

ALLEGATO A

PARERE IN MERITO ALLA VARIANTE GENERALE AGLI ATTI DEL VIGENTE PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO (DOCUMENTO DI PIANO – PIANO DELLE REGOLE - PIANO DEI SERVIZI) E DOCUMENTAZIONE PIANIFICATORIA COMPLEMENTARE DEL COMUNE DI VAREDO (MB), AI SENSI DELL'ART. 13, COMMA 8, DELLA L.R. N. 12/2005.

DELIBERAZIONE CONSILIARE DI ADOZIONE N. 21 DEL 01 AGOSTO 2024

RIFERIMENTI PROCEDURALI

Il presente parere è finalizzato alla verifica dell'assunzione degli obiettivi del Piano Territoriale Regionale della Lombardia (PTR) - approvato con DCR n. 951 del 19/01/2010 e integrato ai sensi della l.r. 31/2014 con DCR n. 411 del 19/12/2018 (BURL n. 11 del 13/03/2019 serie avvisi e concorsi)¹ - all'interno della Variante Generale al Piano di Governo del Territorio (PGT) adottata dal Comune di Varedo (MB) e, in ottemperanza all'art. 20, comma 2, della l.r. 12/2005, all'accertamento dell'idoneità dello strumento adottato a concorrere al conseguimento degli obiettivi assunti nel Piano Regionale e in particolare alla previsione costituente l'obiettivo prioritario di interesse regionale "*Laminazione del torrente Seveso*".

Il Comune è anche interessato dai seguenti obiettivi infrastrutturali di interesse regionale i quali, si ricorda, non comportano obbligo di invio a Regione del Documento di Piano e sue varianti, ai sensi dell'art. 102-bis della l.r. n.12/05: "*Sezione strade: Potenziamento Milano-Meda*", "*Sezione strade: Completamento Sistema Viabilistico Pedemontano lombardo*"; "*Sezione ferrovie: Potenziamento delle linee della Brianza: Terzo binario Milano – Affori-Varedo*" e "*Sezione metrotranvie: Milano-Limbiato*".

In considerazione della presenza dell'obiettivo prioritario di competenza regionale sopracitato, nell'attività di verifica - in capo alla Direzione Generale Territorio e Sistemi Verdi - è stata coinvolta la U.O. Difesa del suolo e gestione attività commissariali e raccolto i contributi presentati dalla D.G. Infrastrutture e Opere Pubbliche e dalla D.G. Trasporti e Mobilità sostenibile, mentre la verifica tecnica di coerenza con il PTR nel suo complesso è stata effettuata con riferimento alla compatibilità del Documento di Piano (DdP) in esame. Tuttavia, nel quadro di unicità del processo di pianificazione e in considerazione della reciprocità delle sezioni che compongono il Piano, si è ritenuto opportuno estendere l'analisi allo Strumento nella sua interezza, ricomprendendo anche le modifiche apportate al Piano delle Regole (PdR) e al Piano dei Servizi (PdS), oltre che gli elaborati prodotti in sede di VAS; i quali concorro, per quanto di competenza, a tradurre le strategie contenute nel Documento di Piano in azioni e norme attuative.

Pertanto, gli eventuali riferimenti a PdR, PdS e VAS, presenti nel testo del parere, sono da intendersi finalizzati ad una maggiore comprensione di tematiche che – poste in sede di DdP – trovano piena attuazione solo nella lettura trasversale del PGT, anche in considerazione degli elementi di dettaglio gestionale disciplinati all'esterno del DdP.

Gli esiti del procedimento istruttorio regionale sono stati oggetto di incontro preliminare con i referenti dell'Amministrazione comunale ed i tecnici estensori del Piano tenutasi il giorno 13/11/2024² presso la sede regionale. È stato pertanto garantito il confronto con il Comune secondo quanto previsto dall'art. 13, comma 5, della l.r. n. 12/2005.

PREMESSA

Il Piano di Governo del Territorio del Comune di Varedo è stato approvato con Delibera di CC n. 1 del 21/01/2016, pubblicata sul BURL (Serie avvisi e concorsi) n. 16 del 20/04/2016 (parere regionale di compatibilità con il PTR approvato con DGR 4436 del 30/11/2015), con successiva variante puntuale approvata con DCC n. 35 del 07/11/2019, pubblicata sul BURL (SAC) n. 2 del 08/01/2020.

¹ Si vedano i successivi aggiornamenti (ultimo dei quali disposto con d.c.r. n. 42 del 20 giugno 2023, pubblicato sul Bollettino Ufficiale di Regione Lombardia, serie Ordinaria, n. 26 del 1° luglio 2023).

² All'incontro erano presenti in rappresentanza del comune di Varedo: Enrica Busnelli (consigliere comunale), arch. Mirco Bellè e geom. Dario Mariani (referenti ufficio tecnico del Comune), dott.ri Alberto Benedetti e Giorgio Graj (estensori dello strumento in esame).

In relazione al DdP, si ricorda che lo stesso, ai sensi dell'art. 8, comma 4 della LR 12/2005, ha validità quinquennale e che le modalità di proroga sono disciplinate dall'art. 5 della LR 31/2014 e s.m.i. Si segnala inoltre, a titolo collaborativo, che in presenza del Documento di Piano scaduto e non prorogato è da considerare preclusa l'attuazione di ambiti di trasformazione in esso contenuti e disciplinati, come pure l'attivazione di progetti SUAP che interessino aree dello stesso DdP.

La procedura in oggetto è finalizzata ad approvare una variante generale del PGT (che si invita a definire più opportunamente in sede di approvazione come *nuovo Documento di Piano e variante al PdS e PdR*, in coerenza con il contenuto degli elaborati adottati e con la stessa l.r. 12/2005), promossa in adeguamento al PTCP della Provincia di Monza e Brianza³ con adempimento degli adeguamenti connessi, per completare l'allineamento della previgente pianificazione comunale - avviato con il DdP del 2016 - agli obiettivi di riduzione del consumo di suolo e di promozione dei processi di rigenerazione definiti dalla l.r. 31/2014 e dalla l.r. 18/2019. Il Piano, infatti, pur nella sostanziale riconferma dell'assetto pianificatorio introduce un'ulteriore riduzione dell'offerta insediativa - offerta insediativa determinata in gran parte dalla trasformazione dell'ex-Snia Viscosa - avvicinandola ai fabbisogni riscontrati e garantendo nello stesso tempo una riduzione di consumo di suolo, determinato applicando i parametri premiali definiti dal PTCP di Monza e Brianza, pari a 41.555 mq con un bilancio ecologico del suolo (BES) negativo pari in 54.037 mq.

Il Documento di Piano adottato propone quindi cinque Ambiti di Trasformazione (AdT), di cui 3 a destinazione residenziale e 2 per altre funzioni, in sostanziale riorganizzazione di previsioni insistenti su suolo libero disposte dal DdP 2016, assumendo sia logiche di riduzione del consumo di suolo e che di semplificazione (alcuni sub comparti sono stati stralciati e ricondotti al TUC). Altri due AdT previsti dal DdP 2016 su lotti siti in prossimità del tessuto residenziale (ex AdT AT03 subA e ex AdT AT05/b), sono ora stati individuati come ambiti di rigenerazione, benché su lotti ancora occupati da realtà produttive attive, e ricondotti alla disciplina del Piano delle Regole.

Sempre in tema rigenerazione, il Piano assume il progetto di recupero del sito ex-Snia Viscosa⁴, già individuato quale patrimonio dismesso con criticità di cui all'art. 40-bis della l.r. 12/2005⁵ (con DCC n. 46 del 28/12/2021), e che si sviluppa su un'area di 348.133 mq e per una SL complessiva pari a 150.750 mq (aggiornamento DCC n. 41 del 05/12/2022), contribuendo in modo significativo al dimensionamento complessivo del Piano.

