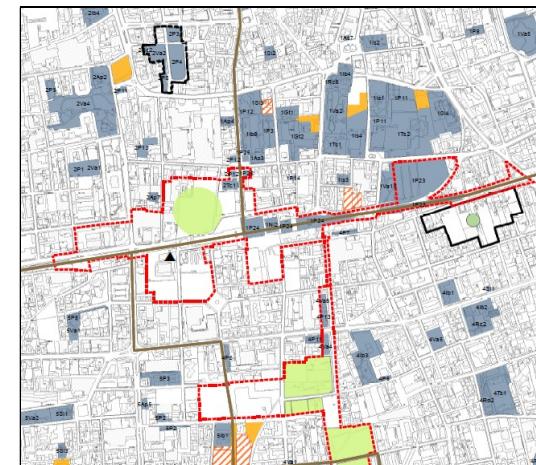
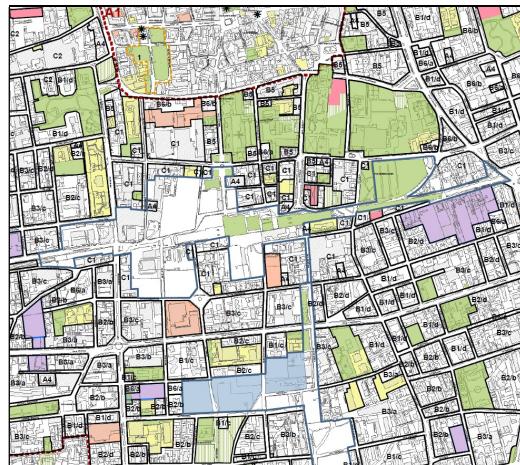
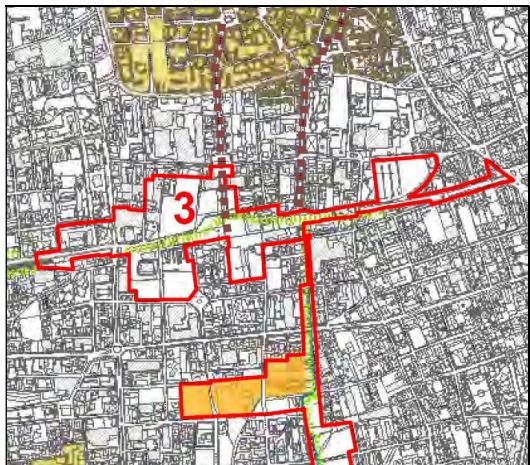




CITTA' DI BUSTO ARSIZIO

Provincia di Varese

**Variante parziale al
Piano di Governo del Territorio**



**VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
del Documento di Piano**

(completa di valutazioni delle variazioni al Piano delle Regole e al
Piano dei Servizi in ottemperanza alla DGR 25 luglio 2012 - n. IX/3836)

Sintesi non tecnica

Marzo 2018



N.Q.A. Nuova Qualità Ambientale S.r.l.

N.Q.A. Nuova Qualità Ambientale S.r.l.
Via B. Sacco, 6
27100 – Pavia
nqa@iol.it

Redazione a cura di:

Luca Bisogni

Anna Gallotti

Davide Bassi
(*Pianificatore territoriale*)

Indice

PREMESSA	1
1 RIFERIMENTI PER LA VALUTAZIONE	2
1.1 Quadro di riferimento normativo	2
1.2 Metodologia adottata	2
1.2.1 Schema processuale complessivo	2
1.2.2 Soggetti coinvolti nel processo	3
1.3 Quadro di riferimento per la valutazione	3
1.3.1 Quadro di riferimento dello sviluppo sostenibile	3
2 ANALISI DEGLI SCENARI DI PIANO ALTERNATIVI	5
2.1 Gli scenari proposti	5
2.2 Valutazione degli scenari	10
3 LA PROPOSTA DI VARIANTE AL PGT VIGENTE	12
3.1 Caratteri generali della proposta di Variante	12
3.2 L'Ambito di Trasformazione n. 3	15
3.3 Le modifiche alla normativa del Piano delle Regole	25
4 ANALISI DI COERENZA INTERNA	32
5 ANALISI DEL QUADRO PROGRAMMATICO E VALUTAZIONE DI COERENZA ESTERNA DELLA VARIANTE	32
5.1 Piani e Programmi di livello sovralocale e relativa analisi di coerenza esterna	32
5.1.1 Piano Territoriale Regionale (PTR)	33
5.1.2 Piano Paesistico Regionale (PPR)	33
5.1.3 Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Varese (PTCP)	34
6 CRITERI DI SOSTENIBILITÀ ASSUNTI E COERENZA DELLA VARIANTE	36
7 VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI ATTESI DELLA VARIANTE SUL CONTESTO DI ANALISI	38
6.2 Considerazioni conclusive	43

8	APPROFONDIMENTI RISPETTO ALL'AMBITO DI TRASFORMAZIONE N. 3.....	46
9	EFFETTI GENERALI CUMULATIVI ATTESI DALL'ATTUAZIONE DEL PIANO.....	47
10	MODALITÀ DI CONTROLLO DEL PIANO.....	52

PREMESSA

Il Comune di Busto Arsizio è dotato di Piano di Governo del Territorio (PGT), approvato dal Consiglio Comunale con Deliberazioni n. 59 del 20.06.2013 ed efficace a seguito di pubblicazione degli atti sul B.U.R.L. n. 51 – serie avvisi e concorsi – del 18.12.2013.

L'Amministrazione Comunale di Busto Arsizio, con Deliberazione di Giunta Comunale n. 115 del 06.06.2017, ha dato avvio al procedimento di variante parziale del PGT relativamente al Piano delle Regole (PdR), al Documento di Piano limitatamente all'Ambito di Trasformazione 3 "Centro Direzionale FNM", nonché alla correzione di errori materiali e rettifica degli atti del PGT.

Contestualmente è stato dato avvio al procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) della variante parziale al PGT.

Il giorno 16 novembre 2017 si è tenuta la Conferenza di apertura del procedimento di VAS durante la quale è stato presentato il Documento di scoping che contiene indicazioni circa:

- le premesse normative che costituiscono il riferimento della procedura
- la metodologia che si intende adottare nel corso dell'attività di analisi e valutazione
- l'individuazione di criteri di sostenibilità di riferimento
- la definizione dell'ambito di influenza del Piano

questi elementi sono stati illustrati e discussi con i partecipanti alla conferenza e si intendono pertanto confermati e condivisi. Si rimanda pertanto al documento di scoping per gli approfondimenti dei temi in questa sede solo richiamati.

Il presente documento rappresenta la Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale di VAS della Variante al Documento di Piano del PGT di Busto

Arsizio secondo la struttura illustrata e condivisa in sede di prima conferenza.

Trattandosi di procedimento riferito ad una Variante generale degli strumenti del PGT, esso include anche il Piano delle Regole ed il Piano dei Servizi che, a norma della DGR 25 luglio 2012 - n. IX/3836 (attuativa della LR 13 marzo 2012, n. 4), dovrebbero essere oggetto di Verifica di Assoggettabilità alla procedura di VAS.

Essendo già stato aperto dal Comune di Busto Arsizio un procedimento di VAS per il Documento di Piano e ritenendosi pleonastico nonché inopportuno dal punto di vista dell'economicità e dell'efficacia, l'apertura di un ulteriore procedimento riferito al Piano delle Regole ed al Piano dei Servizi, si intende includere nel presente Rapporto Ambientale anche la valutazione di queste due componenti del PGT cui vengono riferiti appositi paragrafi.

1 RIFERIMENTI PER LA VALUTAZIONE

1.1 Quadro di riferimento normativo

Normativa europea

La normativa sulla valutazione ambientale strategica ha come riferimento principale la Direttiva 2001/42/CE.

Normativa nazionale

A livello nazionale la Direttiva Europea è stata recepita il 1 agosto 2007, con l'entrata in vigore della Parte II del D.lgs 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale".

I contenuti della parte seconda del decreto sono stati integrati e modificati con il successivo D.lgs 16 gennaio 2008, n. 4 "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D.lgs 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale".

Normativa regionale

La VAS dei piani e programmi viene introdotta in Lombardia dall'art 4 della Legge Regionale 11 marzo 2005 n. 12 "Legge per il governo del territorio", che ha subito successive modifiche ed integrazioni.

I criteri attuativi relativi al processo di VAS sono contenuti nel documento "*Indirizzi generali per la valutazione ambientale di piani e programmi*", approvato dal Consiglio Regionale in data 13 marzo 2007 (D.C.R. 13 marzo 2007, n. VIII/351).

Con DGR 27 dicembre 2007, n. VIII/6420 (variata successivamente dalla DGR 761/2010) "*Ulteriori adempimenti di disciplina in attuazione dell'articolo 4 della Legge Regionale 11 marzo 2005 n. 12, "Legge per il governo del territorio" e degli "indirizzi generali per la valutazione ambientale dei piani e programmi" approvati con deliberazione dal Consiglio regionale il 13 marzo 2007 atti n. VIII/0351.(provvedimento n. 1)", si approvano gli indirizzi regionali per le VAS dei piani e programmi*

(D.C.R. VIII/0351 del 2007) e si specifica ulteriormente la procedura per la VAS del Documento di Piano dei PGT o sua variante (Allegato 1a).

1.2 Metodologia adottata

1.2.1 Schema processuale complessivo

Per il processo di valutazione ambientale della Variante al PGT del Comune di Busto Arsizio ci si riferisce a quanto riportato nel quadro di riferimento normativo precedentemente analizzato, a cui si fa esplicito rimando, ed in particolare alle schede indicate alla DGR 761/2010.

La VAS sarà effettuata secondo le indicazioni specificate nei punti seguenti e declinati nella tabella di seguito riportata:

1. avviso di avvio del procedimento;
2. individuazione dei soggetti interessati e definizione delle modalità di informazione e comunicazione;
3. definizione del quadro di orientamento della VAS;
4. definizione dello schema operativo per la VAS;
5. apertura della Conferenza di Valutazione;
6. elaborazione e redazione del Rapporto Ambientale di VAS;
7. messa a disposizione della documentazione e raccolta dei pareri;
8. chiusura della Conferenza di Valutazione;
9. formulazione Parere Motivato Preliminare con risposta ai pareri pervenuti;
10. eventuali modificazioni alla Variante al PGT ed al Rapporto Ambientale conseguenti al recepimento dei pareri;
11. formulazione della Dichiarazione di Sintesi Preliminare;
12. adozione della Variante al PGT;
13. pubblicazione e raccolta osservazioni;
14. formulazione delle controdeduzioni alle eventuali osservazioni pervenute;

15. formulazione Parere Motivato Finale e Dichiarazione di Sintesi Finale;
16. approvazione della Variante al PGT;
17. gestione e monitoraggio.

1.2.2 Soggetti coinvolti nel processo

Con deliberazione di Giunta n. 115 del 6 giugno 2017, il Comune di Busto Arsizio ha provveduto all'individuazione delle Autorità Procedente e Competente, dei Soggetti interessati e delle modalità di informazione e comunicazione relativi al processo di VAS.

Autorità procedente

- Dirigente responsabile del Settore "Urbanistica, Edilizia e SUE"

Autorità competente

- Dirigente del Settore "Opere pubbliche Patrimonio SUAP Ambiente e territorio"

Soggetti competenti in materia ambientale

- ARPA;
- ASL;
- Ente Parco Alto Milanese;
- Soprintendenza Archeologia, Belle arti e Paesaggio per le province di Como, Lecco, Monza e Brianza, Pavia, Sondrio e Varese;

Enti territorialmente interessati:

- Regione Lombardia;
- Provincia di Varese;
- Provincia di Milano;
- Comuni confinanti (Castellanza, Legnano, Dairago, Magnago, Samarate, Gallarate, Cassano Magnago, Olgiate Olona, Fagnano Olona);

- AIPO – Agenzia Interregionale per il fiume Po;
- Autorità di Bacino del Fiume Po.

