostenibilità insediativa non solo al consumo di suolo, ma anche a modelli di pianificazione territoriale in grado di garantire qualità diffusa, in un'ottica di rigenerazione urbana.



### 3.3 I poli produttivi e le aziende a rischio di incidente rilevante

#### 3.3.1 Premessa

Il sistema socio-economico provinciale si regge principalmente su una importante struttura produttiva. L'economia è tuttora dominata dal settore manifatturiero articolato su tre tipi di produzione organizzate prioritariamente in forma di distretto: il settore meccanico, del legno-arredo e del tessile-abbigliamento, hanno determinato il successo economico nazionale ed internazionale della provincia, annoverandola fra le aree forti lombarde.

Da qualche anno la crisi del "made in Italy" nella sua complessità ed un trend di cambiamento strutturale che interessa l'intera economia Nazionale hanno portato il manifatturiero a contrarsi progressivamente mettendo duramente alla prova anche il suo primato nell'economia della provincia.

Le ricadute nel medio periodo hanno determinato la fuoriuscita di un importante numero di piccole attività giunte alla loro naturale "fine corsa" o andate in crisi a seguito della contingente crisi economica dei mercati nei quali era concentrata la commercializzazione.

Tutto ciò ha generato sulla "maglia urbana" "vuoti" ed esigenze contestuali di identificare da un lato le aree di rilocalizzazione funzionale, in cui concentrare vecchi e nuovi "cluster" di attività produttive (scelti in base a criteri di compatibilità: pieni e vuoti urbani, accessibilità e mobilità), dall'altro un sistema di meccanismi premiali che offrano incentivi verso le ri-localizzazioni territoriali.

Il futuro (almeno a breve medio termine) dell'economia provinciale rimarrà comunque il comparto manifatturiero, il cui tradizionale ruolo di traino dipenderà in misura determinante dalla sua capacità di ristrutturazione e dall'enfasi che verrà posta sui temi dell'innovazione e della formazione permanente in risposta ai trend nazionali ed internazionali ed alla globalizzazione della produzione.

Di conseguenza risulta essenziale individuare le polarità consolidate di rango provinciale e le nuove polarità strategiche della produzione (ricavabili dalla "mosaicatura" degli strumenti urbanistici comunali e dalle analisi di settore), anche allo scopo di prevedere azioni volte al mantenimento e rafforzamento del ruolo nello scenario provinciale sovra-provinciale.

Un primo elenco (certamente non esaustivo), emerge dalla lettura della struttura territoriale delle aree a destinazione produttiva esistenti in relazione alle principali infrastrutture di collegamento:

- l'area insistente sui comuni di Turate e Rovello Porro attestata sullo svincolo autostradale di Turate della A9;
- l'area insistente sui comuni di Lurate Caccivio e Bulgarograsso, attestata sulla SP 24;
- l'area insistente sui comuni di Grandate e Casnate con Bernate, attestata sulla ex-SS 35 "dei Giovi", in espansione verso sud ed interessante il Comune di Fino Mornasco;
- l'area insistente sui comuni di Vertemate con Minoprio e Cadorago attestata sulla ex-SS 35 "dei Giovi";
- l'area del comune di Cantù posizionata nella parte sud ovest del centro abitato;
- l'area insistente sui comuni di Anzano del Parco, Alzate Brianza e Lurago d'Erba, attestata sulla SP 40 "Arosio-Canzo";
- l'area insistente sui comuni di Novedrate e Figino Serenza, attestata sulla SP 32 "Novedratese";
- l'area insistente sui comuni di Mariano Comense e Cabiato, posizionata a cavaliere dei due centri abitati;
- l'area insistente sui comuni di Erba e Merone attestata lungo la SP 41 "Vallassina".

Il posizionamento ed il consolidamento di questi comparti di interesse sovralocale a destinazione produttiva è determinato anche dalla accessibilità diretta al sistema infrastrutturale principale, necessaria a garantire la distribuzione sul mercato dei beni finiti o semilavorati.

Tale valutazione è sostenuta anche dalla “vocazione” assunta da alcuni assi viabilistici (ad esempio la ex-SS 35 “dei Giovi”, la SP 32 “Novedratese”, la SP 40 “Arosio – Canzo”), divenuti nel tempo veri e propri “attrattori lineari” di poli produttivi di rango provinciale, poiché capaci di connettere il sistema della produzione ai “circuiti” regionali e nazionali.

Esistono poi alcune eccezioni, rappresentate dai centri urbani di Cantù, Erba e Mariano che, per le caratteristiche, struttura e completezza nell’offerta di servizi a supporto della produzione, sono in grado di generare appetibilità indipendentemente dalla presenza di accessibilità diretta alla maglia infrastrutturale principale.

Uno specifico approfondimento va poi dedicato al Parco Scientifico Tecnologico “ComoNExT”: inaugurato nel 2010 su iniziativa della Camera di Commercio di Como, sostenuto anche da un accordo di pianificazione cui ha partecipato tra gli altri “attori” la Provincia, ha per principale finalità quella di favorire il rilancio e lo sviluppo competitivo del territorio promuovendo la cultura dell’innovazione.

Nato all’interno dell’ex cotonificio Somaini nel comune di Lomazzo, rappresenta indubbiamente uno straordinario esempio di riconversione d’area industriale dismessa.

Per ciò che attiene le Aziende a Rischio di Incidente Rilevante (E-RIR) i contenuti del PTCP dovranno essere resi coerenti con il D.Lgs. n.105/2015 *“Attuazione della direttiva 2012/18/UE relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose”*.

### **3.3.2 Indicazioni per la variante**

La variante al PTCP, nel riconfermare gli obiettivi individuati dal PTCP vigente, dovrà confrontarsi con la necessità di aggiornare la normativa vigente rispetto alla necessità di:

- 1) assicurare il potenziamento dei poli produttivi individuando specificatamente quelli di rango provinciale sui quali mantenere criteri incentivanti, partendo dall’elenco (non esaustivo) individuato all’interno del 2° Rapporto di Monitoraggio del PTCP redatto analizzando le aree produttive esistenti in riferimento alle principali infrastrutture di collegamento.
- 2) fornire indirizzi per la pianificazione comunale finalizzati ad evitare interventi parziali, non motivati da reali di esigenze di sviluppo locale, avulse dai contesti territoriali ed ecologico-ambientali con particolare riferimento alla tutela della rete ecologica provinciale.
- 3) verificare la necessità, ed eventualmente individuare la localizzazione ottimale, per la realizzazione di un polo logistico intermodale.
- 4) verificare ed aggiornare le modalità di computo del consumo di suolo, anche rispetto ai limiti imposti alla LR 31/14.
- 5) riformulare l’articolo 55, individuando nel PTCP (con il concorso dei comuni interessati), le aree sulle quali ricadono gli effetti prodotti dalle aziende a rischio di incidente rilevante e controllando l’urbanizzazione circostante in relazione alla loro presenza.

## 3.4 L'area urbana di Como

### 3.4.1 Premessa

Il PTCP definisce i principali interventi di livello strategico ricadenti nell'area urbana di Como promuovendo per la loro attuazione sinergie in grado di concorrere al conseguimento dell'obiettivo ed in relazione ai quali, a distanza di alcuni anni, occorre fare il punto della situazione in ordine ai seguenti aspetti:

- loro stato di attuazione;
- attualità e eventuale riconferma degli interventi parzialmente attuati o non attuati.

Negli ultimi anni due iniziative avanzate dai Comuni di Villa Guardia e di Montano Lucino di proposte di modifica ai contenuti del PTCP nell'ambito della valutazione di compatibilità dei PGT, rispettivamente in ordine alla previsione della "Cittadella dello Sport e della Cultura" e alla infrastruttura viabilistica denominata "Garibaldina bis", aprono una oggettiva riflessione in ordine ad una complessiva proposta di revisione degli interventi contenuti nell'area urbana di Como.

Accanto agli interventi realizzati (o parzialmente realizzati), dovrà essere valutata infatti l'opportunità di mantenere le previsioni inserite anche in considerazione della evoluzione del contesto negli ultimi anni, della crisi economica e di alcune decisioni con oggettive ricadute sulle previsioni stesse.

Ad oggi risultano realizzati:

- il 1° lotto del Sistema Tangenziale di Como, quale parte del sistema di collegamento est-ovest tangenziale della città di Como il cui 2° lotto non appare in questo momento finanziabile (Regione Lombardia ha inserito l'intervento nella più articolata previsione di collegamento autostradale Varese – Como – Lecco che ha peraltro ricevuto una valutazione negativa da parte dei comuni interessati e della stessa Provincia);
- la Terza corsia della autostrada A9;
- la bretella dalla A9 in direzione Varese;
- parte del collegamento Como-Mariano;
- in nuovo Ospedale Sant'Anna di San Fermo;
- la base dell'elisoccorso.

Non hanno invece avuto seguito le previsioni degli interventi sul sistema infrastrutturale (le cui valutazioni sono approfondite nella scheda sulla mobilità) e dei servizi di eccellenza relativi:

- al quadruplicamento ferroviario della Chiasso-Monza, il cui progetto preliminare è fermo al CIPE e di cui si è detto nella parte relativa alla mobilità;
- all'ampliamento della Piattaforma "Lario Tir", intervento da ricondurre alla generale valutazione della logistica delle merci (anche in considerazione del progetto transfrontaliero "Alp-Transit" con la recente apertura del "Tunnel ferroviario del Gottardo");
- al sistema metro tranviario di accessibilità alla città di Como (il cui studio di fattibilità risale al 2003);
- all'arretramento della barriera autostradale sulla A9 in direzione sud dopo Fino Mornasco, per favorirne un suo utilizzo tangenziale e di accessibilità alla città di Como;
- al progetto del Campus Universitario, sul quale pesa peraltro la scelta di dismissione della facoltà di ingegneria del Polo di Como;
- alla Cittadella dello Sport e della Cultura, con la previsione di realizzare il nuovo Stadio di calcio e delle funzioni di supporto e accompagnamento connesse.