Il disegno della città pubblica proposto con la Variante Generale conferma sostanzialmente le previsioni del PdS 2016, ma ne rafforza le misure finalizzate all'attuazione della rete di mobilità dolce e della Rete Ecologica Comunale. A riguardo si segnala l'opportunità di confermare in sede di approvazione gli elaborati del vigente PdS ritenuti ancora validi e, se ritenuto opportuno, di meglio dettagliare le stesse previsioni del PdS adottato con opportune sottocategorie, così da disporre di uno strumento completo.

Con lo strumento adottato è stata poi prodotta una razionalizzazione delle norme del PdR, con introduzione delle Definizioni Tecniche Uniformi vigenti, e l'aggiornamento della Componente geologica, idrogeologica e sismica del PGT, finalizzata a recepire le prescrizioni del Piano di Gestione del Rischio Alluvioni. Per valutazioni specifiche in merito a queste ultime ed al corretto recepimento degli adempimenti da disporre in sede di adeguamento alla l.r. 31/2014, si rimanda al successivo contributo della U.O. Difesa del Suolo e Gestione Attività Commissariali.

CONSIDERAZIONI IN MERITO ALLA COERENZA DEL PGT CON GLI ORIENTAMENTI DEL PTR

La procedura in esame è stata sviluppata assumendo quale quadro programmatico sovra locale il Piano Territoriale Regionale, il Piano Paesaggistico Regionale e il PTCP della Provincia di Monza e Brianza, e con essi proposto nella Relazione di Piano un confronto analitico con richiamo agli elementi di pertinenza. Il Rapporto

³ Il PTCP della provincia di Monza e Brianza è stato approvato con DCP n. 2 del 04/02/2022 ed è efficace dal BURL (SAC) n. 14 del 06/04/2022.

⁴ Il sito è interessato da un progetto di recupero dell'area ex-Snia Viscosa il cui masterplan prevede una pluralità di funzioni pubbliche e private, comprensive di dotazioni a verde. Il progetto "quadro" è stato approvato con DCC n. 21 del 06/08/2021 e successivamente aggiornato con le DCC nn. 3 e 4 del 07/05/2024, con cui sono stati dettagliati i parametri per le previste funzioni commerciali e logistica (comparti C2 e C3).

⁵ Il sito era già stato individuato come Ambito di Rigenerazione ai sensi dell'art. 8-bis della stessa norma (con DCC n. 45 del 28.12.2021).

Ambientale VAS integra tale analisi con valutazioni di coerenza più mirate, sviluppate in giudizi aggregati per tipo di azzonamento proposto dal Piano, ma restituite sempre in forma molto sintetica.

Il Comune, per la verifica di coerenza con lo strumento regionale, si è quindi riconosciuto nel **Sistema Territoriale Metropolitano** e ha richiamato – come anticipato - i relativi obiettivi regionali ritenuti più pertinenti e affermato, nelle richiamate valutazioni proposte nel Rapporto Ambientale VAS, che *non si evincono aspetti di non coerenza con gli obiettivi assunti dalla programmazione regionale*⁶.

Nel merito dei contenuti dell'analisi in parola, ricordato che tale verifica è strumento assai efficace per cogliere le trasformazioni territoriali, le politiche e le misure definite per implementare gli obiettivi comunali e, ovviamente, sovralocali, si invita il Comune, come indicato nelle *“Modalità per la pianificazione locale – Aggiornamento 2023 dei criteri attuativi della l.r. 12/2005”*, a completare la relativa sezione della Relazione di DdP con rimandi diretti fra azioni e modalità attuative effettivamente disposte nei 3 atti di PGT e gli obiettivi ed indirizzi del PTR, valorizzandone gli elementi di coerenza e motivando, se del caso, gli eventuali discostamenti.

Un adeguato riscontro alle indicazioni contenute nel quadro pianificatorio regionale, che sarebbe auspicabile venga assunto sin dall'inizio del processo di piano, non è infatti da intendersi come uno mero adempimento formale ma come una fase di concreta declinazione degli obiettivi e indirizzi regionali, finalizzata a indirizzare l'azione dei diversi livelli territoriali in una logica circolare di reciproco arricchimento e perfezionamento.

Rammentato quindi che, in base all'art. 20 della l.r. 12/2005, *“il PTR costituisce quadro di riferimento per la verifica di compatibilità degli atti di governo del territorio”* e che ogni atto di pianificazione in Lombardia *“deve complessivamente fare propri e mirare al conseguimento degli obiettivi del PTR”*, si riscontra a seguito di istruttoria regionale e per quanto di competenza della U.O. Urbanistica e VAS, condividendo le valutazioni espresse dal R.A. del PGT adottato, che l'insieme delle azioni previste dallo strumento adottato non alterano il livello di coerenza con gli obiettivi assunti dal Piano Regionale.

Volendo però cogliere la presente occasione per contribuire al processo di piano ai fini di una sua miglior coerenza con il PTR, ma più in generale con le indicazioni delle l.r. 12/2005, si invita il Comune a prendere in considerazione quanto di seguito, agendo con opportune valutazioni in sede di approvazione del PGT.

In tema di **stima degli obiettivi quantitativi** di sviluppo del PGT (lett. b, del comma 2, art. 8 della l.r. 12/2005), si prende atto della riduzione dell'offerta insediativa avviata con il Piano del 2016 e completata con il presente strumento che ha portato la popolazione insediabile dai 5.164 abitanti teorici del PGT 2011 (a fronte di una popolazione di 12.784 abitanti nel 2011) ai 1.624 abitanti teorici del DdP adottato (a fronte di una popolazione di 13.800 abitanti nel 2022), il tutto sempre computando il recupero delle superfici ex-Snia ed in un contesto demografico in crescita⁷. Si invita però il Comune, per meglio perseguire le finalità promosse dalla norma e lo stesso obiettivo tematico TM 2.13 **“Contenere il consumo di suolo”** e le corrispettive misure del Sistema Territoriale⁸ in cui il Comune ricade - per altro come già fatto in sede di precedente parere regionale - a determinare in modo più completo e dettaglio il dato dell'offerta insediativa di piano, computando tutti i fattori opportuni a partire dall'offerta ancora disponibile nel TUC (lotti liberi⁹, interventi in corso di realizzazione, aree produttive collocate in ambiti residenziali, se già disponibili alla conversione funzionale, ecc.). Così da disporre di un quadro completo dei fattori caratterizzanti le dinamiche in atto, facilitando così la futura assunzione di soluzioni insediative di crescente sostenibilità. Utile a riguardo potrà essere l'istituto del **monitoraggio, contenuto specifico del DdP ai sensi l'art. 8, comma 2 lett. g-bis della l.r. 12/2005**, attuabile sia secondo gli indicatori già proposti nel Rapporto Ambientale adottato sia assumendo quelli definiti dall'adeguamento alla l.r. n. 31/2014 del PTR (con particolare riferimento al monitoraggio dell'offerta edilizia residua, delle effettive dinamiche

⁶ Si veda il paragrafo n. 9 *“La valutazione della coerenza esterna”* del Vol. 03 del Rapporto Ambientale VAS del Nuovo Documento di Piano e Variante al Piano delle Regole e Piano dei Servizi del PGT del comune di Varedo (pagg. 58 e succ.).

⁷ La popolazione residente in Varedo è cresciuta nel periodo 2002-2021 del 9,7% pari ad un aumento di 1.231 unità (si veda il par. n. 5.2. *“La stima dei fabbisogni insediativi”* della Relazione del Documento di Piano del comune di Varedo).

⁸ Si veda l'obiettivo *“Uso del suolo”* e le relative declinazioni in misure del Sistema Territoriale Metropolitano.