Settori del pubblico interessati all'iter decisionale

- Associazioni di categoria (industriali, agricoltori, commercianti, esercenti ecc.)
- Associazioni ambientaliste riconosciute a livello nazionale (Legambiente, Italia Nostra, ecc.);
- Rappresentanti dei lavoratori;
- Ordini e Collegi professionali (Architetti, Ingegneri, Geometri, Periti Industriali Agronomi, Geologi);
- Associazioni (culturali, sportive, volontariato, ecc.) portatori di interessi diffusi;
- Istituti scolastici;
- Autorità religiose e militari;
- Enti e Servizi (Ferrovie dello Stato SpA, Ferrovie NORD, ANAS, ALER, ecc.);
- Gestori dei Servizi (AGESP, Telecom Italia, Enel SpA, Tutela Ambientale dei Torrenti Arno, Rile e Tenore SpA, ALFA, Prealpigas, ecc.).

1.3 Quadro di riferimento per la valutazione

1.3.1 Quadro di riferimento dello sviluppo sostenibile

Di seguito si presenta in forma di elenco il quadro dei riferimenti tratti da norme e letteratura in campo di sostenibilità e tutela dell'ambiente e del paesaggio i cui contenuti sono esplicitati all'interno del documento di scoping condiviso in sede di I conferenza di VAS.

1. Nuova strategia dell'UE in materia di sviluppo sostenibile adottata il 15/16 giugno 2006 dal Consiglio d'Europa con il Doc. 10917/06.
2. Convenzione Europea del Paesaggio (Firenze 2000), ratificata con la Legge 9 gennaio 2006 n. 14.

3. Manuale per la valutazione ambientale dei Piani di Sviluppo Regionale e dei Programmi dei Fondi strutturali UE (Commissione Europea, DGXI Ambiente, Sicurezza Nucleare e Protezione Civile, agosto 1998).
4. Aalborg Commitments, approvati alla "Aalborg+10 Conference" nel 2004 previsti per l'attuazione della Carta di Aalborg.
5. Verso una strategia tematica sull'ambiente urbano contenuta in una Comunicazione della Commissione Europea dell'11/02/2004
6. 7° Programma di Azione per l'Ambiente, contenuto nella Decisione della Commissione Europea del 20/11/2013
7. Deliberazione n. 57 del 2 agosto 2002 del CIPE "Strategia d'azione ambientale per lo sviluppo sostenibile in Italia"

2 ANALISI DEGLI SCENARI DI PIANO ALTERNATIVI

La DCR 351/2007 della Regione Lombardia prevede che siano individuate "delle alternative di P/P attraverso l'analisi ambientale di dettaglio" e che sia prodotta una "stima degli effetti ambientali delle alternative di P/P, con confronto tra queste e con lo scenario di riferimento al fine di selezionare l'alternativa di P/P".

La conseguenza di quanto sopra riportato è che all'interno del Rapporto Ambientale deve essere riportata l'analisi di potenziali scenari alternativi di Piano che dovrebbero essere valutati ed eventualmente "ibridati" al fine di produrre una strategia nel complesso sostenibile.

Il percorso di formazione della variante ha visto la proposizione di alcune possibili configurazioni che potrebbe assumere l'Ambito n. 3.

Occorre tenere presente che con Deliberazione di Giunta Comunale n. 98 del 03.06.2016, come dettagliato nell'elaborato A25, *Amministrazione Comunale ha ritenuto utile formulare, con deliberazione di Giunta n. 98/2016, gli indirizzi di sviluppo dell'ambito, allo scopo di ridurre e gestire gli aspetti critici nel miglior modo possibile ed in particolare:*

- localizzare le infrastrutture di interesse pubblico e gli spazi collettivi lungo la fascia est-ovest sovrastante il tracciato ferroviario;
- assicurare la qualità ambientale delle aree a servizi;
- individuare compatti di attuazione che consentano la fattibilità degli interventi anche per gradi, senza compromettere la possibilità di ottenere i risultati attesi in ordine alla qualità ambientale;
- applicare i criteri di incentivazione per la distribuzione della SLP premiale al fine di alzare il livello prestazionale degli edifici e la loro integrazione con la parte pubblica;
- garantire l'accessibilità ai vari compatti oltre che alle attrezzature pubbliche esistenti, evitando preferibilmente l'attraversamento est-

ovest e riqualificare gli assi esistenti di collegamento con i quartieri limitrofi e il centro cittadino.

2.1 Gli scenari proposti

All'interno dell'elaborato A25 proposto nell'attuale procedimento di Variante, vengono proposti alcuni scenari progettuali da sottoporre a valutazione preliminare.

Gli scenari sono stati ipotizzati in relazione alla progettazione degli spazi pubblici con particolare attenzione alla distribuzione degli spazi a verde e destinati alla sosta nonché agli spazi destinati alla mobilità veicolare/ciclopedonale.

Per quanto concerne invece le funzioni insediabili per tutti gli scenari si configura il mix terziario / direzionale e ricettivo con il complemento di commerciale e residenziale.

SCENARIO 1: mantenimento dell'assetto attuale delle aree pubbliche

La configurazione non interviene a modificare le funzioni pubbliche esistenti nell'area centrale posta in corrispondenza della linea ferroviaria (aree destinate alla sosta e alla mobilità veicolare).

Tale scenario risponde al criterio di massimo contenimento dei costi per la modifica degli spazi pubblici e dei sottoservizi.

Negli ambiti privati è previsto di conseguenza l'insediamento di nuove strutture edilizie mediante interventi di pianificazione attuativa.

Le eventuali cessioni di aree a servizi verrebbero localizzate sulle singole aree di intervento limitando l'interazione con i servizi esistenti ai soli compatti posti a ovest dell'Ambito. Le singole aree cedute pertanto assumono la configurazione di standard puntuali interni alle singole aree di trasformazione.

Rete viaria: si mantiene la configurazione attuale con possibilità di attraversamento a senso unico in senso ovest-est dell'ambito lungo via Monti. I collegamenti nord-sud sono garantiti dai tracciati via Gaeta – via Milazzo, via Fratelli Cairoli – via Luini e via Magenta.

Aree verdi, aree pubbliche e spazi per la sosta veicolare: vengono mantenute le attuali disposizioni di parcheggi a raso sulla piastra centrale, con previsione di incremento degli spazi dedicati alla sosta lungo il primo tratto di via Monti.

Sull'asse centrale sono previsti interventi di riqualificazione tramite inverdimento e razionalizzazione degli spazi.

Nelle eventuali aree in cessione all'interno dei singoli ambiti di trasformazione si prevede la realizzazione di nuovi spazi per la sosta a raso associati ad interventi di piantumazione.

SCENARIO 2: creazione di una nuova centralità nell'intorno della stazione FNM in asse con piazza Plebiscito e piazza Santa Maria

L'ipotesi prevede la creazione di una centralità nell'intorno della stazione FNM in asse con piazza Plebiscito e piazza Santa Maria attraverso la realizzazione di una piazza pedonale e la riqualificazione dell'intorno.

Negli ambiti privati è previsto di conseguenza l'insediamento di nuove strutture edilizie mediante interventi di pianificazione attuativa.

Le interazioni delle cessioni di aree a servizi localizzate sulle singole aree di intervento si limitano all'interazione con i servizi esistenti per i compatti posti a ovest dell'Ambito (fronte via Monti) e con la nuova centralità per la sola area di trasformazione posta a sud della stazione FNM.

Rete viaria: La realizzazione della piazza pedonale implica la chiusura dell'asse di attraversamento ovest-est con conseguente necessità di riqualificare la viabilità al contorno. Permangono i collegamenti nord-sud garantiti dai tracciati via Gaeta – via Milazzo e via Fratelli Cairoli – via Luini.

Aree verdi, aree pubbliche e spazi per la sosta veicolare: conseguentemente alla realizzazione della piazza pedonale vengono realizzati interventi di inverdimento della copertura ferroviaria che implicano la riduzione degli attuali spazi destinati alla sosta veicolare.

Nelle aree in cessione interne ai singoli ambiti di trasformazione si dovrà prevedere pertanto la realizzazione di nuovi spazi per la sosta che

parzialmente compensino quelli soppressi a seguito della realizzazione della nuova centralità.

SCENARIO 3: creazione di un nuovo asse pubblico verde caratterizzato da uno sviluppo lineare est-ovest

La terza configurazione prevede la creazione di un asse pubblico verde caratterizzato da uno sviluppo lineare est-ovest la cui realizzazione comporta l'interazione con gli ambiti privati in affaccio al tracciato ferroviario.

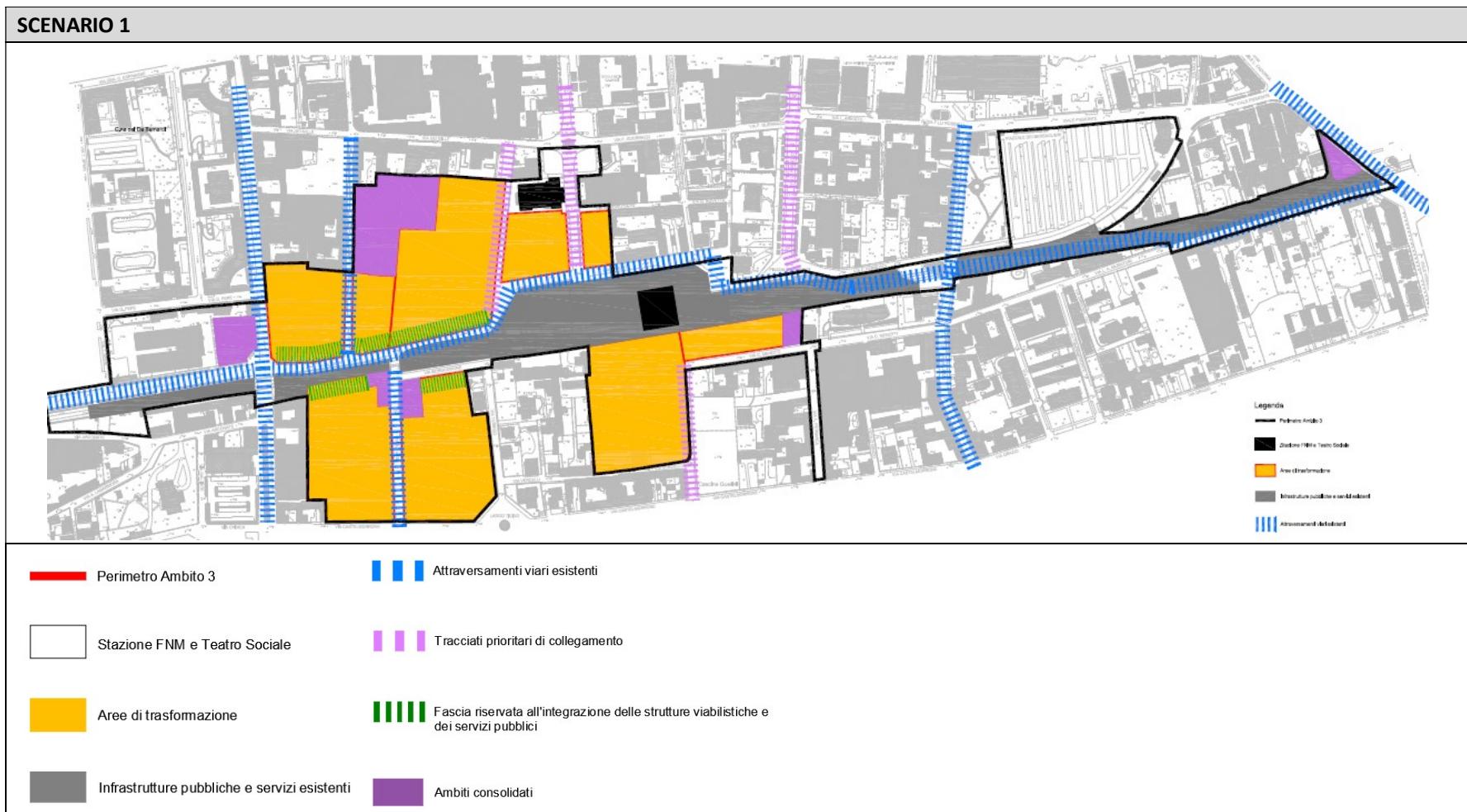
Negli ambiti privati è previsto l'insediamento di nuove strutture edilizie mediante interventi di pianificazione attuativa. Si prevede la cessione di aree a servizi in continuità con le aree pubbliche al fine di implementare le stesse e garantirne uno sviluppo organico e unitario.