Occorre infine evidenziare che dall'approvazione del PTCP ad oggi sono emersi nuovi interventi di rilevanza strategica per l'area urbana di Como, tra cui figurano ad esempio la stazione unica di Como-Camerlata, in grado di consentire l'interscambio passeggeri ferro-ferro tra le due linee di servizio (FS e FNM), premettendo in tal modo una potenziale conversione al servizio di metro-tramvia la tratta FNM.

### 3.4.2 Indicazioni per la variante

Occorre necessariamente effettuare un approfondimento in merito agli interventi strategici previsti dal PTCP che a tutt'oggi non hanno trovato attuazione e valutare l'eventuale riconferma all'interno della pianificazione provinciale, anche allo scopo di ricercare eventuali soluzioni alternative qualora non vi siano i presupposti per la riconferma. Dovranno inoltre essere individuati e inseriti gli ulteriori progetti/obiettivi emersi nel corso degli anni che non trovano riscontro all'interno degli elaborati del piano provinciale.

Tali azioni dovranno necessariamente essere condotte con il costante coinvolgimento del Comune Capoluogo. Con lo stesso andranno revisionate le strategie prioritarie, confermando o meno quanto già previsto in precedenza. A tal fine, prima della stesura finale delle Linee Guida, andranno attivati i contatti necessari a definire quanto sopra.

In questo scenario sarà opportuno avviare una riflessione anche sullo stesso ruolo della Provincia in ordine alla promozione coordinata di tali interventi e, più in generale, alla riappropriazione di quel ruolo di coordinamento di area vasta venuto meno negli ultimi anni.



## 3.5 La mobilità

### 3.5.1 Premessa

Il sistema del trasporto della Provincia di Como presenta rilevanti criticità in relazione al mancato adeguamento della rete stradale e ferroviaria in grado di soddisfare la domanda di mobilità del sistema insediativo locale e sovra locale nonché di valorizzare e sostenere le componenti economiche e produttive presenti sul territorio provinciale. In un contesto che vede la provincia di Como collocata in una posizione strategica straordinaria sul corridoio stradale e ferroviario, di collegamento tra l'area del mediterraneo e il centro-nord Europa, si ritiene indispensabile attuare azioni di sostegno istituzionale finalizzate a garantire la realizzazione di importanti progetti fondamentali per il territorio Comasco.

Ciò richiede un indirizzo politico-amministrativo in grado di approfondire la programmazione in atto in funzione di una sua eventuale rivisitazione ma soprattutto in grado di rappresentare al livello Regionale e Statale le priorità e le aspettative del territorio, sulle quali promuovere eventuali accordi ed intese, finalizzate a costruire sinergie per un più razionale utilizzo delle risorse finanziarie disponibili e attivabili allo scopo di pervenire alla concreta realizzazione degli interventi.

Il PTCP della Provincia di Como definisce l'assetto delle infrastrutture di livello strategico sulle quali, a distanza di oltre un decennio, occorre fare il punto della situazione per confermare oppure, ove occorra, rimodulare la programmazione in funzione delle priorità attuali e dell'adeguamento della pianificazione comunale.

Un passaggio intermedio è stato compiuto nel 2010 dal Consiglio Provinciale, che ha approvato l'*"Atto di indirizzo sulle priorità delle infrastrutture stradali e ferroviarie"*, allo scopo di definire un'azione coordinata ed efficace nelle relazioni con i vari livelli istituzionali e di chiarezza in riferimento agli Enti Locali nell'ambito delle competenze in materia di politiche di governo del territorio nonché di supporto alla programmazione dello sviluppo sociale e del sistema economico locale.

Si tratta anche di verificare se le indicazioni emerse circa 8 anni fa abbiano ancora validità o debbano essere rivalutate anche alla luce del mutato scenario economico-produttivo e delle infrastrutture di trasporto già realizzate.



**STATO DI ATTUAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE PREVISTE DAL PTCP**

INTERVENTO	Livello Attuazione o Progettazione	CRITICITA'/NOTE	CANTIERABILITA'
<b>INFRASTRUTTURE STRADALI DI INTERESSE STRATEGICO</b>			
Autostrada Pedemontana	LAVORI ULTIMATI	Tratte A e B1	@
Tangenziale di Como I° Lotto	LAVORI ULTIMATI		@
Tangenziale di Como II° Lotto	Progetto Definitivo	non finanziato.	●
Ampliamento A9 terza corsia	LAVORI ULTIMATI		@
Collegamento Autostradale Varese - Como - Lecco	Studio fattibilità	non finanziato - dissenso Comuni	●
Arretramento della barriera A9 Grandate a sud di Fino Mornasco	Non attuato		●
<b>INTERVENTI DI ADEGUAMENTO STRUTTURALE</b>			
Riqualifica SP 32 "Novedratese" nel tratto Arosio-Ceremate	Studio Fattibilità	Non finanziato - Ultimo tratto Novedrate-Figino	●
Nuova SP 17 Garibaldina da Como-Lazzago a Varese-Malnate:			
Collegamento tra SP 23 e SP 17 località Boscone	LAVORI ULTIMATI		@
Tratta finale dalla SP 23 alla SS 342 Binago	Progetto Preliminare	Non Finanziato Parere negativo Comuni	●
Tratta iniziale S. Fermo - Gironico	Studio di fattibilità	Non Finanziato Parere negativo Comuni	●
Collegamento Como-Cantù-Mariano:			
Riqualifica SP 28 - III e IV Lotto, Senna-Navedano-Cucciago	LAVORI ULTIMATI		@
Collegamento SP 27 - SP 34 Cucciago-Cantù	Progetto Definitivo	Autorizzato in VIA	●
Tangenziale di Cantù fino a Mariano C.	Progetto Preliminare	non finanziato	●
Variante alla SP 31 da Vertemate a Saronno	Rientra nella tratta B1 di Pedemontana	Parzialmente ultimata a Sud e lavori in corso a Nord	●
Variante alla SS 233 Varesina	Rientra nella tratta A di Pedemontana		●
Collegamento Misinto-Rovellasca-Turate	Studio Fattibilità	Non finanziato	●
Completamento varianti SS 340 e SS 340 dir:			
Variante Tremezzina	Progetto Definitivo	Finanziato	●
Variante di Dongo-Gravedona-Domaso I° Lotto Musso-Dongo	LAVORI ULTIMATI		@
Variante di Dongo-Gravedona-Domaso II° Lotto Dongo-Gravedona-Domaso	Progetto Definitivo	non finanziato	●
Adeguamento sede SS 340 dir Gera Lario-Sorico - 1° stralcio sistemazione incrocio tra la SS 340 e la SS 36 loc. S. Agata	LAVORI ULTIMATI		@
Interventi di adeguamento e riqualifica SS 340 dir nei comuni di Gera Lario e Sorico	Lavori in corso		●
Variante Menaggio-Grandola	Studio Fattibilità	non finanziato	●
Completamento galleria di Valsolda	LAVORI ULTIMATI		@
Galleria di Valsolda II° Lotto Cresogno - Albogasio	LAVORI ULTIMATI		@
Galleria di Valsolda - Porlezza III° Lotto		Non esiste progetto	●
Bretella Monguzzo-Nibionno (da individuarsi quale tratta del collegamento Albese-SS36)	Studio di Fattibilità	Non finanziato - dissenso Comuni	●
<b>INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE DELLA RETE PROVINCIALE</b>			
Riqualifica della SS 639 dei laghi di Pusiano e Garlate:			
Variante di Pusiano	LAVORI ULTIMATI		@
SP 40 Arosio-Canzo:			
Variante di Parravicino	Studio di fattibilità	Non finanziato	●

Variante tra gli abitati di Fabbrica Durini e Mirovano	Studio di fattibilità	Non finanziato	●
Riqualifica della ex SS 583 Lariana da Blevio a Bellagio	LAVORI ULTIMATI		@
Riqualifica della SS 342 Briantea:			
Riqualifica di vari tratti stradali da Albese a Inverigo	LAVORI ULTIMATI		@
Bretella di collegamento fra A9 e la SP 19	LAVORI ULTIMATI		@
Variante Olgiate/Solbiate - I° Lotto	Progetto Esecutivo		●
Variante Olgiate/Solbiate - II° Lotto	Progetto Preliminare	non finanziato	●
Variante Malnate - Ponte di Vedano	Progetto Definitivo	Finanziato - Ricorso sulla VIA giacente al Consiglio di Stato	●
Variante di Cadorago	Progetto Preliminare	non finanziato - Progetto Definitivo in corso	●

#### INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

Quadruplicamento ferroviario Chiasso-Monza	Preliminare	Istruttoria di approvazione CIPE sospesa	●
Nuova linea Mendrisio-Arcisate-Stabio-Varese	LAVORI ULTIMATI		@
Riqualificazione della linea Como-Molteno-Lecco compreso il raddoppio della tratta Merone-Erba	Progetto Preliminare	non finanziato	●
potenziamento ferrovia Milano - Seveso - Asso:			
3° binario Milano Cormano	Progetto Definitivo	Inizio lavori entro 2018	●
3° binario Cormano - Varedo	Studio pre fattibilità		●
Nodo di Seveso	Studio di fattibilità	Cantiere nel 2020	●
Interramento della linea Milano-Asso nel tratto sino ad Arosio	Studio pre fattibilità		●
Stazione unica Como Camerlata	Progetto Definitivo		●