⁹ Si invita, per la fattispecie indicata, a considerare nel dimensionamento del Piano quantomeno i lotti liberi definiti nell'Allegato 3 - Disciplina della compensazione territoriale degli impatti generati alle norme del PdR.

demografiche e del fabbisogno abitativo e per altre funzioni¹⁰). Così da disporre di uno strumento di verifica della visione strategica delineata dal Piano e di raffronto con i limiti e le condizioni di sostenibilità indicate, oltre che, auspicabilmente, introducendo nel piano meccanismi gestionali che permettano di dare una priorità e un ordine di attuazione agli interventi previsti per gli ambiti di trasformazione, anche in base alle risorse economiche realmente disponibili¹¹. Ipotesi pertinente soprattutto nei casi come quello di Varedo dove le previsioni del DdP vengo reiterate negli anni anche in contesti dalle potenzialità sinergie ambientali (es. quali *stepping stone* lungo delle direttrici di continuità individuate della REC).

Come ricordato in premessa, il Ddp adottato individua, ai sensi dell'art. 8, c. 2 lett. *e-quinquies*, della l.r. 12/2005, due tipologie di **Ambiti di Rigenerazione**: l'ARUTS e due ARUT, quali evoluzioni di precedenti indicazioni di piano. Rispetto tali scelte si evidenziano qui di seguito alcuni contributi finalizzati ad una maggior coerenza con le finalità del quadro normativo regionale in materia di rigenerazione urbana e territoriale.

1. Nel merito della classificazione come Ambito di Rigenerazione ai sensi dell'art. 8, comma 2 lett. *e-quinquies* del sito ex-Snia Viscosa, preso atto che lo stesso era già stato individuato dal Comune quale edificio dismesso con criticità ai sensi dell'art. 40-bis della l.r. 12/2005¹², si coglie l'occasione per segnalare all'Ente l'opportunità di chiarire il quadro normativo/attuativo dell'ambito alla luce degli aggiornamenti al quadro pianificatorio definiti dal citato masterplan, approvato con la DCC n. 21/2021 e successivamente aggiornamento con le DCC nn. 3 e 4 del 07/05/2024, e recepito nella disciplina d'ambito del DdP.
2. Per gli AdR "ARUT01" e "ARUT02" si specifica invece che l'uso dell'istituto "*Ambito di Rigenerazione*" per lotti non caratterizzati da condizioni di disuso, dismissione, degrado, ecc., appare non pienamente coerente con le finalità tipiche assegnate all'istituto in parola dalla norma regionale, il cui principale scopo è agevolare processi di recupero/riqualificazione. Prendendo comunque atto delle scelte di piano, sarebbe stato più opportuno classificare l'area come Ambito di trasformazione, associandovi opportune e adeguate contropartite pubbliche, evitando l'applicazione impropria dei vantaggi offerti dalla normativa ai processi di rigenerazione (riduzione contributo di costruzione, flessibilità di intervento, incentivi specifici, ecc.).
3. Si invita l'Ente anche a valutare, se ritenute pertinenti, misure per promuovere processi di rigenerazione "diffusa" del tessuto edilizio esistente, associate a opportuni obiettivi di qualità (demolizione di opere incongrue, realizzazione di interventi destinati alla mobilità collettiva, chiusura di vani aperti a riduzione dei consumi climatici, ecc.), modulando – se del caso – le agevolazioni di cui alle DGR n. XI/3508 e XI/3509 del 05/08/2020, pubblicate sul BURL S.O. n. 34 del 17/08/2020. A riguardo si ricorda che le due misure regionali sono vigenti se non diversamente disciplinato dal Consiglio comunale.
4. Ricordato che il DdP disciplina gli Ambiti di Rigenerazione anche avvalendosi eventualmente del supporto della disciplina del PdR per definirne i contenuti specifici di attuazione, si coglie l'occasione per ricordare al Comune, che avendo ricondotto gli ambiti di rigenerazione entro il PdR, eventuali varianti che dovessero incidere sugli elementi strategici definiti dal DdP (si veda ad esempio le *Prescrizioni aggiuntive obbligatorie*) e recepiti nelle schede di dettaglio, costituiranno comunque variante al DdP stesso.

Si coglie qui l'occasione per segnalare al Comune che anche il progetto di rinaturalizzazione del dismesso depuratore di Varedo lungo il torrente Seveso, per rilevanza della proposta, avrebbe meritato, insieme allo stesso progetto di recupero dell'ex-Snia, una maggior integrazione nella proposta di piano in un disegno pianificatorio/programmatorio più ampio. Ciò col fine principale di valorizzare al meglio le trasformazioni attivate, riconoscendovi il ruolo di nodi entro progettualità di scala ampia afferenti, in particolare, al disegno della città pubblica e della stessa Rete Ecologica Comunale.

Si invita anche a completare le schede di dettaglio degli **Ambiti di Trasformazione** e degli **Ambiti di Rigenerazione** proposti con l'impostazione generale del progetto dal punto di vista morfo-tipologico come previsto dalle

¹⁰ Si veda a riguardo il Cap. 6.2 dei *Criteri per l'attuazione della politica di riduzione del consumo di suolo* del PTR integrato ai sensi della l.r. 31/2014, DCR n. 411 del 19/12/2018 (BURL n. 11 del 13/03/2019 serie avvisi e concorsi).

¹¹ Si vedano i paragrafi nn. 2.3.1. e 2.3.5 delle "*Modalità per la pianificazione locale – Aggiornamento 2023 dei criteri attuativi della l.r. 12/2005*", approvate con DGR n. 1504 del 04/12/2023 (BURL n. 50 S.O. del 13/12/2023).

¹² L'individuazione citata è stata operata dal Comune con deliberazione di Consiglio n. 46 del 28.12.2021.

“Modalità per la pianificazione locale – Aggiornamento 2023 dei criteri attuativi della l.r. 12/2005”. La scheda può essere infatti uno strumento particolarmente efficiente per governare l'inserimento urbanistico delle opere oltre che per rappresentare le eventuali “invarianti” ricadenti all'interno delle aree di intervento, sia che esse siano di natura pubblica - derivate dal Piano dei Servizi - che ambientale, con puntuale descrizione delle relative opere di mitigazione da prevedersi, ad esempio, in attuazione della Rete Ecologica. In particolare, si invita l'Ente a dettagliare ulteriormente le schede degli AdT AT01 e AT03 con indicazioni specifiche circa – ad esempio – il sedime di concentrazione delle volumetrie e/o altre indicazioni progettuali finalizzate all'attuazione delle misure REC (*direttrice di permeabilità REC di 2° livello e superamento di criticità della connettività ecologica*) o dell'AT05, con indicazioni per la mitigazione del margine urbano.

Con riferimento specifico al contenuto normativo delle schede di dettaglio degli AdT AT03 e AT04, si ricorda che l'ammissibilità per stralci funzionali ammessa dall'art. 12 c. 1 della l.r. 12/2005, e prevista dalle schede richiamate, opera solo nel caso di stralci funzionali preventivamente determinati.

Il Piano adottato, nella tav. *PS03 Carta della rete ecologica comunale e dei servizi ecosistemici* del PdS, propone una declinazione a scala locale delle **reti ecologiche** regionale¹³ e provinciale, integrandole, come previsto dalla DGR VIII/6447 del 16/01/2008 al punto 5.4 del documento *“Rete Ecologica Regionale e programmazione territoriale degli enti locali”*, con l'individuazione di corridoi e connessioni ecologiche (*direttrici di permeabilità principali e secondaria*), aree in perequazione da acquisire e da mantenere a verde e *criticità puntuali legate alla continuità delle connettività ecologica e della mobilità debole*.