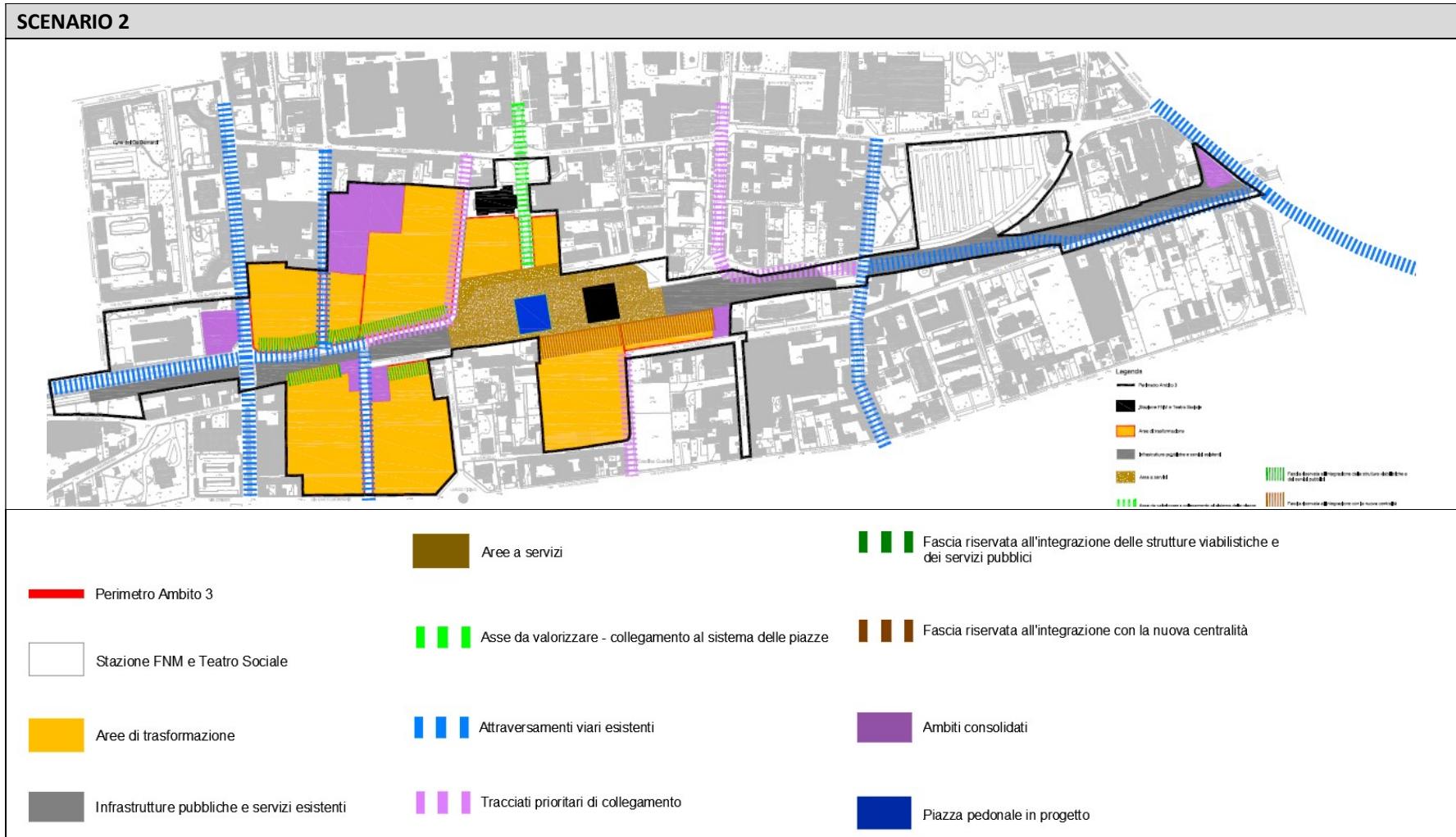
Rete viaria: si mantiene la possibilità di attraversamento ovest-est dell'ambito lungo il nuovo tracciato di via Monti privilegiando il transito dei mezzi pubblici. I collegamenti nord-sud sono garantiti dai tracciati via Gaeta – via Milazzo, via Fratelli Cairoli – via Luini e via Magenta con possibilità di realizzazione di nuovo collegamento tra via Foscolo via Petrarca.

Creazione di collegamento ciclopipedonale in sede propria esteso lungo tutto l'ambito di intervento (tutela dell'utenza debole della strada).

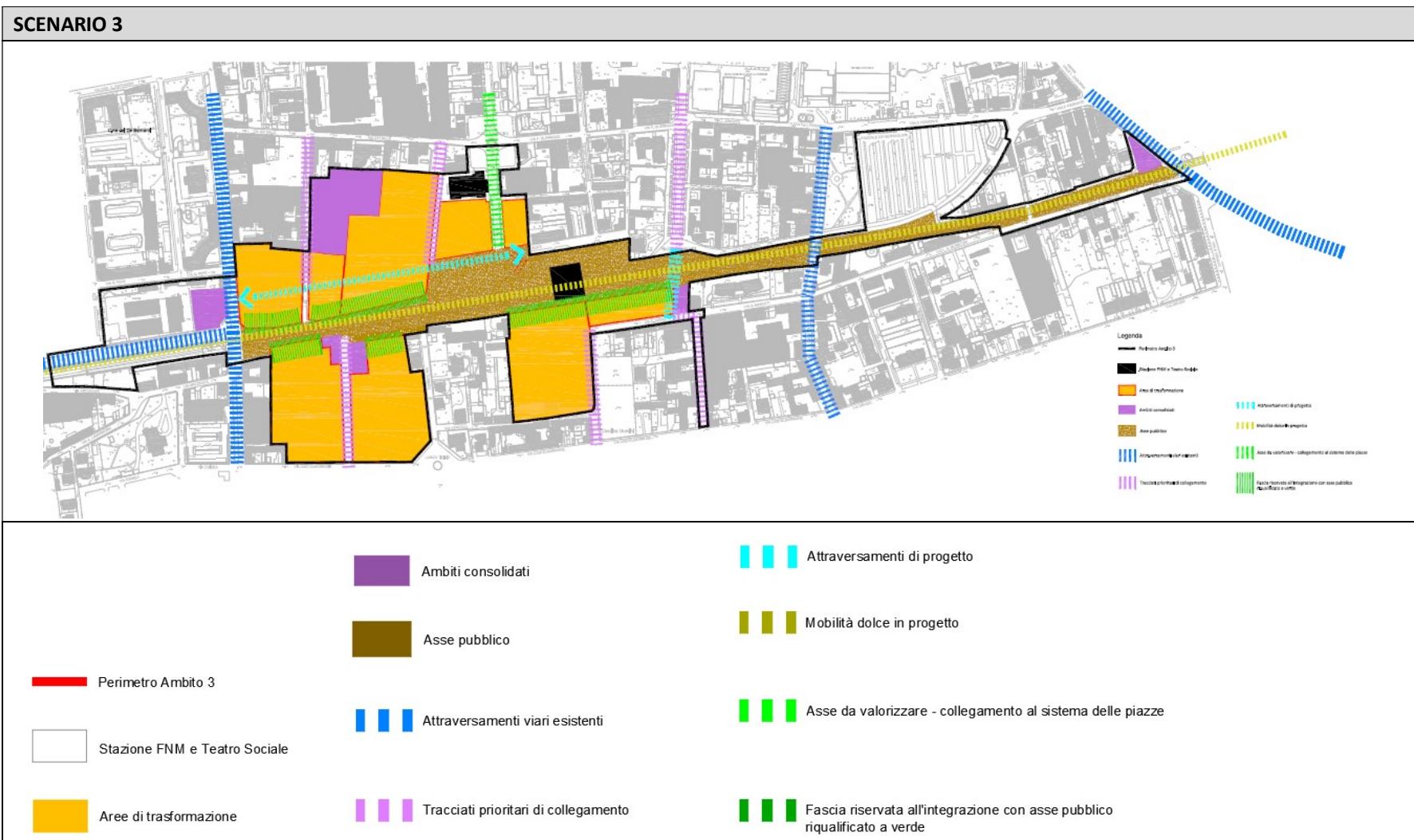
Aree verdi, aree pubbliche e spazi per la sosta veicolare: la riqualificazione dello spazio pubblico comporta interventi di inverdimento della copertura ferroviaria, di realizzazione aree di spazi pubblici attrezzati e l'eliminazione di tutti gli spazi esistenti destinati alla sosta. Si prevede inoltre l'ampliamento dell'asse a servizi attraverso l'interazione dello stesso con le aree cedute in quota standard dagli ambiti di trasformazione – aree da attrezzarsi a verde piantumato.

Le aree esistenti destinate alla sosta ed eliminate troveranno nuova collocazione all'interno di strutture multipiano su aree pubbliche e private.

SCENARIO 1

SCENARIO 2

SCENARIO 3



2.2 Valutazione degli scenari

Al fine di comparare gli scenari presentati precedentemente e di poterne fare una valutazione, si confronteranno i contenuti di ognuno con le componenti di contesto di cui al cap. 9 all'interno di una tabella.

I giudizi espressi potranno variare tra:

- + effetti positivi sulla componente
- - effetti potenzialmente critici sulla componente
- / assenza di effetti

tenendo sempre in considerazione che si tratta di effetti derivanti dalla proposta di Variante: non verranno riesaminati gli effetti delle scelte già presenti nel PGT vigente.