#### CANTIERABILITA'



ENTRO IL 2018  
ENTRO IL 2020  
INDEFINITO

@

INFRASTRUTTURA REALIZZATA

AGGIORNATO: MARZO 2018

FILE POSIZIONATO IN X:\PTCP\LINEE GUIDA 2018

### 3.5.2 Indicazioni per la variante

Si riportano gli obiettivi disaggregati in relazione alle varie tematiche:

#### **Viabilità**

Le indicazioni sono state raggruppate in relazione alla classificazione dell'infrastruttura viabilistica e dell'importanza degli interventi proposti:

#### Viabilità di interesse strategico

- Il° lotto della Tangenziale di Como: confermare il tracciato approvato dal CIPE in quanto opera imprescindibile per la mobilità sul territorio, anche in relazione al corretto funzionamento del tratto già ultimato. Tale posizione è stata ribadita anche nella nota di trasmissione (del 18 gennaio 2016) della Deliberazione del consiglio Provinciale n.45 del 24 novembre 2015 indirizzata alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, al Ministero delle Infrastrutture, al CIPE, alla Regione Lombardia;
  
- Autostrada Regionale Varese – Como – Lecco: La programmazione del collegamento è stata prevista nel 2006 dal Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia e successivamente, a seguito della promozione di uno studio di fattibilità delle camere di Commercio di Varese-Como-Lecco, inserita nella programmazione della Regione Lombardia.  
Tuttavia, a seguito di alcuni approfondimenti emersi dallo stato di avanzamento dello studio di fattibilità ed in particolare delle ipotesi di tracciato, delle potenziali ricadute ambientali, di alcune valutazioni negative dei Comuni interessati, dalle criticità di reale fattibilità economica non sufficientemente indagata e da alcuni recenti interventi viabilistici in corso o previsti sulla rete stradale esistente emergono seri dubbi sull'efficacia di tale collegamento autostradale.  
Gli interventi previsti di potenziamento del collegamento storico della "Briantea", peraltro in parte coperti da finanziamenti e con una sostanziale condivisione dei Comuni interessati, fanno ritenere prioritaria la loro realizzazione e sufficientemente in grado di rispondere alla domanda di mobilità del sistema insediativo ed economico locale in quanto i flussi di traffico sono caratterizzati da spostamenti interni e fra i Comuni posti ai confini provinciali.  
Per tali ragioni allo stato attuale ed in assenza di adeguata documentazione e di valutazione congiunta con i Comuni interessati si ritiene di dover esprimere una valutazione negativa sulla previsione di un nuovo collegamento autostradale Varese-Como-Lecco, con richiesta di stralcio, oltre che dal PTCP, anche dagli elaborati della pianificazione sovraordinata (PTR-PRIM);
  
- Barriera sull'autostrada A9 (da Grandate a sud di Fino Mornasco): verificare la fattibilità della proposta di arretramento della barriera con Ministero dei Trasporti e Soc. Autostrade anche in considerazione del recente intervento di interconnessione tra la "Tangenziale di Como" e l'Autostrada stessa, che avviene proprio in corrispondenza della barriera di Grandate. Dagli esiti dipenderà il mantenimento della previsione nel PTCP o il suo stralcio.

- Variante alla SS 340 Regina detta della “Tremezzina”: si tratta di un’opera fondamentale per la mobilità del centro Lago, in grado di by-passare i Comuni da Colonno a Griante con indubbio beneficio in termini di percorrenza e di qualità della vita delle popolazioni locali. Attualmente è stato predisposto il progetto definitivo ed è in corso la progettazione esecutiva. L’opera risulta interamente finanziata.

#### Interventi di adeguamento strutturale

- Riqualificazione della SP 32: mantenere (o stralciare) la previsione, peraltro oggetto di specifico studio d’area, nel tratto non ancora interessato dagli interventi realizzati; La Provincia di Como ha promosso uno studio di fattibilità, condiviso da tutti i Comuni interessati, che prevede la riqualifica ed il potenziamento dell’attuale SP 32 “Novedratese”, nel tratto Cermenate-Arosio. L’intervento nel suo complesso, al netto dei tratti già realizzati, appare urgente sia in funzione degli attuali flussi di traffico sia nella prospettiva della realizzazione del tratto di collegamento della nuova autostrada Pedemontana con la SP 32 in quanto di particolare appetibilità nei collegamenti est-ovest sia per il traffico locale sia di attraversamento con particolare riferimento ai flussi generati dalla SS 36;
- Nuova SP 17 “Garibaldina”: Il PTCP della Provincia prevede un nuovo collegamento sull’asse Como-Varese mediante varianti ai centri abitati e riqualificazione in sede sulla direttrice della SP n. 17 “Garibaldina”. Tuttavia alcuni interventi programmati di potenziamento della Statale Briantea su cui insistono i principali poli insediativi e produttivi, il dissenso manifestato da alcuni Comuni e ragioni di tutela ambientali di alcuni tratti previsti in sede nuova inducono a ritenere particolarmente critica la reale e concreta fattibilità dell’intervento. In conclusione si ritiene che la priorità nel collegamento Como-Varese sia rappresentata dalla realizzazione delle già citate varianti alla SS 342 “Briantea”. Con tale orientamento il Consiglio Provinciale si era già espresso con Deliberazione di atto di indirizzo n. 58 del 27 luglio 2010. Ad eccezione dei tratti già realizzati e comunque funzionali si conferma la volontà di stralcio della previsione dal PTCP;
- Collegamento diretto Como – Cantù – Mariano: confermare (o rivedere) il tracciato di connessione tra il Comasco e l’Alta Brianza, considerando che alcuni tratti sono già stati realizzati nell’ambito di intese con i Comuni interessati e che la priorità è rappresentata dalla tangenziale di Cantù. ;
- Varianti alla SP 31 “della Pioda”: rientra tra le cosiddette “opere connesse” dell’Autostrada Regionale “Pedemontana Lombarda”. Il tratto da Cermenate/Bregnano (attestazione sulla SP 32 “Novedratese”) verso sud (Saronno) è stato completato, mentre è in corso di realizzazione il completamento del tratto verso nord con l’intersezione di Vertemate (sulla ex SS 35 “dei Giovi”);
- Collegamento Misinto – Rovellasca - Turate: valutare se, ad oggi, permanga la necessità del collegamento, anche in considerazione della elevata interferenza con le maggiori aree agricole produttive poste nella parte sud del territorio provinciale. Dagli esiti dipenderà il mantenimento della previsione nel PTCP o il suo stralcio.

- Completamento varianti SS 340 e SS 340 dir: si tratta di una serie di interventi aventi come obiettivo comune la risoluzione delle criticità generate dall'attraversamento nei centri abitati dell'infrastruttura stradale a bordo Lago e della sua diramazione verso la Vasolda e la Svizzera. Occorrerà in particolare riflettere sulla necessità (o meno) di riconfermare nel PTCP gli interventi non ancora realizzati ed il cui livello di progettazione non risulti avanzato né tantomeno finanziato.

#### Interventi di riqualificazione della rete provinciale

- Riqualificazione della SP 40 "Arosio – Canzo": si tratta di due interventi volti a risolvere alcune criticità viabilistiche generate da "colli di bottiglia" rappresentati dall'abitato di Parravicino (Erba) e dal borgo di Fabbrica Durini. In entrambi i casi il PTCP propone la soluzione attraverso un "by-pass viabilistico": nel primo caso ad ovest dell'abitato, nel secondo, a partire già dalla frazione di Mirovano, attraverso la Val Francia. Occorrerà riflettere sulla necessità (o meno) di riconfermare nel PTCP gli interventi.
- Riqualificazione della SS 342 "Briantea": si tratta di due interventi (dei quali il I° lotto è al progetto esecutivo mentre il II° lotto è al progetto preliminare) che permetterebbero il completamento della variante all'abitato di Olgiate.
- Tangenziale di Cadorago: si tratta della variante all'abitato di Cadorago della SP 30 "Fino – Rovello". È in fase di predisposizione il progetto definitivo, inserito nell'Accordo di Programma tra Provincia di Como e Comuni di Cadorago e Lomazzo.