Pur condividendo lo schema strategico proposto, si invita a valorizzare il ruolo ecosistemico – attuale e potenziale – operato dal torrente Seveso, soprattutto se letto a sistema con gli interventi previsti¹⁴.

Sarebbe poi opportuno completare la componente più “operativa” della REC adottata con specifiche indicazioni di natura attuativa, selezionate in base a priorità di intervento o fattibilità realizzativa, anche a partire dalle misure già elencate negli allegati specifici alle norme di DdP e PdR, così da fornire un concreto supporto all'Amministrazione Comunale nell'utilizzare gli oneri compensativi previsti per determinate trasformazioni urbanistiche¹⁵. Il tutto in coerenza col punto 5.1 della già citata DGR VIII/6447 del 16/01/2008, che assegna alle reti ecologiche comunali anche il compito di introdurre nel Piano concrete azioni per dare attuazione al progetto di rete ecologica, fornendo soluzioni che ne consentono la realizzazione e dalla precisazione degli strumenti per garantirne la sostenibilità economica.

A riguardo, la DGR IX/999 del 15/12/2010, con le misure proposte al paragrafo “4.5 Realizzazione della Rete Ecologica Regionale, della Rete verde regionale e tutela della biodiversità”, può fornire un utile riferimento per l'ulteriore definizione di tali misure operative. Si vedano in particolare soluzioni volte a:

- prevedere l'impianto di alberi e siepi lungo le strade e/o in corrispondenza di piste ciclabili (soprattutto con riferimento a quelle esistenti), con particolare attenzione all'impianto di specie autoctone e caduche in modo da permettere l'ombreggiamento estivo e l'irraggiamento invernale;
- interconnettere aree libere, anche residuali, sia private che pubbliche, all'interno del territorio urbanizzato in modo da valorizzare il sistema del verde anche in ambito urbano.

Si coglie infine l'occasione per segnalare le seguenti potenziali criticità delle **norme di Piano delle Regole** adottate rispetto il quadro normativo regione vigente:

1. si segnala che l'ammissibilità della funzione di logistica negli ambiti D1 (condizionata) e D2 riportata nell'art. 7 dovrà essere coerente con quanto prescritto dall'art. 8, comma 2, lett. e sexies della l.r. n. 12/2005 - che assegna al Documento di Piano la puntuale individuazione delle attività di logistica. A riguardo si rammenta che l'argomento, con riferimento in particolare alla disciplina degli insediamenti logistici di rilevanza

¹³ Il comune di Varedo, in particolare, è interessato dal corridoio regionale primario a bassa o moderata antropizzazione individuato dalla Scheda n. 51 – “Groane” del Documento Rete Ecologica Regionale e programmazione territoriale degli enti locali.

¹⁴ Si veda in particolare la fascia alberata prescritta con la scheda di dettaglio dell'Ambito di Rigenerazione ARUT01 ed il progetto di rinaturalizzazione del depuratore dismesso di Varedo in corso di definizione con il concorso di Brianza Acque e Regione Lombardia.

¹⁵ Cfr. art. 6 e allegato 2 delle norme del Documento di Piano adottato e art. 27 e allegato 3 delle norme del Piano delle Regole adottato

sovracomunale, è stato innovato della l.r. n. 15 del 08/08/2024, cui sono seguiti i relativi criteri attuativi regionali approvati con DGR n. 3377 e DGR n. 3388 del 11/11/2024, pubblicati sul BURL - Serie Ordinaria n. 47 del 19 novembre 2024;

2. sempre con riferimento alla *Disciplina della destinazione d'uso* definita dall'art. 7 del PdR e all'ammissibilità di medie strutture di vendita in diversi ambiti urbanistici (D1 con limitazioni e D2 del PdR adottato), si richiama quanto disposto dalla DCR n. 352 del 13/03/2007 (BURL SO n. 14 del 2/04/2007) e s.m.i., alla DGR n. 5913 del 21/11/2007 (BURL SO n. 49 del 03/12/2007) e dalla DGR n. 1699 del 28/12/2023 (BURL SO n. 1 del 03/01/2024) in merito ai relativi obblighi di individuazione;
3. con la finalità di riportare le corrette funzioni ammesse dal Piano, si invita il Comune a verificare la coerenza fra ambiti urbanistici e lotti produttivi isolati ricadenti in contesti residenziali, risolvendo eventuali disallineamenti.

In tema di **consumo di suolo** si prende atto di quanto dichiarato nella Relazione del Documento di Piano in merito al raggiungimento delle prescritte soglie di riduzione della superficie urbanizzabile afferente al DdP e i conteggi del Bilancio Ecologico del Suolo, e si rimandano le valutazioni in merito al parere di compatibilità di competenza della Provincia di Monza e della Brianza, previsto ai sensi dell'art. 5 comma 4 della l.r. 31/2014.

Considerazioni in merito alle previsioni costituenti l'obiettivo prioritario di interesse regionale espresse dall'U.O. Difesa del Suolo e Gestioni attività commissariali (nota prot. Z1.2024.0040397 del 14/11/2024).

Verifica relativa alla coerenza tra contenuti della variante e il progetto di realizzazione dell'infrastruttura prioritaria per la difesa del suolo (artt. 20 e 22 della l.r. 12/2005)

Il territorio comunale di Varedo (MB) è interessato dall'intervento "Invasi di laminazione del fiume Seveso", nei comuni di Paderno Dugnano, Varedo e Limbiate, inserito nel Piano Territoriale Regionale (PTR) come infrastruttura per la difesa del suolo; il progetto di riferimento della previsione del PTR è il progetto definitivo predisposto da AIPo e consegnato in Regione con note prot. Z1.34490 del 12/08/2019 e Z1.46415 del 25/11/2019. Il perimetro dell'opera è stato poi aggiornato con la planimetria consegnata in Regione con nota Z1.41068 del 15/10/2021.

Si ricorda che il PTR associa a tale previsione un vincolo conformativo sul territorio, in quanto la stessa è finalizzata alla realizzazione di un'infrastruttura prioritaria per la difesa del suolo.

Dall'esame degli elaborati del PGT, si rileva che la previsione sopracitata è stata correttamente recepita nello strumento urbanistico, nonché nella componente geologica, individuando per le aree interessate una destinazione d'uso e una normativa del suolo coerenti con la realizzazione dell'opera.

Verifica relativa alla completezza della componente geologica, idrogeologica, idraulica e sismica del PGT ai fini della prevenzione dei rischi nella pianificazione territoriale (artt. 8 comma 1 lettera b, 10 comma 1 lettera d, 13 comma 11 lettera b e 57 della l.r. 12/2005 e relativi criteri attuativi)

La variante generale al PGT del Comune di Varedo include un aggiornamento, datato maggio-luglio 2024, della componente geologica previgente, risalente all'anno 2016 ad eccezione della carta di prima caratterizzazione geotecnica con la relativa trattazione in relazione, che non è stata modificata e pertanto resta in vigore.

Attraverso tale aggiornamento è stata proposta l'eliminazione delle aree classificate come Ee, Eb ed Em PAI nella carta PAI della componente geologica vigente e nell'Elaborato 2 del PAI, in quanto sovrapposte alle aree rientranti nelle fasce fluviali PAI e nelle aree allagabili dell'ambito RP del PGRA. Tale proposta, che è stata condivisa, sarà soggetta all'approvazione dall'Autorità di bacino distrettuale del Fiume Po, secondo la procedura definita all'art. 18 delle Norme di Attuazione del PAI e nella d.g.r. 6314/2022.

Sull'aggiornamento 2024 della componente geologica, con nota Z1.2024.0028540 del 18/07/2024 indirizzata al Comune di Varedo, è stato espresso un parere positivo, subordinato al recepimento di prescrizioni che sono state in gran parte ottemperate precedentemente all'adozione della presente variante urbanistica fatto salvo quanto richiesto in merito alla valutazione delle condizioni di rischio nelle aree a tergo delle fasce B di progetto ai sensi dell'art. 31, comma 5 delle N.d.A. del PAI.