Componenti	Scenari		
	1	2	3
Demografia e dinamiche economiche	/	/	/
Infrastrutture per la mobilità e traffico	/	-	+
Qualità dell'aria	/	-	+
Idrografia e gestione delle acque	/	/	/
Suolo e sottosuolo – dinamica insediativa ed uso del suolo	+	+	+
Paesaggio ed elementi storico-architettonici	-	+	+
Ecosistema, natura e biodiversità	/	+	+
Rischio	/	/	/
Produzione e gestione dei rifiuti	/	/	/
Rumore	/	-	+
Consumi energetici	/	/	/
Radiazioni	/	/	/

Si concentra di seguito l'attenzione sulle componenti influite dagli scenari al fine di verificare il livello di impatto (in positivo o negativo) che può essere rilevato, suddiviso in:

Livello di impatto	Positivo	Negativo
Alto	+	-
Medio	+	-
Basso	+	-

Componenti	Scenari		
	1	2	3
Infrastrutture per la mobilità e traffico	/	-	+
Lo scenario 2 comporta un incremento della circolazione veicolare su assi stradali già interessati da intensi flussi di traffico a causa della chiusura dell'asse est-ovest.			
Lo scenario 3 non solo mantiene l'attraversamento ma aumenta le possibilità di collegamenti nord-sud.			
Qualità dell'aria	/	-	+
L'incremento di traffico sopra ricordato potrebbe generare fenomeni di congestionsamento a loro volta all'origine di locali peggioramenti della qualità dell'aria.			
Lo scenario 3 potrebbe influire indirettamente sulla qualità dell'aria sia incentivando gli spostamenti con mezzi alternativi ai veicoli a motore, sia tramite un localizzato incremento di dotazioni arboree che in minima parte possono contribuire all'assorbimento dei gas serra.			
Suolo e sottosuolo – dinamica insediativa ed uso del suolo	+	+	+
Tutti gli scenari hanno impatti positivi sulla componente, ciò che varia è il livello di positività che è progressivamente maggiore in quanto si passa da una situazione di riqualificazione delle sole aree private (scenario 1) ad una riqualificazione che interessa parzialmente l'asse centrale (scenario 2) fino ad una rigenerazione che riequilibrerà le porzioni permeabili ed impermeabili			

(scenario 3)			
Paesaggio ed elementi storico-architettonici	-	+	+
L'attribuzione dell'impatto negativo dato dallo scenario 1 al comparto urbano è relativa alla possibilità che in assenza di un forte disegno direttore pubblico che concerti le trasformazioni orientandole a relazionarsi con la fascia centrale, si potrebbero ottenere trasformazioni delle aree private scarsamente interconnesse che danno luogo ad un contesto slegato sia all'interno sia nei confronti dell'intorno.			
Gli scenari 2 e 3, in funzione di una sempre più stretta integrazione delle componenti pubbliche e private nel disegno finale vengono valutati positivamente con un livello maggiore per il n. 3 che, attraverso la razionalizzazione degli spazi per la sosta veicolare, è in grado di orientare verso una trasformazione radicale dell'asse centrale e delle aree private limitrofe anche dal punto di vista percettivo.			
Ecosistema, natura e biodiversità	/	+	+
Sia lo scenario 2 che il 3 contribuiscono ad incrementare i livelli di verde nel comparto sia nella parte privata, sia in quella pubblica. La differenza di livello tra gli scenari è determinata dal fatto che il 3 elimina totalmente i parcheggi a raso consentendo ulteriori interventi di incremento del verde.			
Rumore	/	-	+
Lo scenario 2 comporta un incremento della circolazione veicolare su assi stradali già interessati da intensi flussi di traffico a causa della chiusura dell'asse est-ovest e, come conseguenza, ciò potrebbe portare ad un peggioramento locale del clima acustico.			
La realizzazione dello scenario 3 tramite riduzione dei posti auto nella fascia centrale (e conseguente circolazione dei veicoli) ed incremento dei collegamenti ciclo pedonali (che incentivano l'uso della bicicletta per spostamenti di corto raggio) dovrebbe comportare un miglioramento delle condizioni locali di clima acustico.			

Complessivamente le dinamiche trasformative associate ai 3 scenari innescano processi progressivamente migliorativi delle condizioni attuali del comparto attorno alla stazione ferroviaria.

Lo scenario 3 è quello che ottimizza il rapporto tra trasformazioni private e ricadute pubbliche.

Infatti lo scenario 1, sebbene più conservativo e meno impegnativo dal punto di vista degli investimenti e della progettualità pubblica, contribuisce unicamente alla rigenerazione delle aree private la cui trasformazione, tuttavia, non innesca processi qualificanti all'esterno.

Il vantaggio del mantenimento delle condizioni di percorribilità dell'ambito deve essere controbilanciato con il nuovo traffico richiamato dalle funzioni insediabili e dal mantenimento degli attuali spazi per la sosta veicolare.

Per quanto riguarda lo scenario 2 il vantaggio della rigenerazione urbana che contempla anche l'estensione delle aree a verde è controbilanciato dall'assenza di un'adeguata gestione della sosta veicolare che viene traslata internamente alle aree di proprietà privata senza la garanzia di un soddisfacimento della domanda attuale e indotta dalle nuove funzioni insediabili. Oltre a ciò la soluzione della pedalizzazione dell'area centrale, al di là dei vantaggi in termini di qualificazione dello spazio pubblico e di creazione di una nuova centralità, ha come contraltare una riorganizzazione degli schemi di circolazione veicolare all'intorno che potrebbe generare flussi indesiderati che potrebbero provocare problematiche di congestimento di arterie già oggi non particolarmente scorrevoli nelle ore di punta. Altro elemento di criticità sarebbe lo spostamento degli attuali itinerari di attraversamento nord-sud con ripercussioni su un areale più ampio.

Lo scenario 3, come anticipato, appare quello che meglio calibra le variabili in campo ottenendo la rigenerazione del comparto e minimizzando al contempo gli effetti potenzialmente indesiderabili legati soprattutto alla gestione del traffico veicolare e della sosta.

3 LA PROPOSTA DI VARIANTE AL PGT VIGENTE

3.1 Caratteri generali della proposta di Variante

Dalla Relazione della proposta di Variante si riportano le seguenti informazioni utili ad inquadrare le ragioni ed i contenuti della documentazione.

A distanza di quasi quattro anni dalla data di entrata in vigore del Piano di Governo del Territorio, monitorata l'applicazione dello stesso al fine di valutare le scelte operate per meglio comprendere gli eventuali limiti del Piano, è emersa la necessità di apportarvi rettifiche, integrazioni e chiarimenti, nonché procedere alla correzione di alcuni errori materiali rilevati d'ufficio o segnalati dai professionisti operanti sul territorio e dai cittadini.

In sintesi:

- *per il Piano dei Servizi (PdS) si è proceduto unicamente alla mera correzione di errori materiali e all'aggiornamento dei servizi esistenti.*
- *per il Piano delle Regole (PdR): si è proceduto alla correzione di errori materiali e modifiche proprie degli elaborati grafici nonché alla introduzione di specificazioni, integrazioni e/o modifiche di alcuni articoli della normativa;*
- *per il Documento di Piano (DdP): si è proceduto alla correzione di errori materiali, all'introduzione di una nuova tavola grafica riportante i vincoli ENAC nonché alla predisposizione di nuovi elaborati finalizzati all'attuazione dell'Ambito di trasformazione 3 – "Centro direzionale FNM" che, a seguito della presente variante, viene rinominato "Stazione FNM";*

Considerato altresì che il Comune di Busto Arsizio è dotato di nuova carta tecnica comunale a seguito del volo effettuato nell'anno 2016, le basi cartografiche riferite alle tavole di Piano di Governo del Territorio variate, sono state aggiornate e conseguentemente corrette delle eventuali

difformità di sovrapposizione e allineamento tra il Piano e la cartografia stessa.

1. Avvio del procedimento di variante urbanistica parziale al PGT

Con deliberazione di Giunta Comunale n. 115, l'Amministrazione ha approvato l'avvio del procedimento di Variante parziale al Piano di Governo del Territorio e del relativo procedimento di Valutazione Ambientale Strategica cui è seguita la pubblicazione dell'Avviso di avvio del procedimento (prot. com. n. 0055671 del 15.06.2017) che stabiliva altresì, ai sensi dell'art. 13, comma 2 della Legge Regionale 12/2005, quale termine per la presentazione di suggerimenti e proposte da parte di chiunque fosse interessato la data del 19.07.2017.

Complessivamente sono pervenute al Protocollo comunale n. 79 istanze di cui: 64 entro il termine riportato nell'Avviso e 15 fuori termine (tutte comunque esaminate e valutate).

Solo 60 proposte sono risultate attinenti agli argomenti della variante, 7 di carattere generale e 53 di carattere specifico (istanze su aree puntualmente identificate volte principalmente alla richiesta di modifiche di destinazioni urbanistiche e/o dei parametri edilizi). Le istanze classificate non pertinenti (19) suggeriscono modifiche degli atti del Documento di Piano, non oggetto della presente Variante se non per quanto concerne l'Ambito di Trasformazione 3.

Tra le proposte valutate al fine della stesura della presente variante parziale si aggiungono altresì i contributi trasmessi dagli Ordini Professionali e dalle categorie di settore.

2. Piano dei Servizi

Gli elaborati del Piano dei Servizi (P.d.S.) hanno subito modifiche in relazione a mera correzione di errori materiali e a ricognizione/aggiornamento dei servizi. In particolare:

- *correzioni delle difformità tra gli elaborati di Piano (P.d.S., P.d.R. e D.d.P.);*

- correzione delle incongruenze relative allo stato di fatto delle proprietà;
- correzione delle perimetrazioni;
- correzione dei dati delle schede dei servizi (indirizzo, superficie, denominazione ecc.);
- aggiornamento dei servizi in relazione a trasferimenti, cessazioni o nuovi insediamenti con conseguente allineamento delle schede.

Le modifiche apportate sono evidenziate nell'allegato A "Correzioni e aggiornamento dei servizi" che riporta: per i servizi esistenti le tabelle riassuntive dell'elaborato B1 del P.d.S. con evidenziate le correzioni/aggiornamenti effettuati; per i servizi di previsione il raffronto tra lo stato vigente e quello variato.

Ai servizi di cui sopra si aggiungono i seguenti servizi modificati solo sugli elaborati grafici al fine di renderli coerenti con le rispettive schede:

codice servizio	Denominazione servizio	quartiere
2As3	Farmacia Mazzucchelli	San Michele
1Ap1	La provvidenza	San Giovanni

Nella normativa sono stati unicamente corretti errori materiali principalmente dovuti a richiami ad articoli e commi di norma errati come di seguito indicati:

n.	codice	articolo	descrizione
1	ER	art. 6 c. 4	Erroneamente richiamato il comma 4.
2	ER	art. 6 c. 7	Erroneamente riportata la stessa frase due volte
3	ER	art. 6 cc. 8 e 9	Erroneamente richiamato comma 1 la lettera f) e g) anziché comma 2 la lettera e) e f)
4	ER	art. 6 c. 4	Erroneamente richiamato comma 1 anziché comma 3
5	ER	art. 11 c. 1	Erroneamente richiamato elaborato A.19 anziché A.18
6	ER	art. 14 c. 5	Erroneamente richiamato art. 17 comma 6 anziché art. 17 comma 1 lettera e)

3. Piano delle Regole

Le modifiche apportate al Piano delle Regole sono raggruppabili come segue:

- a) correzione di errori materiali degli elaborati grafici:
con l'applicazione del Piano da parte degli uffici tecnici e delle segnalazioni pervenute all'Amministrazione Comunale sono stati rilevati alcuni errori materiali. Gli errori relativi agli elaborati grafici sono riconducibili ad imprecisioni di perimetrazione delle zone non rispondenti allo stato di fatto, a sovrapposizione di parti di aree con destinazioni differenti, ad indicazioni di servizi puntuali interni ai fabbricati erroneamente riportati.
- b) modifiche elaborati grafici:
trattasi di modifiche proprie degli elaborati del Piano delle Regole conseguenti alla ricognizione dello stato di attuazione dei Piani Attuativi e relativo aggiornamento (es.: da approvato a stipulato), all'assegnazione della zona urbanistica ritenuta più idonea per i Piani attuati e completati (sia per quanto concerne gli obblighi assunti in convenzione nei confronti del Comune che per quanto riguarda gli interventi privati), alla rettifica di alcune perimetrazioni di zona in allineamento con la nuova base cartografica.
- c) allineamento delle tavole del Piano delle Regole conseguente all'aggiornamento del Piano dei Servizi:
a seguito della correzione di errori materiali di perimetrazione dei servizi esistenti, dell'eliminazione dei servizi non più in attività (o trasferiti in altre sedi) e dell'inserimento di nuovi servizi successivamente all'approvazione del P.G.T. si è determinata la necessità di rielaborare alcune tavole grafiche del Piano delle Regole che individuano le aree a servizi.
- d) modifica/integrazione della normativa:
a seguito dell'applicazione delle Norme del Piano delle Regole sono emerse alcune difficoltà di attuazione delle stesse oltre alla necessità di specificare e/o integrare alcuni disposti.

Le modifiche apportate alle norme del Piano delle Regole, sono state raggruppate in macro categorie in base alla tipologia di correzione apportata:

- modifica normativa (MN),
- adeguamento normativo alle leggi regionali o nazionali sopravvenute - (AN)
- specificazione normativa (SN)
- errore materiale (ER)

Al successivo paragrafo 5.3 sono approfonditi gli aspetti relativi a questa tematica.