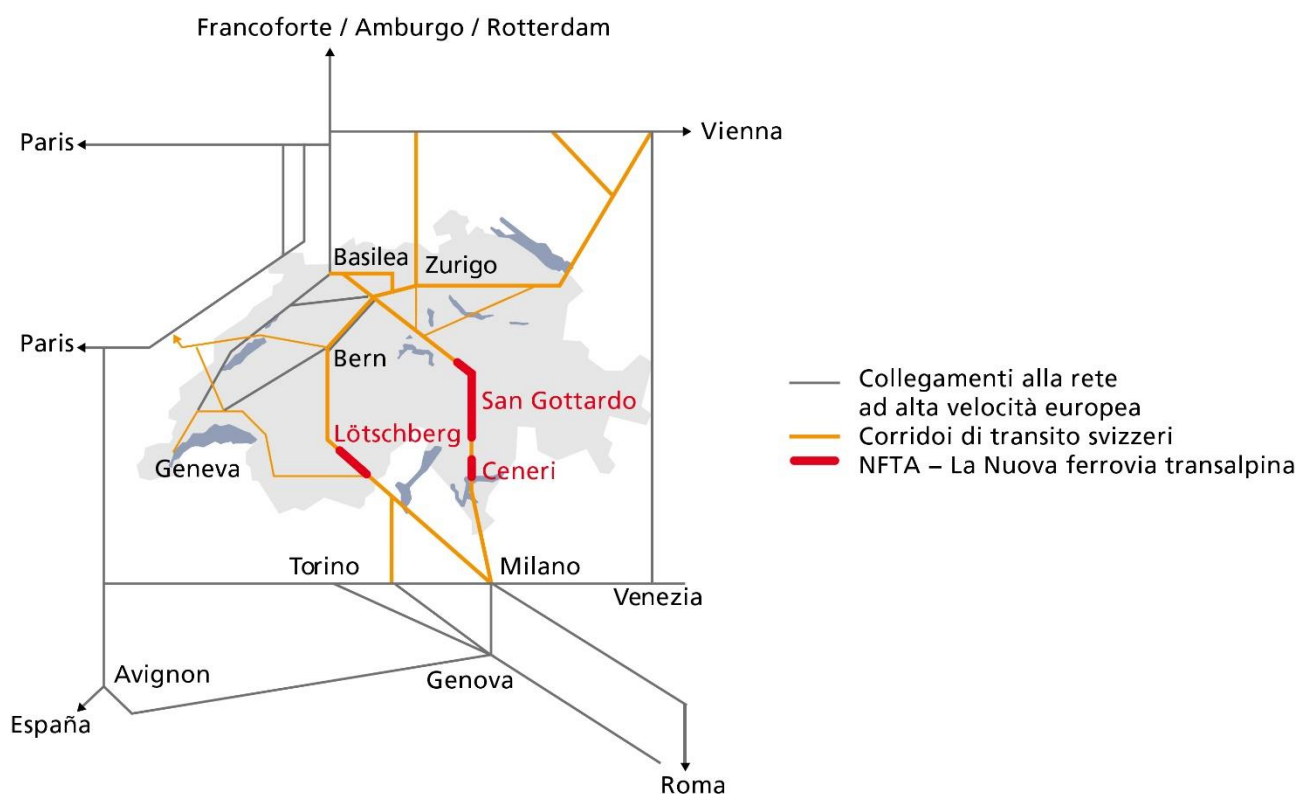
#### **Infrastrutture ferroviarie<sup>1</sup>**

Vengono di seguito riportate le infrastrutture che interessano in territorio provinciale sia in relazione al loro posizionamento e sia in riferimento alle ricadute alla scala provinciale:

- Nuova Ferrovia Transalpina (NFTA) – Progetto Svizzero AlpTransit: la Nuova Ferrovia Transalpina è uno dei progetti più ambiziosi in Europa. Pur essendo di progettazione e realizzazione svizzera, avrà significative ripercussioni sui flussi di traffico da e per l'Italia. La Nuova Ferrovia Transalpina (NFTA), aperta al traffico commerciale l'11 dicembre 2016, rende concreta la possibilità di trasportare più efficientemente le merci su rotaia e di ridurre la durata dei viaggi del traffico passeggeri, consentendo ai treni di percorrere ad alta velocità (fino a 250 km/h) circa 60 km. L'inaugurazione della Galleria del Ceneri è prevista per dicembre 2019.

---

<sup>1</sup> Parte delle informazioni tratte da: [http://www.otinordovest.it/news/810\\_rapporto\\_2017.htm](http://www.otinordovest.it/news/810_rapporto_2017.htm) altre da <http://www.tplcomovareselecco.it> (presidente ing. Colzani).



- Tratta ferroviaria Chiasso-Monza per la connessione al Gottardo: rappresenta l'asse ferroviario prioritario da potenziare per assicurare la connessione con il progetto Svizzero "AlpTransit" (in grado di garantire il soddisfacimento all'aumento della domanda di trasporto merci e passeggeri tra l'Italia e il nord Europa attraverso la costruzione dei nuovi tunnel del Gottardo e del Monte Ceneri). Tale potenziamento avverrà, in una prima fase, attraverso l'adeguamento tecnologico (iniziato nel 2016) della linea Chiasso-Seregno-Monza-Milano (costo di 40 milioni di euro). Sulla base delle verifiche congiunte tra ferrovie Italiane e Svizzere i flussi generati dal nuovo tunnel del Gottardo potranno essere gestiti attraverso gli adeguamenti tecnologici della linea ancora da realizzare almeno fino al 2030. Oltre tale orizzonte si colloca invece il progetto di "quadruplicamento" della tratta Chiasso-Seregno, costituito da una nuova linea lunga circa 37 km di cui 15 in variante, 14 in affiancamento e 8 di interconnessioni e la cui istruttoria presso il Ministero delle Infrastrutture sul progetto preliminare (predisposto da RFI nel 2003) è sospesa. L'opera non dispone al momento di finanziamenti per il completamento della progettazione definitiva e per la realizzazione (1.410 milioni di euro).
- Tratta ferroviaria Seregno-Bergamo per la connessione al Gottardo: in diretta connessione con il progetto ferroviario della linea Chiasso - Monza prevede il raddoppio in affiancamento della tratta ferroviaria da Seregno a Lesmo e la realizzazione di una nuova tratta parallela alla futura Pedemontana Lombarda da Lesmo fino a Osio, per poi connettersi alla linea Bergamo-Treviglio a Levate. Complessivamente la linea si sviluppa per circa 32 Km di cui 24,5 km di nuovo tracciato (comprese le interconnessioni) e 7,6 km di raddoppio della tratta esistente. poiché l'opera non dispone al momento dei finanziamenti per la realizzazione (917 milioni di euro). Da verifiche effettuate congiuntamente dalle ferrovie italiane e svizzere relative ai flussi di traffico generati dall'attivazione del tunnel del Gottardo la domanda aggiuntiva



potrà essere soddisfatta dall'adeguamento tecnologico dell'intera linea Chiasso-Seregno-Monza-Milano almeno fino al 2030.

- Linea Arcisate-Stabio: attiva al servizio commerciale dal 7 gennaio 2018 con un nuovo tratto a doppio binario, consente di collegare Stabio con la linea Varese-Porto Ceresio ad Arcisate. Il nuovo collegamento (complessivamente circa 8,3 km, di cui 3,3 km su nuova sede) collega Mendrisio (e la Svizzera meridionale) con l'area di Gallarate-Varese, nonché con l'aeroporto della Malpensa attraverso la linea Milano-Varese e il raccordo X di Busto Arsizio.
- Potenziamento ferrovia Milano-Seveso-Asso: finalizzato ad aumentare la capacità dell'infrastruttura per ridurre la congestione e per incrementare i servizi ferroviari in risposta alle esigenze crescenti di mobilità del territorio a nord di Milano. È suddiviso in tre principali interventi:
  - o terzo binario tra Milano e Cormano: nel 2017 è stato approvato il progetto definitivo. I lavori inizieranno nel 2018 (costo di 23 milioni già finanziati);
  - o terzo binario tra Cormano e Varedo: nel 2019 si prevede di realizzare il progetto di fattibilità e di reperire le risorse necessarie a realizzare gli interventi (40 milioni di euro);
  - o nodo di Seveso (compresi i raddoppi delle tratte Seveso-Camnago e Seveso-Meda): nel 2017 è stato redatto il progetto di fattibilità tecnico-economica che dovrà essere approvato nel 2018 (costo di 40 milioni già finanziati). L'inizio intervento è previsto nel 2020.
- Interramento Linea Milano-Asso nel tratto sino ad Arosio: lo studio di prefattibilità è finalizzato a "liberare" spazi in superficie ed eliminare le interferenze con la viabilità (passaggi a livello) allo scopo di garantire un più rapido attraversamento dei centri urbani interessati dal passaggio della linea ferroviaria. Si tratta di un intervento ad elevato impatto in termini economici di garanzia di continuità del servizio e la cui fattibilità sotto il profilo tecnico è messa in discussione dagli interventi di eliminazione dei passaggi a livello mediante la realizzazione di sottopassi nel nodo di Seveso.
- Riqualificazione Como-Molteno-Lecco: il progetto preliminare propone l'adeguamento della linea compreso il raddoppio della tratta Merone – Erba. Di fondamentale importanza l'elettrificazione della linea a cominciare dal tratto da Albate-Camerlata a Cantù per ricollocare il capolinea del TI-LO proprio a Cantù con la prospettiva di rendere più appetibile il collegamento ferroviario.
- Stazione unica Como-Camerlata: sono previsti una nuova banchina di fermata sulla linea ferroviaria FFSS e un ponte pedonale di collegamento con la linea FNME, che consentirà ai passeggeri l'interscambio tra le due linee ferroviarie. È inoltre previsto un parcheggio da trecento posti auto collegato alla rotatoria tra via Tentorio e via Del Lavoro (raccordo della tangenziale di Como), un'area di sosta per biciclette e percorso ciclopedonale in continuità con esistente da via Tentorio, oltre ad una fermata delle linee del trasporto pubblico su gomma.  
Il costo di sei milioni di euro con fondi Regionali, Europei ed RFI.

- Metrotranvia di Como: lo studio di fattibilità prevede numerose ipotesi: dal solo collegamento in ambito urbano a diversi collegamenti extraurbani che raggiungano i centri di Lomazzo, Cantù e Olgiate Comasco.