La valutazione nei territori della fascia C, delimitati con segno grafico indicato come "limite di progetto tra la Fascia B e la fascia C" ai sensi dell'art. 31, comma 5, delle NdA del PAI, ai sensi dell'art. 39, comma 2, della NdA

del PAI, è stata svolta solo nella parte ricadente in area allagabile del PGRA. A supporto di ciò è stata richiamata l'assenza di fenomeni alluvionali intercorsi successivamente a quello del luglio 2014. Si ribadisce che tale valutazione deve essere comunque estesa a tutti i terreni sottesi dal limite di progetto tra la fascia B e la fascia C; l'esito deve essere riportato anche nella carta di sintesi.

Considerato poi che nelle norme non vi sono distinzioni tra le aree in fascia B di PAI, le aree in fascia C PAI delimitata con limite di progetto tra la fascia B e la fascia C e le aree allagabili PGRA per piena poco frequente, non è chiaro perché tale distinzione sia presente nella carta di fattibilità. Si chiede di rivedere tale classificazione alla luce della valutazione di dettaglio che deve essere svolta nel territorio compreso tra la fascia B di progetto e la fascia C.

Asseverazione – Allegato 1 alla d.g.r. 6314/2022

L'allegato 1 alla d.g.r. 6314/2022 contenente l'Asseverazione di congruità delle previsioni del Nuovo PGT con la componente geologica aggiornata è stato redatto in tutte le sue componenti ed è stato regolarmente citato nella delibera di adozione del Nuovo PGT.

Previsioni del Documento di Piano

Dall'esame degli elaborati della variante si rileva che gli ambiti di trasformazione del Documento di Piano (AT01, AT02, AT03, AT04 e AT05) ricadono in classe di fattibilità geologica 3 con consistenti limitazioni, in ragione della moderata vulnerabilità dell'acquifero e aree di ricarica e ricarica diretta dell'acquifero, oltre che per discrete caratteristiche geotecniche a media-moderata pericolosità al fenomeno degli occhi pollini.

Si chiede di indicare nel dettaglio queste limitazioni nell'Allegato 1 "Schede ambiti di trasformazione" delle Norme Documento di Piano, analogamente a come sono state riportate nell'Asseverazione geologica (all. n. 1 alla d.g.r. 6314/2022).

Verifica relativa alla completezza del recepimento degli esiti dello Studio Comunale di Gestione del Rischio Idraulico nel PGT (art. 9, c. 8 bis e art. 58 bis, c. 3, lett. b) della l.r. 12/2005 e r.r. 7/2017)

Le risultanze dello Studio Comunale di Gestione del Rischio Idraulico ai sensi del r.r. 7/2017, redatto da BrianzaAcque s.r.l. nel 2020 sono state recepite sia nella componente geologica sia nel Piano dei Servizi. Si chiede di richiamare nella delibera di approvazione della Variante l'avvenuta redazione dello Studio e il suo relativo recepimento negli elaborati di variante.

Alla luce di quanto sopra, si ritiene che il Comune di Varedo, una volta recepite completamente le prescrizioni formulate nel presente parere, nella componente geologica del PGT avrà operato in coerenza con i seguenti obiettivi tematici del PTR: Mitigare il rischio di esondazione (Obiettivo TM 1.3 – ob. PTR 8, 14, 17) e Difendere il suolo e tutelarlo dal rischio idrogeologico e sismico (Obiettivo TM 1.7 – ob. PTR 1, 8, 15), in quanto sviluppa la prevenzione attraverso la pianificazione urbanistica, secondo la l.r. 12/2005, attua alla scala locale il Piano di assetto idrogeologico (PAI) e il Piano di gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA), individuando e delimitando le aree in dissesto idraulico e idrogeologico presenti sul proprio territorio e attribuisce a tali aree una normativa d'uso che tiene conto del pericolo esistente.

Considerazioni della DG Trasporti e Mobilità Sostenibile (mail del 15/11/2024).

Per quanto riguarda le tematiche relative alle **infrastrutture di trasporto pubblico**, in relazione alle indicazioni generali e al raccordo con la programmazione sovraordinata nel Documento di Piano, si richiama quanto previsto dall'art. 8 comma 1 lettera a della l.r. 12/2005 e si chiede di integrare il quadro ricognitivo e programmatico degli atti di programmazione provinciale e regionale con il richiamo ai seguenti documenti ora non individuati nel DdP:

- Programma Regionale Mobilità Trasporti (approvato con d.c.r. X/1245 del 20 settembre 2016);
- Programma di Bacino redatto dalla Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale del bacino della Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia;
- Programma Regionale della mobilità ciclistica.

Per quanto concerne il Programma Regionale Mobilità Trasporti si richiamano i seguenti contenuti:

F12. Potenziamento delle linee della Brianza;

Linea Milano – Seveso – Asso

Per il potenziamento della linea sono previsti i seguenti interventi:

Realizzazione del terzo binario tra le stazioni di Milano Affori e Varedo, articolata in due fasi funzionali distinte: una prima fase tra la stazione di Milano Affori e la nuova stazione unificata di Cormano – Cusano Milanino e una seconda fase a completamento sino a Varedo.

Gli interventi previsti risultano nel loro complesso indispensabili per ampliare la capacità complessiva di trasporto attraverso il completamento del servizio semiorario della linea suburbana S12 Melegnano-Cormano prolungandola fino Varedo e realizzando quindi un corridoio di servizi a 10' tra loro (S2+S4+S12).

T5. Sviluppo metrotranvie extraurbane Milano

Metrotranvia Milano – Limbiate - Il progetto di riqualificazione dell'esistente tranvia Milano - Limbiate riguarda la completa riqualificazione dell'attuale metrotranvia da Milano Comasina a Limbiate Ospedale, il cui tracciato interessa i comuni di Milano, Cormano, Paderno Dugnano, Senago, Varedo e Limbiate.

La metrotranvia si sviluppa per circa 11,5 km, con la tratta Milano - Varedo di 7,5 km a doppio binario e la tratta Varedo – Limbiate di 4 km a singolo binario, con raddoppi in corrispondenza degli incroci. Il materiale rotabile è previsto in 12 vetture tranviarie bidirezionali.

L'intervento comprende anche la riqualificazione dell'attuale deposito di Varedo.

Per quanto concerne il Programma di Bacino del TPL si richiede di inserire all'interno del quadro conoscitivo:

- l'individuazione delle aree d'interscambio;
- i principi del modello di esercizio attuale e di progetto, individuando i principali corridoi TPL.

Per quanto concerne il sistema della mobilità secondo quanto previsto dall'art. 8 comma 1 lettera b della l.r. 12/2005 e della d.g.r. n. 1504 del 4 dicembre 2023 "Modalità per la pianificazione comunale", si chiede di adeguare il quadro conoscitivo del territorio comunale nel Documento di Piano riportando la **quantificazione e caratterizzazione delle tipologie di spostamenti** prevalenti in termini di distanze, destinazioni e motivi (anche con l'utilizzo dei dati relativi agli spostamenti messi a disposizione da Regione Lombardia sul portale Open Data o sul portale istituzionale ISTAT), affinché il PGT possa individuare interventi mirati di potenziamento del sistema della mobilità pubblica e privata e della rete di mobilità dolce, quale efficace alternativa all'utilizzo dell'auto privata, soprattutto nel caso di spostamenti su brevi distanze tra Comuni contermini.