4. Documento di Piano

Le modifiche apportate agli elaborati del Documento di Piano, ad eccezione di quelli interessati dall'Ambito di trasformazione 3, riguardano principalmente la correzione di errori grafici e l'allineamento dello stesso documento a seguito dell'aggiornamento del Piano dei Servizi e/o delle modifiche al Piano delle Regole. Nello specifico gli elaborati interessati da modifiche "proprie" risultano i seguenti:

- Elaborato A.5: inserita la classificazione viaria di via Piombina erroneamente tralasciata.
- Elaborato A.13: correzione dell'individuazione di alcuni ambiti del Piano di Indirizzo Forestale erroneamente riportati, inserimento del tracciato del nuovo metanodotto (Cremona-Busto Arsizio) ed aggiornamento dei vincoli antropici (zone A del P.G.T.).
- Elaborato A.13.1: introdotto nuovo elaborato a seguito di recepimento dei vincoli ENAC.

In merito all'Ambito di trasformazione n. 3 l'Amministrazione Comunale ha ritenuto doveroso studiare un progetto di sviluppo complessivo volto ad individuare puntualmente le aree da destinarsi a servizi e le modalità attuative dei singoli comparti nel rispetto dei principi generali e delle indicazioni dettate dal vigente Piano nonché di quanto emerso a seguito del procedimento di negoziazione. In particolare si è reso necessario:

- rettificare il perimetro dell'Ambito in relazione alla nuova Carta Tecnica Comunale e al riscontro di imprecisioni di perimetrazione del comparto che hanno determinato l'inclusione di limitate porzioni di immobili di fatto esterni all'ambito e pertanto assoggettati al Piano delle Regole;
- integrare gli elaborati del Documento di Piano con l'elaborato A.25 "Ambito di Trasformazione 3 - Relazione e strategie attuative" che dettagliatamente illustra le analisi svolte, il procedimento seguito per la predisposizione del Piano nonché gli obiettivi, le strategie e le azioni di attuazione e con la tavola grafica relativa all'Ambito (tavola A 16.4 - Ambito di trasformazione 3 "Stazione FNM") che individua il disegno complessivo dell'area e la suddivisione in comparti attuativi pubblici e privati;
- allineare gli elaborati del D.d.P. che riportavano la perimetrazione dell'Ambito 3 a quanto prevede la presente variante.

Nella normativa sono stati unicamente corretti errori materiali principalmente dovuti a richiami ad articoli e commi di norma errati come segue:

n.	codice	articolo	descrizione
1	ER	art. 7 cc. 4 e 10	Erroneamente richiamato il comma 2 anziché il comma 3 .
2	ER	art. 7 cc. 7 e 8	Erroneamente richiamata la lettera g) del comma 2 anziché la lettera e)
3	ER	art. 8 c.1	Erroneamente richiamata la lettera g) del comma 2 anziché la lettera e) e il comma 5 anziché il comma 8

5. Dimensionamento del Piano

La presente variante non modifica l'allegato G "Sintesi dei dati quantitativi del P.G.T." del vigente P.G.T. approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 59/2013.

3.2 L'Ambito di Trasformazione n. 3

Dall'elaborato A25 del Documento di Piano di nuova introduzione si estrapolano le seguenti informazioni per quanto concerne le nuove indicazioni per l'Ambito di Trasformazione n.3.

1. Previsioni del Piano di Governo del Territorio vigente

Il vigente Piano di Governo del Territorio (PGT) individua con il Documento di Piano (DdP) gli ambiti di trasformazione ritenuti strategici per il ridisegno complessivo della città in un ottica di consolidamento della città pubblica e di incremento e rifunzionalizzazione delle dotazioni di servizi.

Tali ambiti hanno come priorità la riorganizzazione dei sistemi urbani con la creazione di grandi centralità pubbliche e private, puntano alla riattivazione delle diverse componenti della città e introducono una nuova metodologia di trasformazione, basata sull'ottimizzazione del patrimonio pubblico e la riorganizzazione dei sistemi esistenti, privilegiando la città pubblica e limitando il nuovo consumo di suolo.

Allo scopo di garantire gli obiettivi di cui sopra questi compatti sono interessati dai meccanismi perequativi che il PGT, in conformità ai disposti della legge regionale n. 12/2015 e s.m.i.

Per l'Ambito di trasformazione 3 - Centro direzionale FNM, individuato a cavalier della linea ferroviaria Milano-Novara in corrispondenza della stazione ferroviaria FNM prossima al centro cittadino, il Documento di Piano pone quale obiettivo generale la "riqualificazione e valorizzazione dell'ambito della stazione per la creazione di una nuova centralità urbana e un potenziamento della città pubblica".

L'attuazione del comparto è prevista mediante la prefigurazione di uno strumento di inquadramento urbanistico al quale possano fare seguito piani attuativi di comparto di iniziativa privata allo scopo di perseguire le seguenti finalità di carattere generale: individuare gli spazi centrali che concorrono a determinare la città pubblica, promuovere i processi di riorganizzazione dei compatti e definire i criteri di incentivazione per la

realizzazione di interventi di valenza strategica per l'Amministrazione Comunale.

2. Avvio del procedimento di negoziazione

Per attivare il procedimento di negoziazione secondo i criteri individuati all'art. 11 delle norme del Documento di Piano, l'Amministrazione Comunale ha organizzato un incontro preliminare con i proprietari delle aree libere o dismesse, allo scopo di verificare la loro disponibilità a fungere da volano per l'innesto dei processi di riqualificazione dell'intero ambito. A tal fine è stato stabilito un periodo riservato al recepimento di eventuali suggerimenti/proposte da parte dei convenuti, con l'apertura quindi di un primo confronto pubblico/ privato.

Gli esiti dell'incontro propedeutico hanno delineato un quadro complessivo problematico e una sostanziale carenza propositiva delle proprietà interessate, soprattutto se considerata in rapporto alla complessiva estensione dell'intero Ambito di trasformazione.

Le constatazioni di cui sopra hanno condizionato il successivo svolgersi del procedimento che è consistito nel formale avvio della procedura di negoziazione che ha coinvolto tutti i proprietari delle aree e dei fabbricati inclusi nel comparto urbanistico in discorso invitandoli ad un incontro formale volto ad illustrare e verificare alcune ipotesi preliminari di schematico assetto dell'Ambito 3 predisposte applicando i dettami e i parametri del vigente P.G.T..

A seguito di tale incontro, sono pervenute dieci osservazioni ma solo una recante una proposta planivolumetrica di massima. Le osservazioni pervenute non introducono elementi di novità rispetto alla situazione generale constatata a seguito dell'incontro propedeutico e non riportano sostanziali opposizioni alle ipotesi di pianificazione esposte nel corso della riunione salvo la necessità di stabilire specifiche modalità attuative dei differenti compatti in relazione all'intero ambito e determinare una chiara individuazione della fascia riservata all'integrazione delle infrastrutture viabilistiche e dei servizi pubblici che, nella proposta presentata, era genericamente individuata.

Sono state altresì segnalate alcune imprecisioni nella perimetrazione del comparto che determinano l'inclusione di limitate porzioni di immobili che di fatto risultano esterni all'ambito e pertanto assoggettati al Piano delle Regole. Per tali imprecisioni, riconducibili a meri errori materiali di perimetrazione, è opportuno provvedere alla rettifica del perimetro stesso, prima del proseguo del procedimento.

Le criticità di carattere generale, che sono emerse durante gli incontri, possono incidere negativamente sui tempi e sui modi di sviluppo del progetto oltre che vanificare in parte gli obiettivi previsti dal PGT. Tali criticità riguardano in primo luogo i tempi stimati per il completamento del un intervento complessivo dell'ambito e la capacità di spesa iniziale richiesta all'Amministrazione sia per la realizzazione delle infrastrutture previste che per i nuovi servizi.

Pertanto, a seguito degli elementi emersi durante la procedura di negoziazione, l'Amministrazione Comunale ha ritenuto utile formulare, con deliberazione di Giunta n. 98/2016, gli indirizzi di sviluppo dell'ambito, allo scopo di ridurre e gestire gli aspetti critici nel miglior modo possibile ed in particolare:

- a) localizzare le infrastrutture di interesse pubblico e gli spazi collettivi lungo la fascia est-ovest sovrastante il tracciato ferroviario;
- b) assicurare la qualità ambientale delle aree a servizi;
- c) individuare comparti di attuazione che consentano la fattibilità degli interventi anche per gradi, senza compromettere la possibilità di ottenere i risultati attesi in ordine alla qualità ambientale;
- d) applicare i criteri di incentivazione per la distribuzione della SLP premiale al fine di alzare il livello prestazionale degli edifici e la loro integrazione con la parte pubblica;
- e) garantire l'accessibilità ai vari compatti oltre che alle attrezzature pubbliche esistenti, evitando preferibilmente l'attraversamento est-ovest e riqualificare gli assi esistenti di collegamento con i quartieri limitrofi e il centro cittadino.

3. Avvio di procedimento della variante parziale al PGT

L'Amministrazione Comunale, considerate le criticità emerse negli incontri di negoziazione, al fine di ottimizzare la procedura di realizzazione dell'ambito nell'ottica di un progetto di sviluppo complessivo che individui puntualmente l'area da destinarsi a servizi, le modalità attuative dei compatti e la gestione dell'intera attuazione, ha ritenuto opportuno assoggettare l'Ambito in discorso alla procedura di variante urbanistica e relativa Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Al fine di dare seguito alle indicazioni dell'Amministrazione comunale si è provveduto quindi ad una ricognizione dell'ambito e delle aree a contorno in cui lo stesso si inserisce con particolare riferimento:

- ai caratteri del sistema insediativo (destinazioni d'uso degli edifici e delle aree, altezza degli edifici, caratteri morfo-tipologici ecc.);
- al sistema servizi esistenti;
- agli elementi del sistema infrastrutturale che influenzano l'ambito con particolare attenzione al servizio della sosta.

4. Criticità e potenzialità

Sulla base delle problematiche emerse durante la fase di Negoziazione, delle disomogeneità rilevate dalle analisi dello stato di fatto e degli obiettivi espressi dall'Amministrazione comunale è possibile proporre una prima valutazione delle opportunità che il progetto di variante può sfruttare e delle criticità che la struttura operativa del Piano deve risolvere per raggiungere i risultati attesi.

Le analisi riguardanti il sistema urbano evidenziano come l'Ambito delle Ferrovie Nord comprenda un brano del sistema urbano eterogeneo sia dal punto di visto insediativo sia per la presenza di servizi. Si tratta in effetti di aree poste a nord e a sud del tracciato ferroviario da sempre separate la cui integrazione richiede interventi di riorganizzazione urbanistica necessariamente tra loro coordinati.

Il progetto originario, conseguente all'interramento delle Ferrovie Nord ed al processo di dismissione e/o demolizione di edifici industriali, collegato alla prospettiva di realizzazione di un ambizioso centro direzionale-

terziario in grado di riconnettere centro e periferia, è rimasto inattuato determinando effetti di degrado in tutto il sistema.

Le motivazioni che possono aver determinato uno stallo così prolungato per più di 20 anni in un'area potenzialmente molto appetibile dipendono probabilmente da molti fattori concomitanti quali le previsioni ottimistiche delle potenziali richieste direzionali del mercato immobiliare, le ipotesi del rapido sviluppo del nuovo Hub di Malpensa e la scelta di puntare su un progetto urbanistico che prevedeva una contestuale realizzazione di tutte le parti.

Infine le criticità emerse in sede di negoziazione per l'attuazione del Piano dell'Ambito 3 previsto dal PGT hanno messo in luce che, anche il ridimensionamento delle previsioni insediative di intervento attuate dal Piano del 2014, eccedono la capacità di intervento che ragionevolmente potrà essere concentrata per l'attuazione del Piano nei prossimi anni.