Le valutazioni sono state estese a ipotesi con analisi economiche, di efficacia, efficienza e impatto ambientale. L'ipotesi privilegiata è costituita dal collegamento Olgiate-Como-Cantù mediante un servizio metrotranviario a due rami con lunghezza complessiva di oltre 22 chilometri con i seguenti percorsi:

- direzione Cantù lungo l'attuale linea RFI fino all'attuale stazione FS di Cantù con prosecuzione, su nuovo collegamento, fino alla piazza Garibaldi di Cantù;
- direzione Olgiate Comasco realizzando il tracciato, in parte promiscuo, lungo l'attuale statale "Briantea" che collega Como a Varese.
- collegamento tra le stazioni Como Lago e San Giovanni.

Alcune criticità e valutazioni preliminari sui contenuti dello studio possono essere avanzate in ordine ai seguenti aspetti:

- costi di investimento e difficoltà di realizzazione: necessità di raddoppio dei binari in alcuni tratti e costruzione di interi nuovi tratti compresi interscambi, costruzioni di spazi di deposito e officina dei convogli;
- interventi infrastrutturali già realizzati e/o in fase di realizzazione: varianti alla S.S. 342 Briantea (abitati di Villaguardia ed Olgiate Comasco), spostamento dell'Ospedale Sant'Anna da Como – Camerlata a San Fermo, nuove opportunità date dalla linea di collegamento ferroviario Mendrisio - Stabio - Arcisate – Varese, realizzazione della Stazione Unica di Como Camerlata, apertura del primo tratto della Tangenziale di Como.
- equilibrio di gestione: in termini di costi-ricavi di esercizio.

Ne consegue che occorre ricercare una nuova soluzione di maggiore fattibilità tecnico-economica in quanto la previsione della metrotramvia può rappresentare una vera e propria svolta nel sistema della mobilità collettiva in ambito urbano, per livello di servizio di eccellenza negli spostamenti collettivi e possibilità di decongestionare la rete viabilistica.

- Stazione unica Como-Chiasso: la realizzazione di una stazione internazionale unica tra Como e Chiasso è stata più volte riproposta quale soluzione alla necessità di creare uno scalo ferroviario di primaria importanza, funzionale alle principali rotte ferroviarie e a servizio di entrambe le città. La vicinanza delle due stazioni (circa 2 km) potrebbe portare infatti alla possibile soppressione di corse presso una delle due, con le conseguenti ricadute in termini di diminuzione dei servizi e dei collegamenti. Attualmente non esiste alcuna ipotesi progettuale.

### ***La logistica e l'intermodalità***

La programmazione regionale esclude l'ipotesi di realizzazione di un polo intermodale in provincia in considerazione della tipologia del sistema produttivo, della rete infrastrutturale (presente e prevista) e del fatto che la reale "domanda" del tessuto produttivo locale è oggettivamente localizzata in ambiti territoriali più prossimi a centri intermodali esistenti o già programmati. La previsione di un centro in prossimità del confine non sembra pertanto orientata al soddisfacimento delle esigenze del sistema produttivo locale bensì al consolidamento del settore della logistica, che

in ambito provinciale svolge un ruolo di sicuro interesse in termini di imprese, di addetti e di indotto dal punto di vista economico.

Tuttavia (e in prospettiva) le nuove politiche di trasferimento delle merci dalla strada sulla ferrovia (anche con l'introduzione della cosiddetta "autostrada viaggiante") inducono necessariamente ad un riposizionamento del settore che viceversa sarebbe destinato a subire gravi ripercussioni in termini di offerta concorrente.

Occorrerà pertanto definire compiutamente in primo luogo se (ed eventualmente dove) attivare le verifiche per la realizzazione di un polo intermodale "Comasco", tenendo presenti allo scopo anche le aree già segnalate:

- dal PTCP: Città di Chiasso e area di confine adiacente oppure in Comune di Casnate con Bernate;
- dalla proposta individuata come la "Porta d'Europa": in comune di Grandate;
- in altra localizzazione da individuare.

### ***Il trasporto pubblico***

La norma tecnica relativa al trasporto pubblico deve essere rivista allo scopo di contestualizzare maggiormente le previsioni contenute alla sola parte di territorio provinciale a forte criticità dal punto di vista viabilistico. In tal senso si potrebbe ipotizzare una prescrittività solo per quei comuni che presentano oggettive caratteristiche di congestione viabilistica, presenza di stazioni ferroviarie, diverse linee di trasporto, ecc.

Le modalità di revisione dell'articolo 50 delle NTA del PTCP non possono prescindere comunque dal contributo dell'Agenzia del TPL e delle previsioni di programmazione contenute nel Piano di Bacino del trasporto pubblico su gomma in fase di aggiornamento e dovranno fornire indirizzi ai PGT in relazione a interscambi fero-gomma, corsie preferenziali, ecc...

### ***La navigazione***

Si propone di rilanciare in maniera decisa la definizione del Piano di Bacino Lacuale quale "Piano di settore" in grado di governare i processi di trasformazione delle coste e dello specchio acqueo in modo unitario. In attesa della definizione del Piano la norma dovrà quantomeno essere rivista definendo caratteri maggiormente puntuali per gli interventi sulle coste e sullo specchio acqueo in coerenza con quanto disposto dalle NTA del PTR e dall'articolo 14 del Regolamento Regionale 9/2015 che attribuisce ai Comuni la disciplina delle aree del demanio coerentemente con la loro natura giuridica e le esigenze del territorio. In tale contesto troverà riferimento anche la programmazione degli interscambi gomma-acqua per passeggeri (pendolari/turisti) e merci.

### ***Le nuove esigenze***

Durante gli incontri di presentazione del 2° Rapporto di Monitoraggio con i Comuni sono infine pervenuti alcuni contributi ed indicazioni di approfondimenti specifici da approfondire anche nell'ottica di un loro eventuale inserimento nella programmazione del PTCP:

- Potenziamento SP32 Novedratese nel tratto Cermenate - Lomazzo;
- Estensione della progettazione del collegamento Como-Cantù-Mariano fino al confine con la provincia di Monza;
- Nuovo collegamento, alternativo all'esistente, finalizzato a risolvere la criticità viabilistica dovuta alla definitiva chiusura del passaggio a livello di Grandate;
- Adeguamento della viabilità (nuove intersezioni rotatorie; interventi di messa in sicurezza, ...).

## 3.6 Il sistema distributivo commerciale

### 3.6.1 Premessa

Il “quadro normativo” Nazionale e Regionale ha registrato negli ultimi anni numerose modifiche in materia di pianificazione/programmazione commerciale.

Un primo riferimento lo si trova all’art. 6 c.2 del D.Lgs. 114/98 che stabilisce:

*‘2. Le regioni, entro il termine di cui al comma 1 (1 anno n.d.t.), fissano i criteri di programmazione urbanistica riferiti al settore commerciale affinché gli strumenti urbanistici comunali individuino:  
a) le aree da destinare agli insediamenti commerciali ed, in particolare, quelle nelle quali consentire gli insediamenti di medie e grandi strutture di vendita al dettaglio ...’.*

Ne deriva che negli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica:

1. sussiste l’obbligo di pianificare e disciplinare non solo medie e grandi strutture di vendita ma anche attività di commercio di vicinato;
2. il riferimento per la pianificazione territoriale ed urbanistica del settore commerciale è la disciplina regionale in materia.

Nel recepire la *direttiva servizi* (2006/123/CE), conosciuta come *direttiva Bolkestein*, il legislatore statale ha stabilito che limitazioni o restrizioni all’accesso e all’esercizio di un’attività di servizio (inclusa quella commerciale) sono consentite solo se sussistono “*motivi imperativi di interesse generale*”, cioè “*ragioni di pubblico interesse, tra i quali l’ordine pubblico, la sicurezza pubblica, l’incolumità pubblica, la sanità pubblica, la sicurezza stradale, la tutela dei lavoratori compresa la protezione sociale dei lavoratori, il mantenimento dell’equilibrio finanziario del sistema di sicurezza sociale, la tutela dei consumatori, dei destinatari di servizi e dei lavoratori, l’equità delle transazioni commerciali, la lotta alla frode, la tutela dell’ambiente, incluso l’ambiente urbano, la salute degli animali, la proprietà intellettuale, la conservazione del patrimonio nazionale storico e artistico, gli obiettivi di politica sociale e di politica culturale*”.

Il legislatore Statale, con il D.L. n. 223/2006, ha incentivato la tutela della concorrenza anche nel settore del commercio abrogando una serie di limiti e prescrizioni nello svolgimento delle attività commerciali quali:

- il rispetto di distanze minime obbligatorie tra attività appartenenti alla medesima tipologia di esercizio;
- le limitazioni quantitative all’assortimento merceologico;
- il rispetto di limiti riferiti a quote di mercato predefinite a livello territoriale sub regionale;
- le norme statali confliggenti con quelle pro-concorrenziali

disponendo l’adeguamento di quelle regionali.

Con il medesimo D.L. 223/2006 è stato stabilito pertanto che “*... le attività economiche di distribuzione commerciale, ivi comprese la somministrazione di alimenti e bevande, sono svolte senza i seguenti limiti e prescrizioni:*

*a) (...)*

*b) il rispetto di distanze minime obbligatorie tra attività commerciali appartenenti alla medesima tipologia di esercizio;*

*c) le limitazioni quantitative all’assortimento merceologico offerto negli esercizi commerciali, fatta salva la distinzione tra settore alimentare e non alimentare;*

d) il rispetto di limiti riferiti a quote di mercato predefinite o calcolate sul volume delle vendite a livello territoriale sub regionale.