Sempre nel Documento di Piano si chiede di adeguare le "Direttive per l'attuazione del documento di piano" secondo quanto previsto dal cap. 3.1.2 Trasporto pubblico e mobilità sostenibile dalla d.g.r. n. 1504 del 4 dicembre 2023 "Modalità per la pianificazione comunale", in cui "Ogni nuovo ambito di trasformazione anche attuato mediante strumenti di programmazione negoziata deve essere il più possibile accessibile al trasporto pubblico, addensando la localizzazione di attività polarizzanti in contesti ad alta accessibilità ai nodi della rete del trasporto collettivo, in particolare di quello su ferro in sede propria (ferrovie, metropolitane, tramvie). Ogni nuova trasformazione urbanistica deve garantire in ogni caso, quale condizione essenziale di sostenibilità, l'accessibilità pedonale e ciclistica attraverso collegamenti sicuri e continui alla rete locale, per l'integrazione con il sistema del trasporto pubblico e l'interconnessione alle funzioni pubbliche ed ai servizi".

Pertanto, si chiede:

- l'inserimento all'interno delle NTA all'art. 3 "Efficacia del Documento di Piano: prescrizioni, indirizzi" e nelle relative schede degli AT nelle "Prescrizioni aggiuntive obbligatorie" la verifica della sostenibilità trasportistica e compatibilità con l'assetto viabilistico e della accessibilità mediante trasporto pubblico da effettuarsi in fase di redazione del Piano attuativo preventivamente alla sua approvazione;
- sempre nelle "Prescrizioni aggiuntive obbligatorie" oltre la verifica in fase di istruttoria del Piano attuativo, con la competente Agenzia del TPL, di eventuali modifiche/potenziamenti del trasporto pubblico e specifiche esigenze di dotazioni infrastrutturali da prevedere per un adeguato servizio degli ambiti di trasformazione.

Per quanto riguarda specificatamente l'Ambito di Rigenerazione Urbana e Territoriale Strategico (ARUTS) denominato Snia Viscosa, vista la strategicità dell'ambito stesso rispetto alla stazione ferroviaria di Varedo e alla riqualificazione del relativo nodo di interscambio delle linee di TPL, si chiede inserimento all'interno della scheda ARUST delle funzioni pubbliche di trasporto sovraordinate di seguito riportate e che erano già state individuate

nei pareri relativi alla CdS per l'approvazione del progetto definitivo della viabilità relativo al Piano Attuativo dell'Ambito di Trasformazione Strategico "ATS ex SNIA" – Comparti Stralcio Funzionale di pianificazione attuativa prioritaria CSF1 e CSF2 – Lotto funzionale 1 in variante puntuale al Piano di Governo del Territorio, trasmessi in data 29.03.2021 e 23.09.2021:

- il prolungamento Cormano – Varedo del terzo binario della linea Milano – Seveso – Asso, con attestamento funzionale della linea S12 Varedo – Melegnano (terza linea suburbana che in aggiunta alle linee S2 e S4 realizzerà il servizio cadenzato a 10' tra Varedo e Milano);
- la potenziale connessione della linea metrotranviaria Milano-Limbrate con la linea ferroviaria, finalizzata ad intercettare l'utenza di Limbrate diretta verso il sistema ferroviario ed a garantire le funzioni distributive dell'utenza ferroviaria diretta sull'asse SP44 (Comasina);
- la realizzazione dell'area di interscambio del sistema TPL su gomma presso la stazione ferroviaria (l'area d'interscambio dovrà essere progettata ai sensi della normativa regionale di settore vigente);
- i tracciati delle linee di forza TPL esistenti ed in previsione, attualmente transitanti su via Umberto I, che vedranno sviluppo in relazione al nuovo attestamento del sistema suburbano milanese, dovranno trovare coerenza con il tessuto viabilistico urbano;
- la necessaria capacità di parcheggio di auto private nei pressi del nuovo attestamento suburbano;
- il layout complessivo delle aree che saranno destinate alla funzione di interscambio modale tra sistema ferroviario, metro tranviario, trasporto pubblico su gomma, mobilità ciclopedonale e trasporto privato;
- la necessaria permeabilità pedonale a fronte della realizzazione dell'opera di potenziamento ferroviario.

Nel merito, si segnala che Regione Lombardia ha già affidato un incarico per uno studio di prefattibilità riguardante il potenziamento della linea della Brianza per realizzazione scenario inserito nel PRMT e la relativa area di interscambio multimodale (treno, tram, bus) atto anche a dettagliare l'ipotesi progettuale in merito alla potenziale connessione tra metrotranvia e stazione di Varedo, che dovrebbe essere concluso entro giugno 2025. Inoltre, tenuto conto che il citato studio considera come aree destinate prevalentemente all'ampliamento del servizio ferroviario quelle ricomprese nel corridoio di salvaguardia urbanistica operante ai sensi dell'art. 102 bis della Lr. 12/2005 e s.m.i., si suggerisce di individuare negli elaborati della Variante Generale agli Atti del Vigente PGT modalità di pianificazione del nuovo sottopasso "flessibili" in grado di compatibilizzarne la realizzazione con gli esiti del citato studio.

Ulteriormente, visto quanto previsto dal cap. 3.1.2 Trasporto pubblico e mobilità sostenibile dalla d.g.r. n. 1504 del 4 dicembre 2023 "Modalità per la pianificazione comunale" e in analogia con lo stesso, si richiama l'opportunità di adeguare nel Piano delle Regole "Allegato 2 - Schede ambiti di rigenerazione urbana e territoriale" con:

- la verifica della sostenibilità trasportistica e compatibilità con l'assetto viabilistico e della accessibilità mediante trasporto pubblico da effettuarsi in fase di redazione del Piano attuativo preventivamente alla sua approvazione;
- la verifica in fase di istruttoria del Piano attuativo, con la competente Agenzia del TPL, di eventuali modifiche/potenziamenti del trasporto pubblico e specifiche esigenze di dotazioni infrastrutturali da prevedere per un adeguato servizio degli ambiti di trasformazione.

Riguardo la tematica della **mobilità sostenibile**, al fine di favorire l'intermodalità, lo sviluppo della mobilità elettrica e la pianificazione e programmazione delle infrastrutture necessarie per la ricarica dei veicoli e di mezzi di micromobilità elettrici, si informa che per i funzionari della pubblica amministrazione è disponibile ECOMOBS, l'Ecosistema della Mobilità Sostenibile in Lombardia (servizirl.it), che mappa in maniera certificata le colonnine per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica installate sul territorio regionale, oltre ad offrire indicatori e strati informativi di contesto (rete elettrica del sottosuolo, servizi di sharing, rete ciclabile regionale, fermate tpl, ecc.) che supportano i funzionari nell'elaborazione di azioni per lo sviluppo della mobilità sostenibile.

Considerazioni della DG Infrastrutture e Opere Pubbliche (mail del 19/11/2024).

Il territorio comunale è interessato dalle previsioni infrastrutturali relative a:

- 1) Completamento Sistema Viabilistico Pedemontano lombardo (Pedemontana)
- 2) Potenziamento Milano-Meda
- 3) Potenziamento delle linee della Brianza: Terzo binario Milano Affori-Varedo
- 4) Metrotranvia Milano-Limbrate

inserite nel vigente Piano Territoriale Regionale quali *Obiettivi prioritari di interesse regionale* ai sensi dell'art. 20 l.r. 12/2005 e s.m.i.

Il parere di compatibilità del nuovo P.G.T. rispetto alla programmazione di competenza è reso con riferimento al rispetto della disciplina di settore e dei criteri di valutazione indicati nel Documento di Piano del Piano Territoriale Regionale - § 3.2 ('Obiettivi prioritari di interesse regionale').

Dall'esame istruttorio della documentazione trasmessa si rileva quanto segue.