Nonostante questi forti elementi di criticità, le analisi svolte per la presente variante, riconfermano la strategicità dell'area sia per la sua collocazione urbana che per il diretto collegamento con Malpensa e con il centro di Milano.

E' necessario pertanto sviluppare una nuova impostazione progettuale che sia in grado di sfruttare le potenzialità legate all'attuazione dell'area in termini di nuova attrattività e centralità rispetto al sistema urbano.

5. Strategie della variante dell'Ambito 3

Individuato lo scenario che fornisce maggiori garanzie in termini di sostenibilità e di raggiungimento degli obiettivi di Piano, è necessario mettere a punto una strategia operativa che consenta l'attuazione degli interventi in tempi medio-lunghi, per fasi successive garantendo una alta qualità degli insediamenti privati, la flessibilità degli interventi e il potenziamento della "città pubblica".

Come già sottolineato, per questo comparto urbano, rispetto agli intendimenti dei passati strumenti urbanistici, sono cambiati molti aspetti: le proprietà e le esigenze, il mercato e le possibilità di investimento. La strategia per la realizzazione dell'intervento non può quindi essere basata

su di un progetto rigidamente definito in tutte le sue parti ma deve puntare ad un approccio più flessibile che tenga conto delle variazioni e delle modificazioni che possono intervenire pur mantenendo saldo l'interesse pubblico.

Pur adattandosi quindi alle esigenze del momento, l'obiettivo che l'Amministrazione si pone è quello promuovere una la sinergia pubblico-privato, al fine di giungere ad una concreta e effettiva attuazione del comparto attraverso la realizzazione di aree a servizi, la riqualificazione di una zona a confine del centro storico e la creazione della nuova centralità che funge da cerniera e non più da separazione tra le periferie di due realtà.

Nei successivi paragrafi sono quindi definite le principali azioni volte alla progressiva riqualificazione degli spazi pubblici e illustrate le regole normative che verranno adottate per guidare l'attuazione dei singoli piani attuativi.

Per garantire allo stesso tempo flessibilità operativa e adeguati standard qualitativi nella realizzazione del progetto si deve valutare la possibilità di:

- intervenire con compatti di limitate dimensioni;*
- mettere in relazione gli interventi di infrastrutturazione e dei servizi pubblici con i singoli piani di attuazione.*

Si propone di governare l'evoluzione dell'Ambito attraverso una serie coordinata di azioni che ha lo scopo di indirizzare gli interventi garantendo la qualità complessiva e l'autonomia dei singoli piani nel rispetto delle seguenti strategie:

per le Aree pubbliche: realizzazione di un'ampia area a servizi posta in direzione ovest – est che prevede:

- spazi verdi attrezzati e aree pavimentate destinate ad attività collettive;*
- realizzazione di percorsi ciclo pedonali dedicati alla mobilità dolce che garantiscono non solo l'attraversamento est-ovest dell'ambito ma anche il collegamento, a seguito di successivi interventi, con altre piste ciclopoidinali e ambiti di trasformazione della città;*

- progressiva eliminazione degli spazi di sosta a raso e creazione di parcheggi pluripiano entro e fuori terra;
- riassetto del sistema viabilistico (ampliamenti e riqualificazioni della viabilità esistente),

per le Aree private:

- riconversione delle aree attualmente dismesse e inutilizzate con conseguenti processi di riqualificazione del tessuto edificato limitrofo;
- sostituzione degli edifici produttivi esistenti;
- ridefinizione dei fronti in affaccio all'asse centrale del tracciato ferroviario;
- incentivazione all'insediamento di edifici/complessi plurifunzionali;
- incremento della dotazione di verde piantumato

6. Ipotesi di intervento per la riqualificazione dell'Ambito 3

L'ipotesi di sviluppo dell'Ambito, in relazione agli obiettivi sopra descritti, alla conformazione e stato di fatto, prevede le seguenti azioni di sviluppo:

- 1) progressiva eliminazione delle attuali aree destinate a parcheggio a raso che verranno sostituite con strutture interrate e/o in soprasuolo da destinare ad autosilos da realizzarsi nel sottosuolo degli interventi privati o in aree di proprietà pubblica;
- 2) realizzazione di un'ampia area a servizi posta in direzione ovest – est caratterizzato dalla presenza di spazi verdi attrezzati e piantumati, attraversati da percorso ciclo pedonale in sede propria e spazi destinati ad attività collettive per varie tipologie di utenti (aree giochi, piazza pubblica ecc)
- 3) in ragione sia della configurazione attuale delle proprietà sia degli obiettivi funzionali di interesse pubblico da conseguire, allo scopo di assicurare la fattibilità degli interventi anche per gradi, senza però compromettere la possibilità di ottenere i risultati attesi in ordine alla qualità ambientale/architettonica degli insediamenti, sono state individuate le seguenti tipologie di compatti attuativi:
 - **aree di trasformazione strategiche (TR):** aree poste in affaccio all'attuale asse ferroviario interrato, interessate dalla

realizzazione dello spazio pubblico e la cui attuazione consentirà l'acquisizione al patrimonio comunale delle aree necessarie al completamento della spina centrale destinata a servizi. Rientrano in questa categoria anche due compatti caratterizzati da una densa presenza di edifici con destinazione produttiva in parte utilizzati. Per ognuna delle aree, in funzione della loro specificità e caratteristiche, è stata predisposta una scheda riportante i dati, i parametri urbanistico/edilizi, le prescrizioni, le indicazioni progettuali e le misure di mitigazione ambientale che verranno inserite in esito al procedimento di VAS.

- **aree consolidate (R)** aree caratterizzate dalla presenza di edifici consolidati aventi differenti destinazioni d'uso e stati di conservazione. Per tali ambiti è consentita la gestione, il mantenimento o il recupero degli immobili esistenti, non precludendo le possibilità di essere coinvolti in una trasformazione più radicale nel rispetto delle indicazioni e prescrizioni riportate nelle specifiche schede.
- 4) riassetto infrastrutturale per garantire l'accessibilità all'ambito attraverso la riqualificazione e potenziamento degli assi esistenti, dei tracciati di collegamento con l'Ambito 2 "Asse Borsano Busto", la creazione di nuove viabilità di collegamento e la realizzazione di percorsi dedicati alla mobilità dolce;

Il disegno complessivo dell'area dovrà privilegiare gli spazi verdi e la mobilità lenta, la realizzazione di un parco lineare integrato da attività pubbliche e private che completano il tessuto lungo il perimetro e creano una nuova centralità che funge da nuovo polo attrattore, cerniera tra i diversi ambiti urbani e completamento del tessuto esistente allo scopo di innestare un processo di riqualificazione diffusa.

La localizzazione delle infrastrutture di interesse pubblico e degli spazi collettivi si estende da est a ovest interessando le attuali aree ad uso pubblico poste a copertura del tracciato ferroviario, opportunamente

riqualificate ed integrate con le aree previste in cessione, così come puntualmente individuate nelle schede dei singoli compatti.

Il coinvolgimento delle aree di trasformazione nella realizzazione del parco lineare nel tratto compreso tra via Magenta e la stazione FNM, permette allo stesso parco di raggiungere una dimensione tale da consentire la progettazione di spazi da destinarsi a differenti funzioni e scopi (aree giochi per bambini, spazi collettivi destinati allo svago e tempo libero ecc). Tali aree di trasformazione assumono quindi rilevanza strategica sia dal punto di vista funzionale che della qualità degli insediamenti.

La qualità ambientale delle realizzazioni e, in particolare, degli spazi ad uso pubblico è ritenuta fondamentale, così come quella delle dotazioni di servizi connesse alla realizzazione degli interventi privati che dovranno perseguire il massimo effetto di aggregazione spaziale e di integrazione funzionale.

Il progetto degli spazi pubblici prevede la creazione di una centralità a ovest della stazione FNM in asse con via Dante che, attraverso P.zza Plebiscito, P.le Facchinetti via Bramante e P.zza Santa Maria, si collega al centro storico cittadino. Il processo di riqualificazione urbana che verrà innescato dall'attuazione dell'ambito consentirà di promuovere azioni mirate alla riqualificazione anche di questi assi di collegamento.

Lungo l'ambito si prevede altresì lo sviluppo di percorsi ciclopedonali in sede propria sia in direzione est-ovest che nord-sud. Tali percorsi, oltre a fungere da elementi di integrazione tra le aree pubbliche e private consentono a ovest, lungo via Marco Polo, di collegarsi alla pista ciclabile esistente di Via Piombina nonché, attraverso viale Sicilia, all'Ambito 1 "Spina verde" e alla pista ciclabile di via Lonate in fase di realizzazione, ad est, a seguito di futuri interventi su aree già di proprietà comunale e aree di trasformazione previste dallo strumento urbanistico, di raggiungere la stazione dello Stato (Ambito 5 "Stazione FS") e a sud di collegarsi con l'Ambito 2 "Asse Borsano-Busto".

L'ipotesi che si prospetta consente di completare l'intero ambito a servizi mediante interventi successivi ognuno dei quali è correlato all'attuazione dei singoli compatti privati. Operando in tal senso sarà pertanto possibile

assistere ad una progressiva traslazione delle attuali aree destinate a parcheggio all'interno di strutture dedicate e la successiva riqualificazione dei sedimi lasciati liberi.

Il punto di forza dell'operazione risiede nel fatto che l'area a servizi sarà costruita in tempi diversi per fasi, ma in contemporanea al recupero e riqualificazione delle aree private. Ciò consentirà di ridurre al minimo i disservizi dovuti allo spostamento degli spazi destinati alla sosta delle auto e attraverso azioni sinergiche pubblico-privato di dotare l'Amministrazione delle risorse necessarie alla realizzazione/sistemazione dell'asse a servizi.

Le aree di proprietà pubblica o di uso pubblico interne al comparto si differenziano per caratteristiche e possibilità di coinvolgimento nello sviluppo dell'intero ambito. Sono presenti aree nude che si prestano ad essere coinvolte con gli ambiti privati nella progettazione delle aree di trasformazione strategica, aree destinate a servizi o di uso pubblico che rappresentano l'asse portante dell'intero progetto e aree edificate. Tutte le aree pubbliche sono coinvolte altresì nel meccanismo della ricollocazione dei volumi derivanti dalle procedure perequative previste dal vigente PGT (17.500,00 mq)

7. Regole e prescrizioni di attuazione dell'Ambito 3

Al fine di garantire l'organica sviluppo dell'ambito si sono definiti dei criteri di attuazione di carattere generale che consentono di gestire gli interventi privati dei singoli compatti garantendo nel contempo la costruzione e realizzazione dell'asse centrale a servizi e definiscono le linee guida per la trasformazione dell'intero ambito:

Viabilità:

- l'attraversamento ovest – est dovrà privilegiare la mobilità ciclopedonale e garantire il passaggio dei mezzi di trasporto pubblico;*
- riqualificazione degli assi viari esistenti anche con interventi di ampliamento in occasione dell'attuazione degli interventi privati*
- realizzazione di un percorso dedicato alla mobilità dolce che garantisca oltre all'attraversamento est-ovest dell'ambito anche il collegamento di quest'ultimo con le reti ciclopedonali esistenti e di previsione (via*

Piombina, stazione FS e attraverso viale Sicilia con la futura pista ciclabile di via Lonate e alla Spina Verde).