Gli interventi legislativi di liberalizzazione hanno prodotto un concreto disimpegno delle funzioni di programmazione della rete distributiva da parte di Regioni e Comuni in relazione al fatto che, in sede di redazione dei rispettivi programmi/piani (indirizzi e criteri per l'insediamento di strutture di vendita e piani commerciali), non possono stabilire limiti e restrizioni quantitative, che non rispondano a motivi imperativi di interesse generale, bensì a finalità di politica economica.

Tuttavia è bene precisare che le limitazioni all'apertura di nuovi esercizi commerciali sono tuttora possibili purché *“non si fondino su quote di mercato predefinite o calcolate sul volume delle vendite, ossia... sull'apprezzamento autoritativo dell'adeguatezza dell'offerta alla presunta entità della domanda”*: in altri termini se è vero che le autorizzazioni commerciali non possono essere limitate avendo quale parametro di riferimento la pretesa sufficienza degli esercizi esistenti, è altrettanto vero che la c.d. *“urbanistica commerciale”* può individuare altri elementi di verifica della sostenibilità di nuovi insediamenti prendendo a riferimento, ad esempio:

- la presenza o meno di servizi in determinate zone;
- la presenza o meno di monumenti di particolare significato o di panorami, bellezze d'insieme, che non si vogliono turbare con la presenza di strutture incongrue;
- l'inadeguatezza o inadeguatezza della rete viaria.

### 3.6.2 Indicazioni per la variante

Nella variante al PTCP occorrerà:

- confermare i divieti alla apertura e rilocalizzazione nelle aree maggiormente sensibili del territorio provinciale, rappresentate prevalentemente dal sistema delle aree protette, dagli ambiti di massima naturalità e dai corridoi ecologici definiti dalla rete ecologica del PTCP in quanto areali fondamentali per la salvaguardia della biodiversità provinciale;
- approfondire gli aspetti infrastrutturali e dell'accessibilità veicolare prioritariamente nelle aree critiche del territorio provinciale in rapporto ai potenziali interventi di ampliamento, rilocalizzazione e nuove aperture di GSV, anche attraverso un aggiornamento dei rilievi sui flussi di traffico, rivedendo, se necessario, il limite del 30.000 veicoli equivalenti giorno;
- orientare, attraverso appositi approfondimenti in aree critiche del territorio provinciale, la pianificazione della media distribuzione.

Indicazioni specifiche di modifica alla normativa:

- adeguare l'articolo 56 delle NTA del Piano alle sopravvenute disposizioni delle Leggi e dei Piani sovraordinati. Per favorire il sostegno ai negozi di vicinato in aree *“deboli”* e nei centri storici, compatibilmente con le norme nazionali e regionali vigenti, valutare la necessità di introdurre norme restrittive di limitazione/divieto nei centri storici ed zone centrali di apertura, ampliamento e rilocalizzazione delle GSV;
- incentivare nella realizzazione di GSV, nel loro ampliamento o rilocalizzazione il ricorso a modalità e funzioni integrate a quella commerciale, evitando in tal modo la monofunzionalità;
- revisionare i testi degli articoli utilizzando una forma maggiormente comprensibile e meno soggetta a dubbi interpretativi con particolare riferimento ai limiti di superficie di vendita in strutture organizzate in forma unitaria (quali centri commerciali, *Factory Outlet Centre*, parchi commerciali, ecc...).

## 3.7 La rete ecologica del PTCP

### 3.7.1 Premessa

Una rete ecologica si compone di unità ecologiche (od ecosistemiche) naturali o seminaturali tra loro interconnesse sotto gli aspetti spaziale e funzionale. La sua funzione ultima è quella di consentire il flusso riproduttivo tra le popolazioni di organismi viventi che abitano un determinato territorio, ostacolando in tal modo i processi di estinzione locale, l'impoverimento degli ecosistemi e, in ultima analisi, la riduzione della biodiversità.

In estrema sintesi una rete ecologica si compone pertanto dei seguenti "elementi costitutivi fondamentali":

- unità ecologiche (ecosistemiche) caratterizzate da ecosistemi complessi ed elevata ricchezza di specie, tali da costituire nuclei con funzioni di aree sorgenti di diffusione della biodiversità, altresì definibili quali "matrici primarie" e/o "gangli" della rete ecologica;
- corridoi ecologici con caratteristiche strutturali tali da consentire i flussi riproduttivi delle specie animali e vegetali;
- elementi areali di minore complessità e dimensioni in grado di garantire comunque un supporto funzionale ai corridoi e alle sorgenti di biodiversità.

La frazione residua di territorio costituisce la cosiddetta "matrice territoriale", all'interno della quale vengono comunque distinte le cosiddette zone tampone, ovvero quelle fasce di margine (o di "ecotono") che svolgono funzioni di cerniera ecologica e paesaggistica tra le aree a destinazione antropica (urbanizzato esistente o previsto) e gli elementi costitutivi fondamentali della rete ecologica.

Una rete ecologica è tanto più efficace quanto minore è la resilienza ai flussi degli organismi viventi da parte della matrice territoriale. Pertanto essa potrà considerarsi efficace e funzionale se sussistono i seguenti requisiti:

- le core areas che svolgono effettivamente il ruolo di sorgenti di diffusione della biodiversità;
- i corridoi ecologici, eventualmente supportati da elementi areali di appoggio alla rete (stepping stones), che hanno struttura e resilienza tali da consentire l'instaurarsi di flussi riproduttivi sufficientemente rapidi e funzionali (con il termine "resilienza" si intende la capacità di assorbimento delle pressioni antropiche da parte dell'ecosistema);
- un quantitativo significativo di zone tampone (eventualmente anche da crearsi ex novo tramite interventi di riqualificazione ambientale, ad esempio nelle aree di riqualificazione ambientale o restoration areas), interposte tra la matrice territoriale urbanizzata e la rete;

Ai fini dell'individuazione delle aree sorgenti, particolare attenzione è stata posta dal PTCP nei confronti degli ambienti ripariali e delle zone umide in generale, in quanto contesti di straordinaria importanza paesistica ed ambientale. Esse ospitano infatti specie rare e/o vulnerabili e costituiscono elementi del paesaggio difficilmente riproducibili.

Il PTCP persegue dunque il fine di conservare e, ove necessario, riqualificare le zone umide attraverso:

- il monitoraggio dei principali biotopi e la loro caratterizzazione in termini di valore biologico e paesaggistico;
- la predisposizione di prescrizioni, direttive ed indirizzi finalizzati alla conservazione della biodiversità;
- la promozione di iniziative di tutela a scala sovracomunale.

Per le finalità sopra espresse, nel contesto del PTCP è stata attivata la raccolta di dati di interesse paesaggistico ed ambientale, attribuendo in tale fase priorità agli aspetti più strettamente correlati

alla conservazione della biodiversità. Tali indagini hanno condotto alla predisposizione di un Modello di Valutazione Ambientale (MVA) volto a quantificare, tramite scale indicizzate, il “contenuto di informazione biologica” di singole Unità di Rilevamento Territoriale (URT). Le modalità di costruzione del MVA è descritta in dettaglio nella Relazione del PTCP.

In ultima analisi, la costruzione della rete ecologica del PTCP ha consentito quindi di individuare le principali situazioni di criticità dell’ecomosaico, evidenziando l’esistenza di barriere al flusso degli organismi viventi ed i varchi la cui chiusura comprometterebbe, più o meno significativamente, la funzionalità della rete, che di fatto coincidono con i corridoi ecologici di primo livello.

<b>Elementi</b>	<b>Identificazione</b>	<b>Azioni del PTCP</b>
<b>SORGENTI DI BIODIVERSITA' DI PRIMO LIVELLO (CORE AREAS)</b>	Aree generalmente ampie, caratterizzate da elevati livelli di biodiversità e da ecomosaici continui. Sono equiparabili alle “matrici naturali primarie” della rete ecologica di altri PTCP.	Da tutelare con attenzione. Sono aree ove prioritariamente promuovere e sostenere iniziative di istituzione/ampliamento di aree protette. Vedi NTA
<b>SORGENTI DI BIODIVERSITA' DI SECONDO LIVELLO (CORE AREAS)</b>	Aree più o meno ampie, caratterizzate da valori medi di biodiversità e da ecomosaici continui. Sono equiparabili ai “gangli” della rete ecologica di altri PTCP.	Da tutelare con attenzione. Sono aree ove prioritariamente promuovere e sostenere iniziative di istituzione/ampliamento di aree protette. Vedi NTA
<b>CORRIDOI ECOLOGICI (ECOLOGICAL CORRIDORS)</b>	Strutture lineari caratterizzate da continuità ecologica, in grado di connettere le sorgenti di biodiversità mantenendo i flussi riproduttivi. Sono ulteriormente categorizzati in due livelli in relazione all’importanza delle aree che essi connettono. I corridoi ecologici di primo livello coincidono con i “varchi ineliminabili” della rete ecologica.	Da tutelare con attenzione attraverso corrette strategie di conservazione del paesaggio. Sono aree ove prioritariamente promuovere e sostenere iniziative di istituzione/ampliamento di aree protette. Vedi NTA
<b>ELEMENTI AREALI DI APPOGGIO ALLA RETE (STEPPING STONES)</b>	Aree di modeste dimensioni che costituiscono punti di appoggio alla rete ove mancano corridoi ecologici	Da tutelare con attenzione attraverso corrette strategie di conservazione degli ecosistemi e del paesaggio. Vedi NTA
<b>ZONE TAMPONE DI PRIMO LIVELLO (BUFFER ZONES)</b>	Aree con funzione di interposizione tra aree naturali o paraturali ed aree antropizzate, caratterizzate da ecomosaici sufficientemente continui e mediamente diversificati	Da gestire con attenzione in aderenza ai principi dello sviluppo sostenibile, allo scopo di consolidare ed integrare la rete ecologica
<b>ZONE TAMPONE DI SECONDO LIVELLO (BUFFER ZONES)</b>	Aree con funzione di interposizione tra aree naturali o paraturali ed aree antropizzate, caratterizzate da ecomosaici discontinui e poco diversificati	Da gestire in aderenza ai principi dello sviluppo sostenibile, attivando politiche locali polivalenti
<b>ZONE DI RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE (RESTORATION AREAS)</b>	Aree ove attuare progetti di ricucitura della rete (in prima istanza identificati con gli ambiti territoriali estrattivi)	Da gestire mediante progetti di ricucitura e de-frammentazione della rete ecologica.