In ordine al recepimento delle previsioni strategiche di cui in premessa, si rileva preliminarmente la necessità di adeguare la disciplina del nuovo Piano relativa ai corridoi di salvaguardia urbanistica (rif. elaborato 'Norme del Piano delle Regole', art. 38) in conformità ai disposti dell'art. 102 bis l.r. 12/2005 come innovato dall'art. 6 l.r. 18/2019, verificando, conseguentemente, anche la correttezza dell'attuale identificazione cartografica dei corridoi medesimi rispetto ai criteri di dimensionamento per essi prescritti nell'apposita sezione degli Strumenti Operativi del vigente PTR.

Si segnala, peraltro, che nella proposta di Aggiornamento annuale 2024 del Piano Territoriale Regionale, come allegata alla proposta di Nota di Aggiornamento al Documento di Economia e Finanza Regionale 2025-27 (NADEFR) approvata dalla Giunta Regionale con d.g.r. n. XII/3325 del 31.10.2024 (e tuttora all'esame del Consiglio Regionale), è stata avanzata l'indicazione di stralciare temporaneamente le progettazioni di riferimento da assumere per gli interventi nn. **2) e 3)**, in quanto ritenute meritevoli di un aggiornamento sostanziale.

Si suggerisce pertanto al Comune di verificare, prima dell'approvazione finale del Piano, le determinazioni che verranno assunte sul punto dal Consiglio Regionale in esito all'esame della NADEFR, al fine di valutarne le eventuali possibili ripercussioni sui contenuti grafici e disciplinari dello strumento urbanistico.

Seguono le valutazioni specifiche per le diverse componenti del sistema della mobilità.

a) Infrastrutture stradali.

Rispetto alla verifica delle ricadute potenzialmente indotte dalle previsioni contenute nel nuovo PGT sui livelli di servizio e di sicurezza della **rete viaria esistente**, rileva la conferma dell'Ambito di Trasformazione di 15.800 mq di estensione denominato 'AT05', localizzato in fregio sud all'asse della S.S. 527 'Bustese' nel tratto in prossimità del confine con il Comune di Nova Milanese e caratterizzato dalla possibilità di insediarvi - fra le attività consentite - anche medie strutture commerciali di tipo alimentare ¹⁶ fino a 2.500 mq di superficie di vendita.

Nel parere di competenza espresso da questa Direzione Generale nel 2015 sul P.G.T. vigente ¹⁷, in cui peraltro la categoria commerciale prevista per la trasformazione era di tipo *non alimentare*, era stato prescritto che *'al fine di meglio preservare la funzionalità, i livelli di servizio e la sicurezza della S.P. ex S.S. 527 [...], in sede di pianificazione attuativa, siano eliminati tutti gli innesti diretti previsti dagli ambiti di trasformazione sulla S.P. ex S.S. 527, recapitando i relativi accessi sulla viabilità secondaria'*, condizione poi recepita dal Comune in fase di approvazione finale dello strumento urbanistico anche con riferimento al presente comparto.

Si rileva ora che la riproposizione della trasformazione nel nuovo Piano risulta accompagnata dall'inserimento della previsione di una nuova rotatoria lungo la 'Bustese', *'al momento ipotizzata in posizione baricentrica rispetto alle due rotatorie esistenti'* ¹⁸ e preposta a dare accesso diretto alla futura struttura di vendita.

Si fa osservare che tale configurazione risulta non conforme ai criteri della normativa tecnica regionale in materia di costruzione di strade di cui alla d.g.r. n. VIII/3219 del 27.9.2006, in quanto - lungo itinerari di categoria geometrica di tipo 'C' qualificati *di interesse regionale di tipo 'R2'* nella classificazione funzionale della rete viaria della Lombardia ¹⁹, come è la S.S. 527 - la frequenza delle intersezioni da perseguire sia in caso di salvaguardia

¹⁶ Rif. 'Norme D.P. – Allegato 3 'Valutazione di sostenibilità dei carichi urbanistici sulla rete di mobilità', § 7.1.5.

¹⁷ Rif. nota n. S1.2015.0049982 del 24.11.2015.

¹⁸ Rif. 'Norme D.P. – Allegato 3 'Valutazione di sostenibilità dei carichi urbanistici sulla rete di mobilità', § 7.1.5.

¹⁹ Approvata con d.g.r. n. VII/19709 del 3.12.2004.

della rete esistente che di nuovi interventi sulla stessa dovrebbe essere dimensionata nella misura massima di n. 1 per km, con possibilità di inserimento di intersezioni canalizzate con sole svolte in destra ogni 500 m ²⁰.

Va inoltre considerato che:

- l'indotto di traffico aggiuntivo generato/attratto dall'ATI nell'ora di punta serale (h 17.30-18.30) è stimato nel Piano, se pur in via cautelativa, in n. 300 veicoli equivalenti in ingresso e n. 200 veicoli equivalenti in uscita dal comparto, valori incidenti in misura potenzialmente significativa sui livelli prestazionali e di sicurezza di un itinerario - quale la S.S. 527 - già attualmente caratterizzato da decadimenti degli standard di servizio non coerenti con la suddetta qualifica funzionale 'R2' ad esso attribuita;
- dalle verifiche istruttorie condotte in sede di confronto con il Comune ²¹, il disegno dell'accessibilità all'ATI con manovre in sola destra risulta essere già stato definito nel 2015 nell'ambito degli accordi di cui al Protocollo d'intesa istituzionale sottoscritto dal Comune stesso, ai sensi dell'art. 34 NdA PTCP, con la Provincia di Monza e Brianza, all'epoca ente proprietario e gestore dell'infrastruttura (dal 2021 tornata di competenza statale);
- la disciplina dell'ATI in esame contempla, tra le 'Prescrizioni aggiuntive obbligatorie', *'la presentazione di un accurato studio sulla viabilità/traffico (propedeutico alla fase istruttoria del Piano Attuativo) che garantisca un adeguato inserimento dell'intervento nel contesto viabilistico, con particolare riferimento alla tenuta dei singoli nodi giacché alle eventuali criticità che nascessero su questi ultimi, esistente e di progetto e la conseguente realizzazione di tutte le opere pubbliche necessarie, nessuna esclusa, a garantire i livelli di servizio, di regolamentazione della circolazione (veicolare, pedonale e ciclabile) e della progettazione degli accessi oltre ai parcheggi pubblici e/o di uso pubblico'* ²².

Per tutto quanto sopra, si ritiene che la suddetta disciplina d'ambito dell'AT05' debba essere integrata con l'esplicito riferimento ad ANAS quale soggetto valutatore degli esiti del predetto *studio sulla viabilità/traffico*, ai fini della determinazione finale sulla configurazione di progetto da adottare per l'accesso al comparto – secondo soluzioni conformi alla citata normativa tecnica regionale di settore – e all'individuazione delle ulteriori migliorie di mitigazione dell'impatto viabilistico da realizzare contestualmente alla trasformazione stessa sull'asse della 'Bustese' e/o i suoi nodi.

Si segnala, infine, l'opportunità di coerenzare – nelle tavole di Piano - il disegno della previsione di nuova rotatoria sulla S.S. 527 all'altezza di Via Ponchielli secondo la configurazione geometrica definita per questa intersezione in esito al procedimento di Conferenza di Servizi istruttoria ex L. 241/90 attivato nel 2023 dal Comune di Bovisio Masciago per il Piano Attuativo 'T1' (Via Boccherini), configurazione peraltro già correttamente riportata al § 7.5 dell'elaborato Norme D.P. – Allegato 3 *'Valutazione di sostenibilità dei carichi urbanistici sulla rete di mobilità'*.

b) Infrastrutture ferroviarie.