- prevedere un attraversamento nord – sud tra via Ugo Foscolo – P.le Barsanti e via Menotti per migliorare l’accessibilità;
- modifica del tracciato di via Monti nel tratto compreso tra via Magenta e via Bezzecce;

Parcheggi:

- progressiva eliminazione dei parcheggi, al fine di ridurre al minimo i disagi e possibili disservizi dovuti all’interruzione del servizio esistente;
- realizzazione di autosilos interrati nel sottosuolo delle aree di trasformazione;
- realizzazione di parcheggi multipiano entro e/o fuori terra su aree specifiche come già individuate dallo schema generale dell’ambito (via Piemonte - P1 e P.le Barsanti - P2);
- prevedere parcheggi multipiano su aree di trasformazione privata se integrati con le altre funzioni ammesse, architettonicamente inseriti nel complessivo studio dell’area di trasformazione;
- i parcheggi multipiano fuori terra dovranno essere progettati ponendo particolare attenzione all’aspetto estetico e all’inserimento degli stessi nel contesto.
- I parcheggi di pertinenza degli interventi non dovranno essere realizzati in soprasuolo, ad eccezione di una quota pari al 10 % che potrà essere prevista a raso, a condizione che gli stessi non vengano realizzati in affaccio all’area interessata dalla asse a servizi centrale;

Arene di trasformazione:

- l’attuazione delle singole aree di trasformazione (TR) è subordinata all’approvazione di uno strumento attuativo che coinvolga il 100% delle proprietà;
- è auspicata la presentazione di un unico piano attuativo che coinvolta due o più aree di trasformazione (TR) (100% delle proprietà); in tale ipotesi, a seguito dello studio complessivo delle aree di trasformazione coinvolte e della loro interazione con l’asse pubblico è ammessa la

possibilità di traslare/concentrare la capacità edificatoria e/o prevedere una diversa distribuzione delle destinazioni d’uso

- la quota minima di standards da garantire dovrà equivalere al 50% della superficie territoriale da reperirsi come riportato nelle schede (cessione in loco, asservimenti all’uso pubblico e/o monetizzazione);
- le aree in cessione non possono essere oggetto di monetizzazione.

Aree consolidate

- ai fabbricati presenti, classificati come aree consolidate (R) verranno riconosciute le superfici lorde di pavimento esistenti come legittimamente autorizzate;
- per le aree consolidate (R), sono ammessi unicamente interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria salvo specifiche indicazioni riportate nelle schede;
- il cambio di destinazione d’uso senza opere, se ammesso dalla scheda specifica, dovrà essere assoggettato a procedura di pianificazione attuativa anche in forma semplificata (permesso di costruire convenzionato/atto d’obbligo);
- le aree consolidate limitrofe ad aree di trasformazione potranno essere coinvolte nello sviluppo dell’intera area di trasformazione (TR) attraverso;

Integrano i criteri sopracitati le seguenti prescrizioni e indicazioni progettuali di carattere generali che forniscono le prime indicazioni che verranno declinate e meglio dettagliate nelle singole schede di trasformazione in relazione alle specificità del singolo comparto di intervento:

- nelle aree di trasformazioni sono previste le seguenti destinazioni d’uso:

PRINCIPALI	SECONDARIE
<i>Terziario, Direzionale e Ricettivo;</i>	<i>Residenziale e Commerciale (Attività relative alla vendita di merci, attività paracommerciali);</i>

- Le funzioni principali possono essere insediate in quota pari al 100% della SLP consentita;
- Le funzioni secondarie sono ammesse in quota massima del 50% della SLP in attuazione;
- Non sono ammesse le seguenti destinazioni d'uso: logistica, autolavaggi, impianti distribuzione carburanti, commercio all'ingrosso, corrieri/spedizionieri, depositi;
- l'attuazione degli interventi è subordinata alla realizzazione di una quota minima di superficie lorda di pavimento pari all'80% della SLP ammessa per ogni area di trasformazione (TR)
- oltre alle cessioni e/o agli asservimenti delle aree standard gli operatori di ogni singola area di trasformazione dovranno riconoscere un contributo urbanizzativo che verrà utilizzato per la riqualificazione delle aree a servizi pubblici dell'ambito;
- le aree verdi, siano esse pubbliche o di pertinenza dovranno essere opportunamente piantumate; in particolare dovranno essere previsti filari di alberi lungo i percorsi ciclo pedonali;
- al fine dell'integrazione tra verde pubblico e privato, non è consentita la realizzazione di recinzioni private in affaccio sulle aree verdi dell'asse centrale;
- le trasformazioni sono subordinate alla verifica della sostenibilità dei carichi aggiuntivi sul sistema di smaltimento delle acque esistente;
- l'ambito è parzialmente interessato dalla fascia di rispetto dei pozzi ad uso idropotabile, pertanto gli interventi ricompresi in da tale fascia dovranno essere coerenti alle prescrizioni della legislazione vigente in materia.
- le trasformazioni non dovranno impedire le attività di manutenzione degli impianti ferroviari e dovranno essere autorizzate ai sensi delle vigenti norme di sicurezza previste ed eventualmente convenzionate con il gestore dell'infrastruttura.

8. Sintesi dei dati quantitativi

L'indice di edificazione da distribuire alle aree di trasformazione strategiche è stato determinato nel rispetto degli indirizzi formulati dall'Amministrazione Comunale, in relazione ai riscontri avuti durante la fase di avvio del procedimento di negoziazione e in ragione dell'applicazione della perequazione di comparto per l'Ambito 3 così come è prevista dal vigente P.G.T., in attuazione della Legge Regionale n. 12/2005.

L'Ambito 3 si estende complessivamente per 172.871,00, (superficie territoriale così come modificata a seguito della correzione del perimetro dell'ambito con il nuovo stato di fatto relativo alla carta tecnica comunale - volo 2016 e alla correzione di errori materiali).

Le superfici destinate a servizi, infrastrutture esistenti (strade, i parcheggi, verde e stazione ferroviaria) e le attrezzature esistenti (mercato, Teatro Sociale ecc.) risultano pari a 77.914,42 mq e precisamente:

Infrastrutture pubbliche e servizi esistenti	Superfici (mq)
Mercato	15.301,72
Teatro Sociale	1.804,22
FNM	4.469,40
Strade e infrastrutture esistenti	25.907,96
Parcheggi e spazi pubblici	25.139,07
Aree verdi	5.292,05
	77.914,42

Considerato inoltre che:

- alle sopra citate aree a servizi si aggiungono le aree destinate a servizi di previsione individuate nell'ambito (mq 5.603,63) per le quali, in coerenza con quanto previsto dal vigente PGT, è attribuito un indice perequativo di 0,15 mq/mq (SLP generata pari a 840,54 mq di SLP);

- ai compatti consolidati (R1, R2, R3 e R4) in ragione di quanto emerso a seguito della procedura di negoziazione vengono garantite le superfici lorde esistenti;
- la cascina individuata al n. 1C dell'elaborato C.11 è gestita dal Piano delle Regole;

le superfici oggetto di perequazione, su cui verrà distribuita la volumetria d'Ambito, risultano pertanto le seguenti:

Comparti perequare	da	Superficie territoriale (mq)
TR3a		14.790,21
TR3b		4.234,46
TR3c		1.642,45
TR3d		16.338,85
TR3e		11.712,15
TR3f		11.724,56
TRC3g		7.620,48
TRC3h		3.225,95
FNM		13.750,00
TOT		85.039,11

La possibilità edificatoria da distribuire alle aree di trasformazione, così come prevista dal vigente PGT risulta pari a 60.000 mq di Superficie Lorda di Pavimento (SLP) alla quale bisogna detrarre la superficie attribuita ai servizi di previsione (indice perequativo 0,15 mq/mq).

Alle aree di trasformazione è pertanto attribuito un Indice territoriale (Ut) pari a 0,6956 mq/mq.

Oltre a tale indice, il PGT rende disponibile una quota di SLP premiale pari a 12.000 mq (20% della SLP di comparto). La distribuzione di tale premio

volumetrico è strettamente connessa al procedimento di pianificazione che risponde allo scopo di incentivare interventi di particolare valenza pubblica, interventi di qualità che si integrino con l'asse a servizi di previsione e interventi performanti in termini di sostenibilità ambientale, tale indice sarà attribuito secondo precisi criteri.

9. Standard urbanistici finalizzati

Lo standard previsto per l'ambito è determinato sulla base di quanto già applicato dal vigente PGT per le aree di trasformazione e di rigenerazione individuate dal Documento di Piano e nel rispetto degli obiettivi d'Ambito volti allo sviluppo di una nuova centralità che funga da polo attrattore per la città di Busto Arsizio attraverso il potenziamento dell'offerta dei servizi e la realizzazione di edifici plurifunzionali.

La presente variante non modifica quanto già riportato nell'allegato G alla deliberazione di approvazione del PGT n. 59/2013 che prevede per l'Ambito 3 una quota di standard pari ad almeno 30.000 mq, a fronte di una SLP prevista di 72.000 mq di cui solo il 50% destinata alla funzione residenziale.

Per le aree di trasformazione, come già indicato nelle regole riportate al paragrafo 8, indipendentemente dalla SLP realizzata, si prevede la garanzia di una quota minima di standard equivalente al 50% della superficie territoriale. Tale quota standard, sulla base dello sviluppo previsto dell'asse pubblico andrà garantita come indicato nelle singole schede di trasformazione attraverso cessione in loco, asservimenti all'uso pubblico e/o monetizzazione.

Le aree previste in cessione non potranno essere oggetto di monetizzazione.

Ogni singolo intervento inoltre, in funzione delle destinazioni e della SLP che intende realizzare, dovrà garantire l'ulteriore quota standard generato, in ragione dei disposti dell'art. 11 delle norme del Piano dei Servizi che prevede per le funzioni terziario/direzionale la garanzia della quota standard pari al 100% della SLP e per le funzioni commerciali fino al

150% salvo quanto previsto dalle normative regionali e statali vigenti in materia.

Nella sviluppo dell'area a servizi dell'intero Ambito si prevede, oltre alla riqualificazione a verde attrezzato della copertura della ferrovia, anche la realizzazione di parcheggi pubblici:

- *Parcheggio pluripiano P1 di circa 600 posti auto (potenziamento dell'attuale parcheggio a raso di P.le dei Bersaglieri)*
- *Parcheggio pluripiano P2 di circa 300 posti auto (edificio di nuova realizzazione da localizzare alle spalle della stazione FNM)*
- *Parcheggi interni alle aree di trasformazione TRa, Tre e TRf di circa 225 posti auto.*

In particolare nell'area P1 si prevede la realizzazione di un edificio destinato a parcheggio pluripiano di 3 Piani fuori terra di complessivi mq 21.600 mentre nell'area P2 la realizzazione di un edificio plurifunzionale di 4 Piani fuori terra di cui il piano terra dedicato ad ospitare la velostazione e servizi pubblici mentre gli altri piani destinati a parcheggio (mq complessivi 12.800). I parcheggi di previsione hanno lo scopo di sostituire e incrementare la sosta già presente nell'intorno della stazione.

Lo standard complessivo dell'ambito risulterà quindi pari alla somma di quello generato dai nuovi interventi, dalle aree a servizi di previsione, dalle aree a parcheggi pluripiano di nuova realizzazione, dalle aree a parcheggio pubblico previste nonché dalla quota dell'asse a servizi centrale opportunamente riqualificato e valorizzato.

Tale standard complessivamente può essere così riassunto:

	Nuovo	Esistente in riqualificazione
Aree di trasformazione	21.084,76	
Aree servizi diffusi	5.603,63	
Multipiano mercato P1 - 3piani	14.400,00	7200
Multipiano FNM P2 - 3piani a P	9.600,00	
Multipiano FNM P2 - PT a servizi	3.200,00	

<i>Parcheggi Tr3a 75 P (conteggiati 30 mq a posto auto)</i>	2.250,00	
<i>Parcheggi Tr3e 75 P (conteggiati 30 mq a posto auto)</i>	2.250,00	
<i>Parcheggi Tr3f 75 P (conteggiati 30 mq a posto auto)</i>	2.250,00	
<i>Area non attrezzate (da riqualificare)</i>	5.879,03	
<i>Parcheggi a pagamento esistenti (da trasformare)</i>		9.811,00
<i>Parcheggi FNM libero (da trasformare)</i>		6.725,00
<i>Parcheggi pertinenza FNM e velostazione (da trasformare)</i>		1.403,00
	66.517,42	25.139,00

10. Criteri di incentivazione

La quota di volumetria premiale prevista dal Documento di Piano (20% della SLP prevista), verrà assegnata in sede di pianificazione attuativa, al fine di incentivare interventi di alta qualità che si integrino efficacemente con l'asse a servizio e contribuiscano alla realizzazione dello stesso.