*Unità costitutive delle rete ecologica del PTCP*

### 3.7.2 Indicazioni per la variante

Alla luce degli esiti del monitoraggio e a undici anni dall'approvazione del PTCP alcuni aspetti di carattere normativo e/o metodologico necessitano di essere rivisti o integrati, allo scopo di migliorare ulteriormente i livelli di "governance" dei fenomeni di trasformazione territoriale.

#### Le indicazioni della variante:

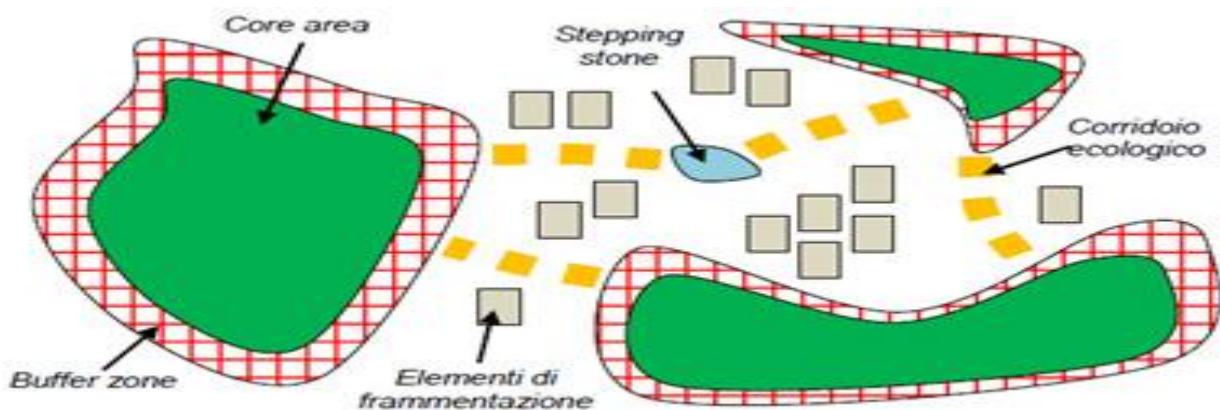
- a) necessita di essere meglio formulato il comma 8 lettera a) punto 1), dell'art.11, concernente l'edificazione e il mutamento d'uso del suolo nelle zone tampone. La *ratio* che sottende tale norma è infatti quello di individuare una gerarchia di importanza, in termini di biodiversità, tra gli elementi della rete ecologica. Tuttavia, così come formulato, l'articolo sembra invece negare alle zone tampone il loro ruolo funzionale all'interno della rete, apparentemente individuandole quali aree di "ammessa edificazione", il che appare evidentemente incongruente con quanto enunciato al comma 7 del medesimo articolo (non a caso la Provincia ha rilasciato prescrizioni di stralcio anche per gli ambiti di trasformazioni ricadenti in zone tampone);
- b) al punto 4) dell'articolo 11 sopra citato, andrà approfondito l'aspetto concernente la viabilità agro-silvo-pastorale, allo scopo di meglio valutare l'incidenza sulla rete ecologica di talune progettualità trasformative in ambiti montani di pregio paesaggistico-ambientale;
- c) al punto 5) dell'art. 11 sopra citato andrà meglio specificato il concetto di "costruzioni di recinzioni permanenti poste nelle immediate adiacenze delle abitazioni e/o delle strutture aziendali in rapporto all'effettiva pertinenza degli edifici;
- d) andrà affrontato il tema degli ampliamenti di edifici esistenti e la realizzazione di edifici di piccole dimensioni ai fini della manutenzione del territorio rurale e boschivo, peraltro ammessi dalla legislazione vigente in materia. A tale riguardo verranno dati indicazioni riguardo le dimensioni massime e caratteri tipologici degli edifici nonché la superficie minima dell'area di riferimento;
- e) andranno ulteriormente perfezionate e chiarite le dinamiche di salvaguardia della rete ecologica nel contesto dell'applicazione di meccanismi perequativi/compensativi che prevedano la definizione di aree di concentrazione volumetrica a fronte del mantenimento a verde della restante porzione degli ambiti di trasformazione. A tale riguardo sono in atto approfondimenti di carattere normativo e procedurale (si veda quanto meglio precisato nel paragrafo relativo alla perequazione territoriale);
- f) l'articolazione della rete ecologica potrà essere ulteriormente modificata e aggiornata in attuazione di quanto previsto dalla L.R. 31 in merito alla tematica del bilancio ecologico. Relativamente a tale aspetto si rinvia a quanto contenuto nel capitolo del consumo di suolo sottolineando peraltro che il calcolo di detto bilancio verrà attuato sulla base di una semplice matrice che attribuirà valori discreti alle singole aree oggetto di bilancio in relazione ai livelli di biodiversità che li caratterizza;
- g) si riscontra l'esigenza di indagare in modo più dettagliato le problematiche connesse all'incidenza sulla Rete Ecologica degli aspetti concernenti gli impianti di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili (fotovoltaico, derivazioni idroelettriche ecc.), che negli ultimi anni hanno assunto rilevante significatività territoriale (si veda quanto riportato nell'apposito paragrafo);
- h) si rileva in particolare l'esigenza di verificare e evidenziare a livello cartografico la congruenza tra la strutturazione della Rete Ecologica del PTCP con quella della Rete Ecologica Regionale (RER), premettendo tuttavia che occorre peraltro sottolineare come tale



congruenza sia già stata più volte riconosciuta da Regione Lombardia, che, in ragione del livello qualitativo della Rete Ecologica predisposta dalla Provincia di Como, ha di fatto considerato quest'ultima tra i modelli di riferimento per la definizione della RER. Va evidenziato peraltro come la RER identifichi elementi della rete solo su parte del territorio lombardo, rappresentando la medesima tramite perimetri indicativi e associandovi prevalentemente indirizzi e indicazioni di carattere generale, mentre la Rete Ecologica del PTCP di Como classifica l'intero territorio, perimetrandolo in dettaglio e associandovi norme di carattere prescrittivo.

- i) Alla luce delle modifiche strutturali apportate alla rete a seguito dell'attuazione del PTCP secondo le modalità di cui all'art. 11 dello stesso si renderà inoltre necessaria una revisione generale della categorizzazione delle diverse unità della rete medesima, verificando ad esempio se le stesse posseggono ancora o hanno acquisito caratteri di aree sorgenti piuttosto che di corridoi ecologici o *stepping stones*. Nel contesto di tale generale revisione dell'assetto della rete verrà altresì sviluppata una puntuale analisi delle principali barriere ecologiche attualmente presenti sul territorio anche allo scopo di proporre azioni di de-frammentazione della rete.

Un'attenzione particolare va posta a quelle parti di territorio fortemente antropizzate per i quali la creazione di varchi ecologici deve proporre interventi di de-frammentazione.



## 3.8 Le aree protette (L.R 28/2016 e Direttive comunitarie 92/43/CEE - 79/409/CEE)

### 3.8.1 Premessa

Il quadro delle aree protette riconosciute sul territorio della Provincia di Como, ai sensi della legge L.R 86/1983 e s.m.i. e della L.R. 28/2016, è quello di seguito illustrato:

<b>Aree protette</b>	<b>n.</b>	<b>Denominazione</b>
<i>Parchi regionali</i>	4	Pineta di appiano Gentile e Tradate Spina Verde Valle del Lambro Parco Regionale delle Groane
<i>Riserve naturali regionali</i>	7	Fontana del Guercio Lago di Montorfano Lago di Piano Pian di Spagna - Lago di Mezzola Sasso Malascarpa Val Bova Valsolda
<i>PLIS</i>	7	Lago del Segrino Sorgenti del Torrente Lura Valle Albano Valle del Lanza Parco del Lura Val Sanagra Zocc del Peric
<i>Monumenti naturali</i>	5	Funghi di terra di Rezzago Pietra Lentina Pietra Luna Pietra Nairola Pietra Pendula

#### Parchi Regionali e Riserve naturali regionali e Zone Speciali di Conservazione

##### Parchi Regionali

La provincia partecipa attivamente al funzionamento dei Parchi regionali, quale componente dei relativi consorzi di gestione.

La Legge Regionale 17 novembre 2016, n. 28 *“Riorganizzazione del sistema lombardo di gestione e tutela delle aree regionali protette e delle altre forme di tutela presenti sul territorio”*, a partire dal sistema di aree protette esistente, intende riorganizzare il sistema di gestione di Parchi Regionali, Parchi Naturali, Riserve Naturali, Monumenti Naturali, siti Natura 2000 e Parchi Locali di Interesse Sovracomunale (PLIS) la cui gestione è oggi affidata a una pluralità di soggetti.