Nel nuovo Documento di Piano, relativamente alle infrastrutture ferroviarie e tranviarie, si rilevano di interesse i seguenti punti:

- **le strategie di sviluppo**, in particolare: *"il tema 5 – Viabilità, mobilità debole e percorsi e la macro-strategia: progetti legati allo smaltimento del traffico urbano e delle emissioni di CO2, incentivazione all'uso del sistema di trasporto pubblico locale, allo sviluppo e continuità dei percorsi ciclopedonali e miglioramento dei percorsi interni al PLIS. Potenziamento delle infrastrutture per miglioramento flussi stradali"*;
- **I termini e gli obiettivi della programmazione urbana**, in particolare: *"considerata la prossimità con il tracciato ferroviario, è possibile individuare punti di intercambio modali, favorendo così lo sviluppo di servizi, degli spazi adibiti al lavoro e la fruizione dei percorsi della mobilità debole, sfruttando anche la vicinanza con il torrente Seveso e connettendosi con il percorso ciclabile del vicino Canale Villoresi a sud. In questo sviluppo strategico che coinvolge il centro abitato e la zona sudovest della città, è imprescindibile la*

²⁰ D.g.r. 3219/2006, Allegato 2 – Progettazione delle zone di intersezione, Tab. 1.5.

²¹ Rif. riunione del 13.11.2024 c/o Regione Lombardia.

²² Rif. 'Norme D.P. – Allegato 1 'Schede ambiti di trasformazione', 'AT05'.

necessità di adottare soluzioni e previsioni al fine di riqualificare e rigenerare l'ambito dell'ex stabilimento "Snia-Viscosa"".

Si evidenziano, al riguardo, le seguenti osservazioni.

1. Rete tranviaria

In riferimento agli interventi sulla rete tranviaria, il Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT), approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 1245 del 20.9.2016, individua l'azione:

- T5. Sviluppo metrotranvie extraurbane Milano Metrotranvia Milano – Limbiate.

Il nuovo Documento di Piano riporta il tracciato della citata **metrotranvia Milano** (Comasina) - **Limbiate** (Ospedale) – come detto qualificata Obiettivo prioritario del vigente PTR – nella configurazione prevista nel progetto definitivo approvato dal Comune di Milano con D.G.C. n. 1794 del 1.12.2022 a seguito di Conferenza dei Servizi decisoria indetta in data 9.9.2021 ai sensi della L. 241/1990 e della l.r. 9/2001.

Preso atto che al punto 1.4.1 *"Gli aspetti territoriali e programmatici di interesse provinciale interessanti il comune di Varedo"* del Rapporto Ambientale vengono richiamate le tavv. 11 e 13 del PTCP di Monza e della Brianza - in cui è individuato il progetto '128' quale possibile nuovo tracciato di prolungamento della metrotranvia Milano-Limbiate con la stazione di Varedo, del quale sono in corso gli studi di fattibilità -, e richiamando i pareri già espressi dalla Regione in sede di Conferenza di Servizi preliminare e di Conferenza di Servizi decisoria "per l'esame del progetto definitivo della viabilità relativo al Piano Attuativo in variante puntuale dell'ambito *"ATS ex Snia"* del Documento di Piano del vigente P.G.T. del Comune di Varedo" ²³), si suggerisce di riportare la previsione del nuovo tracciato di collegamento della metrotranvia Milano-Limbiate con la stazione di Varedo anche nei principali documenti del Piano di Governo del Territorio.

2. Rete ferroviaria

In riferimento agli interventi sulla rete ferroviaria, il PRMT individua l'azione:

- F12. Potenziamento delle linee della Brianza. Linea Milano – Seveso – Asso

per la quale è prevista la realizzazione del terzo binario tra le stazioni di Milano Affori e Varedo, articolata in due fasi funzionali distinte: una prima fase tra la stazione di Milano Affori e la nuova stazione unificata di Cormano – Cusano Milanino, e una seconda fase a completamento sino a Varedo. Come detto in premessa, anche tale intervento rientra tra gli Obiettivi prioritari infrastrutturali di interesse regionale e sovraregionale del vigente PTR.

Gli interventi previsti risultano nel loro complesso fondamentali per ampliare la capacità complessiva di trasporto attraverso il miglioramento dei servizi ferroviari.

Al riguardo si chiede che per gli interventi sopra citati la tavola 'DP01 - *Carta delle infrastrutture e della mobilità*' tenga conto della fascia di rispetto ferroviario ex D.P.R. 753/1980.

In riferimento agli interventi sulla stazione ferroviaria, il PRMT individua l'azione:

- F21 Sviluppo, riorganizzazione ed efficientamento dei nodi di interscambio

Considerato il ruolo strategico della stazione di Varedo, definita come Stazione di 1° livello (con interscambio) nel PTCP della Provincia di Monza e della Brianza, e l'obiettivo specifico O1.FE – Garantire l'integrazione modale presso i principali nodi della rete ferroviaria nel PUMS della Provincia di Monza e della Brianza (approvato con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 23 del 4.7.2023), si evidenzia la necessità di prevedere un'adeguata area di interscambio per permettere un agevole passaggio tra le diverse modalità di trasporto.

²³ Rif. note del 29.3.2021 e del 24.9.2021.

A tal proposito si rileva che nei pressi della stazione ferroviaria di Varedo è previsto il l'Ambito di Rigenerazione Urbana e Territoriale Strategico (ARUTS) denominato "ex Snia Viscosa". Si dà atto che la stazione ferroviaria di Varedo e la riqualificazione del relativo nodo di interscambio, oltre al potenziamento infrastrutturale derivato dal terzo binario, sono individuati tra gli interventi di possibile interesse congiunto di Regione Lombardia e FN.

Vista la strategicità dell'ARUTS "ex Snia - Viscosa", in relazione alla presenza della stazione ferroviaria e dell'interscambio e quanto riportato nel nuovo Documento di Piano, si chiede di inserire nell'elaborato Norme D.P. – Allegato 2 – '*Schede ambiti di rigenerazione urbana*', alla relativa scheda, quanto espresso da questa Direzione Generale in sede di Conferenza di Servizi preliminare e di Conferenza di Servizi decisoria "per l'esame del progetto definitivo della viabilità relativo al Piano Attuativo in variante puntuale dell'ambito "ATS ex Snia" del Documento di Piano del vigente P.G.T. del Comune di Varedo", di cui alle citate note del 29.3.2021 e del 24.9.2021.

Si chiede infine di inserire nella medesima scheda:

- integrazione dello studio su viabilità/traffico già previsto dalla scheda - a carico dell'operatore che curerà la trasformazione urbanistica nell'ambito delle successive fasi correlate all'autorizzazione del Piano Attuativo - con l'analisi delle altre modalità di trasporto.

IN CONCLUSIONE.

dal raffronto tra il quadro strategico assunto dal PGT in esame e la programmazione regionale riferita all'obiettivo prioritario d'interesse regionale "*Laminazione del torrente Seveso*", emerge tra il PTR e il DdP del PGT una condizione di coerenza subordinata al recepimento delle indicazioni contenute nel presente parere.

In merito alla corrispondenza delle azioni e delle misure previste dal PGT rispetto al quadro di riferimento generale costituito dal PTR, sono stati qui richiamati alcuni importanti orientamenti e indirizzi, ed evidenziati gli aspetti da approfondire o da perfezionare per rendere il PGT maggiormente coerente con il Piano regionale, nonché con la normativa regionale di riferimento.

Si ricorda che per gli effetti dell'art. 13, comma 7, della l.r. 12/2005 il Consiglio Comunale in sede di approvazione, deve provvedere all'eventuale adeguamento del Documento di Piano adottato assumendo le definitive determinazioni in relazione alle considerazioni di carattere orientativo espresse nel presente parere.

Milano, 26/11/2024

Il Dirigente
Stefano Buratti

Il funzionario
Samuele Baganella