La LR 28/2016 individua i Parchi Regionali come soggetti di riferimento per l’esercizio di tutte le funzioni, con l’obiettivo di migliorare l’efficienza del sistema di gestione e tutela, facendo sintesi tra le aree protette e salvaguardando le unicità di tutti i territori. Le finalità che la riforma intende perseguire si realizzano attraverso una proposta di individuazione di ambiti territoriali rispetto ai quali il Parco regionale diventa il soggetto di riferimento e che include la prefigurazione di proposte di aggregazione tra i Parchi dello stesso ambito, l’integrazione delle Riserve Naturali e dei

Monumenti Naturali nel Parco di riferimento e la possibilità per i PLIS di proseguire in autonomia la propria attività.

La sopracitata Legge non attribuisce alle Province specifiche competenze di natura pianificatoria relativamente all'identificazione della nuova articolazione delle aree protette regionali.

#### Zone Speciali di Conservazione (ZSC)

Le Zone Speciali di Conservazione ai sensi della Direttiva comunitaria 79/409/CEE comprendono i SIC (Siti di importanza Comunitaria) e le ZPS (Zone di Protezione Speciale).

Le ZSC presenti nel territorio della Provincia di Como sono:

- Lago di Piano;
- Vale del Dosso;
- Pian di Spagna- Lago di Mezzola;
- Spina Verde;
- Lago di Segrino;
- Fontana del guercio;
- Palude di Albate;
- Lago di Pusiano;
- Lago di Alserio;
- Sasso Malascarpa;
- Valsolda.

#### PLIS

Con la legge n. 1 del 5 gennaio 2000, la Regione Lombardia ha delegato alle Province le competenze in materia di Parchi Locali di Interesse Sovracomunale (PLIS), ed in particolare il loro riconoscimento, su iniziativa e proposta dei Comuni, nonché la determinazione delle relative modalità di pianificazione e gestione.

Negli ultimi anni i PLIS hanno assunto notevole importanza strategica nella realtà della pianura e della collina lombarda, soprattutto quali elementi di connessione e integrazione tra il sistema del verde urbano e quello delle aree protette di interesse regionale, consentendo la tutela di vaste aree a vocazione agricola, il recupero di aree degradate, la creazione di corridoi ecologici e la valorizzazione del paesaggio tradizionale. Nella fascia montana l'istituzione dei PLIS ha costituito inoltre un'occasione per conservare e valorizzare aree di riconosciuto valore ambientale.

Le modalità di pianificazione e gestione di competenza della provincia sono effettuate in conformità agli indirizzi della D.G.R. 8/6148 del 12 dicembre 2007.

Il PTCP nell'articolazione della rete ecologica, pone particolare attenzione alla conservazione e alla salvaguardia di dette aree e delle connessioni ecologiche tra le stesse e altre aree sorgenti di biodiversità.

#### **3.8.2 Indicazioni per la variante**

Alla luce delle dinamiche in atto che confermano il diffuso interesse degli enti locali verso i PLIS, la variante al PTCP ne confermerà il ruolo strategico nel duplice contesto del sistema delle aree protette e della rete ecologica provinciale.

La variante non conterrà uno specifico elenco di nuovi PLIS, la cui istituzione/riconoscimento sia da considerarsi prioritaria rispetto ad altre autonome iniziative degli enti locali, al contrario e sulla scorta di una puntuale analisi territoriale dello stato di fatto e delle dinamiche intercorse nell'ultimo decennio, individuerà criticità e opportunità, punti di forza e di debolezza delle differenti macroaree in cui si articola il territorio provinciale.

A tale riguardo emerge una stretta relazione con il concetto di “ambito eco sistemico” introdotto e definito dalla L.R. 28/2016. I risultati di detta analisi costituiranno pertanto elemento di riferimento sia nel contesto delle procedure di riconoscimento di nuovi PLIS istituiti dai comuni, sia nell’azione di “governance” svolta dalla Provincia allo scopo di armonizzare e indirizzare le nuove scelte istitutive.



## 3.9 Il paesaggio

### 3.9.1 Premessa

Con il termine “paesaggio”, come definito dalla Convenzione Europea del Paesaggio (Firenze 2000), si intende: *“...una determinata parte del territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall’azione di fattori naturali e/o umani e delle loro interrelazioni”*.

In tal senso il contributo “dell’azione pubblica” deve essere indirizzato verso politiche complesse e diffuse atte a:

- salvaguardare i caratteri connotativi dei diversi paesaggi che compongono un determinato territorio;
- gestire i processi di sviluppo, governando le conseguenti trasformazioni paesaggistiche;
- pianificare le azioni volte alla valorizzazione, al ripristino o alla costruzione (ri-costruzione) dei paesaggi.

Si è più volte sottolineata la necessità di provvedere ad un adeguamento dei contenuti del PTCP in materia paesaggistica del PTCP allo scopo di renderli rispondenti rispetto alla pianificazione regionale. Tale intervento dovrà essere attuato anche considerando l’attuale percorso Regionale di modifica del Piano Paesaggistico Regionale (PPR) il cui percorso è fermo agli esiti della prima conferenza di VAS.

Ciò non ostante occorre procedere comunque ad interventi sulle NTA relative al paesaggio, che risultano generiche e carenti degli elementi cardine a cui attingere anche, ad esempio, per le valutazioni di competenza in materia paesaggistica. Va comunque sottolineato che tale mancanza è anche dovuta all’attesa di definire il “Piano di Bacino” per le aree maggiormente sensibili del territorio, in grado di accompagnare la valutazione tecnico-paesaggistica degli interventi prospicienti i Laghi. L’adeguamento ai contenuti del PPR e il successivo approfondimento appaiono comunque improrogabili.

### 3.9.2 Indicazioni per la variante al PTCP

La variante al PTCP dovrà approfondire i seguenti aspetti:

- precisa individuazione di tutte le aree assoggettate a tutela (parte terza del D.lgs. 42/2004 o incluse in Rete Natura 2000);
- identificazione ambiti di paesaggio (art. 135 c.2 D.Lgs. 42/2004) come articolazione delle unità tipologiche di paesaggio e degli ambiti geografici, a integrazione e specificazione della Tavola A e correlati documenti del presente piano, definendone i relativi indirizzi di tutela;
- individuazione di ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica provinciale di prevalente valore naturale, quali sistemi geomorfologici di particolare connotazione paesaggistica, geositi, idrografia naturale e ambiti di elevata naturalità, integrità, biodiversità e produttività biologica;
- individuazione di ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica provinciale di prevalente valore storico – culturale, quali aree archeologiche, sistema complessivo dei centri e nuclei storici, edifici e altri manufatti storici extraurbani, ivi compresi quelli dell’archeologia industriale, terrazzamenti e altri segni dell’organizzazione del paesaggio agrario, giardini, viali alberati, centuriazioni e sistemi della viabilità storica, sistemi dell’idrografia artificiale, opere d’arte;



- individuazione di ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica provinciale di prevalente valore simbolico sociale, quali luoghi della memoria storica e del culto, delle celebrazioni pittoriche e letterarie, con particolare riferimento alla letteratura turistica e di viaggio;
- individuazione di ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica provinciale di prevalente valore fruitivo e visivo percettivo, considerando la viabilità in funzione delle relazioni visuali con il contesto, con particolare riferimento alle strade panoramiche e ai percorsi di fruizione ambientale e percorsi di fruizione ricreativa e turistica, identificazione dei belvedere, visuali sensibili, punti di osservazione del paesaggio e landmark;
- individuazione e articolazione delle situazioni di degrado e di compromissione paesaggistica o a rischio di degrado, come indicato all'art. 18 normativa del PTCP e nella parte terza Indirizzi di Tutela del D.lgs. 42/2004;
- analisi critica dei processi di crescita che hanno interessato il territorio negli ultimi decenni con la segnalazione dei modelli di crescita positivi e di quelli negativi, tenuto conto dell'entità della domanda di spazi da soddisfare;
- individuazione e articolazione della rete verde provinciale e delle correlate proposte di PLIS e green way (anche in coerenza con l'art. 24 delle NTA del PPR);
- individuazione degli ambiti agricoli corredata da specifiche analisi degli specifici caratteri paesaggistici da tutelare;
- definizione degli ambiti, sistemi ed elementi oggetto di specifica disciplina provinciale e di specifici programmi di valorizzazione e/o riqualificazione paesaggistica provinciale;
- puntuali indicazioni per la revisione dei PGT comunali alla luce delle analisi e valutazioni di cui ai punti precedenti.



## **3.10 Varianti e revisioni del PTCP**

### **3.10.1 Premessa**

L'articolo 59 delle NTA del PTCP stabilisce le modalità di variante e revisione del Piano, comprese le varianti automatiche. Non vengono tuttavia disciplinate, come peraltro consentito dalla LR 12/2005 e s.m.i., modalità semplificate per l'approvazione di modifiche concernenti la correzione di errori materiali e l'aggiornamento cartografico, nonché lo sviluppo e la conseguente definizione localizzativa di interventi da esso previsti e gli aspetti di ambito locale che non incidano sulle strategie generali del Piano.

### **3.10.2 Indicazioni per la variante al PTCP**

È opportuno introdurre alcune modifiche alla norma, in ordine alla approvazione delle varianti semplificate, modalità attualmente non contemplate ma prevista, come detto, dalla normativa urbanistica regionale vigente, ottenendo in tal modo uno snellimento delle procedure (basti ad esempio pensare che per tali modifiche non è richiesto il parere della conferenza di cui all'articolo 16 della LR 12/2005 e s.m.i. né la valutazione di compatibilità da parte della Regione), senza fare venir meno la partecipazione degli enti locali alle ridefinizione e puntualizzazione delle scelte della pianificazione territoriale.