Nello specifico i criteri sono volti a:

- *migliorare l'integrazione col contesto urbano e ridurre l'impatto indotto sull'ambiente e sul paesaggio dai nuovi interventi e dai relativi nuovi carichi insediativi;*
- *migliorare la buona qualità degli edifici dal punto di vista delle prestazioni energetiche e della progettazione in generale;*
- *contribuire alla realizzazione della città pubblica attraverso una progettazione sinergica pubblico privato degli spazi e delle funzioni.*

Al fine dell'attribuzione dell'edificabilità premiale, in relazione a quanto sopra elencato, sono state individuate puntuali elementi qualitativi ai

quali è stata attribuita una quota della percentuale dell'indice premiale (20% SLP prevista) in relazione al comparto di intervento e al suo coinvolgimento nella costruzione della "città pubblica".

	azioni	Percentuale massima attribuibile						
		TR3a	TR3b TR3c	TR3d	TR3e	TR3f	TR3g	TR3h
a	Realizzazione di edifici a "energia quasi zero" – Nzeb –	4	4	4	4	4	4	4
b	Utilizzo del verde come elemento architettonico	6	3	6	6	6	6	6
c	Integrazione delle aree private con le aree pubblico	6	6	6	6	6	3	3
d	Incremento parcheggi privati a uso pubblico	3	6	3	3	3	6	6
e	Bando per la progettazione	4	4	4	4	4	4	4
f	Realizzazione della parte pubblica anticipata	6	6	6	6	6	6	6
g	Incremento minimo del contributo urbanizzativo pari al 10%	6	6	6	6	6	6	6

Le azioni riportate nella tabella finalizzate ad ottenere l'indice premiale prevedono:

- a) la realizzazione di edifici NZEB (Nearly Zero Energy Building – edificio a energia quasi zero) (4%). Immobili ad altissima prestazione energetica per i quali il fabbisogno energetico è prossimo allo zero come disposto

dal D.Lgs. 192 del 19.08.2005 e dall'allegato al Decreto Interministeriale 19.06.2017 nonché dalla normativa regionale in materia;

- b) la realizzazione di immobili dotati di coperture verdi (3%) e/o di elementi vegetazionali integrati in facciata sotto forma di verde pensile e verticale condominiale (3%);
- c) l'integrazione tra spazi pubblici e privati è riferibile sia agli spazi verdi che alle corti interne degli edifici privati che assumono una valenza pubblica. L'integrazione è possibile tramite una progettazione in continuità del verde pubblico/privato o la realizzazione di percorsi pedonali e/o di piazze interne negli edifici di nuova realizzazione. (esempi riportati al paragrafo 13).

Integrazione spazi verdi attrezzati: uso pubblico su almeno il 60% dell'area verde pertinenziale (3%) o uso pubblico del 100% del verde pertinenziale attraverso l'eliminazione delle recinzioni (6%).

Integrazione spazi pubblici (corti interne): realizzazione di percorsi di uso pubblico di attraversamento (3%) o realizzazione di corte interna d'uso pubblico (6%).

- d) la realizzazione posti auto da asservire all'uso pubblico in quota eccedente rispetto quanto richiesto dalla normativa di piano per un numero minimo di 25 (3%) fino a un massimo di 50 posti auto (6%);
- e) l'attivazione di procedura a devidenza pubblica assimilabile al concorso di idee (art. 56 D.Lgs. 50/2016) per la selezione del progetto dell'area di trasformazione. La maggioranza della commissione aggiudicatrice sarà composta da membri indicati dall'Amministrazione Comunale. L'operatore, in fase di progettazione, dovrà attenersi a quanto emerso dal citato concorso;
- f) la realizzazione delle opere pubbliche previste dal piano attuativo anticipata rispetto all'intervento privato (6%);
- g) la maggiorazione del contributo urbanizzativo previsto nel Piano Attuativo in quota minima del 10% (2%) incrementabile del 5% fino ad un massimo del 20% (6%)

3.3 Le modifiche alla normativa del Piano delle Regole

Come anticipato nell'introduzione al presente capitolo, all'apparato normativo del Piano delle Regole vengono apportate alcune modifiche ed integrazioni che sono riassumibili nelle seguenti macro-categorie:

- modifica normativa (MN),
 - adeguamento normativo alle leggi regionali o nazionali sopravvenute – (AN)
 - specificazione normativa (SN)
- errore materiale (ER)

Di seguito si riporta una tabella sintetica ove sono elencati gli articoli che sono interessati dalle modificazioni di cui sopra ed i principali argomenti di modifica.

Il testo completo delle modifiche viene presentato all'interno dell'Allegato 1 al presente Rapporto Ambientale.

	Cod.	Art.	descrizione
1	ER	art. 4	Erroaneamente riportata " l'altezza media ponderale inferiore a 2,10 m ..." correzione a 2,40 m, in conformità a quanto indicato nella definizione dell'altezza H (altezza dei fabbricati) comma 1 lett.a).
2	SN	art. 4	Specificati gli elementi che rientrano nel parametro Verde Filtrante (Vf) e le caratteristiche dei posti auto (P).
3	SN	art. 5 comma 4	Specificata la definizione delle altezze delle autorimesse ed accessori pertinenziali a confine, eliminando l'indicazione dell'altezza interna (h).
4	ER	art. 5 comma 5	Eliminato il rimando ad altro comma, in quanto in contrasto con il proseguo del testo dal medesimo comma.

5	SN	art. 5 comma 7	Inserita specificazione sulle recinzioni di tipo "aperto" (50% della superficie). Eliminata la descrizione delle caratteristiche delle recinzioni in zona agricola dall'art. 5 con rimando allo specifico Titolo IIIC delle norme.
6	SN	art. 6 comma 4 e 10	Riportata l'indicazione di alcune destinazione d'uso già presenti nelle norme (autolavaggi e terziario avanzato) erroneamente non inserite nell'articolo 6 al comma 4, e conseguente aggiornamento delle tabelle delle destinazioni d'uso per le diverse zone al comma 10. Traslata la destinazione d'uso "studi professionali" dalla categoria direzionale alla categoria terziaria e commerciale.
7	MN	art. 6 comma 4 e 10	Introdotta la destinazione d'uso a parcheggi pluripiano al comma 4 e conseguente aggiornamento delle tabelle delle destinazioni d'uso per le diverse zone al comma 10.
8	ER	art. 6 comma 4 e 10	Eliminata la dicitura: "attività artigianali con SLP inferiore a 600 mq" in quanto già ricompresa nell'indicazione "attività di produzione di beni". Nella tabella al comma 10 è stata erroneamente indicata come non ammissibile la destinazione a residenze assistite in zona A1, la- destinazione invece è ammessa ai sensi dell'art. 16.
9	SN	art. 8	Meglio esplicitata la normativa relativa ai Piani Attuativi
10	SN	art. 10	Inserita la destinazione di terziario avanzato nella verifica dei posti auto pertinenziali. Attività già presente nella norma, ma non riportata nella tabella.
11	AN	art. 10 comma 5	Aggiornata la legge di riferimento per la dotazione dei depositi delle biciclette negli edifici di nuova costruzione.
12	AN	art. 10 comma 6	Inserito nuovo comma che prescrive, in casi specifici, la predisposizione all'allaccio per l'installazione di infrastrutture elettriche per la ricarica dei veicoli, ai

			sensi del recente aggiornamento dell'art. 4 del DPR 380/2001.				
13	MN	art. 11 comma 9 e 10	Inseriti due commi relativi alla possibilità di monetizzazione dei posti auto pertinenziali nel tessuto urbano consolidato		art. 25 comma 5 art. 26 comma 5 art. 28 comma 5	politica dello strumento urbanistico di recupero e riconversione dei fabbricati esistenti.	
14	SN	art. 16 comma 4 art. 17 comma 4	Specificata la possibilità di recuperare le superfici coperte non completamente chiuse nelle zone A in coerenza con la politica riportata nelle modalità di intervento di cui all'art.19.	20	SN	art. 31 comma 3	Specificato il comma al fine di migliorare la comprensione nell'applicazione della deroga di cui al punto 3, introdotta a seguito di una osservazione in sede di approvazione PGT.
15	SN	art. 19	Eliminati i rimandi alle modalità di intervento poiché ridondanti e già riportati nei successivi articoli.	21	SN	art. 32 comma 2	Riportata nella tabella delle destinazioni d'uso per le zone C2, la medesima terminologia utilizzata all'art. 6 - disciplina delle destinazioni d'uso.
16	AN	art. 20	Modificati i riferimenti normativi relativamente alle categorie di intervento edilizio previste nel DPR 380/2001 anziché L.R. 12/2005. Meglio esplicitate alcune definizioni.	22	ER	art. 33	erroneamente è stata indicato il riferimento alla tavola C.1 anziché C8
17	AN	art. 20 comma 6	Allineata la modalità di intervento Re - Ristrutturazione edilizia con quanto dettato dalla normativa nazionale vigente.	23	SN	art. 34 comma 2 art. 35 comma 2	Minime modifiche del testo finalizzate a migliorare la comprensione dello stesso.
18	MN	art. 16 comma 3 art. 18 comma 3 art. 24 comma 3 art. 25 comma 3 art. 26 comma 3 art. 28 comma 3 art. 29 comma3	Introdotta una modifica dell'ammissibilità delle destinazioni d'uso secondarie per gli edifici di nuova costruzione, togliendo i riferimenti alle percentuali.	24	SN	art. 36 comma 3 art. 37 comma 3 art. 38 comma 3	Specificazione degli elementi che non concorrono alla definizione del parametro edilizio H (altezza dei fabbricati) per le zone D (D1, D2 e D3).
19	SN	art. 24 comma 5	Introdotto un paragrafo per la gestione del tessuto consolidato esistente in conformità e coerenza con la	25	MN	art. 37	Introdotta la sottozona D2a con conseguente modifica della denominazione e descrizione della zona. Modificata di alcuni parametri urbanistici ed edili.
				26	MN	art. 38	Modificata la denominazione della zona D3 e integrata la descrizione. Modificata di alcuni parametri urbanistici ed edili.
				27	SN	art. 40	Inserite le caratteristiche relative alle recinzioni da

			realizzarsi in zona agricola E1 ed E2 con maggiore dettaglio rispetto alla precedente norma.
28	ER	art. 41	Ampliato il riferimento normativo all'intero articolo della LR 12/2005 e smi.
29	SN	art. 45 comma 4	Precisazione in merito agli edifici ricadenti in aree destinate alla viabilità esistente.
30	SN	art. 46 comma 6	Inserita la possibilità, per gli edifici esistenti ricadenti in fascia di rispetto, di eseguire di ristrutturazione edilizia previo ottenimento dell'autorizzazione da parte dell'ente titolare del vincolo.
31	SN	art. 47	Esplicitata l'attività di autolavaggio già presente in altri articoli della norma ed erroneamente non inserita nel presente articolo.
32	SN	Art. 52 Comma 1	Eliminata tabella delle classi di sensibilità paesistica e, a seguito della revisione della tavola della sensibilità, tolta la classe con sensibilità paesistica molto bassa (1).
33	AN	art. 53 comma 1	Modifica del comma 1 ai sensi della normativa vigente.
34	MN	art. 65 comma 1	Inserimento tra le categorie commerciali di una nuova categoria MSV1a con Superficie di Vendita compresa (SdV) 501 – 1000 ma limitatamente al non alimentare. Modifica della Superficie di Vendita della categoria MSV2 da 1000 mq a 1500 mq massimo con conseguente adeguamento della categoria commerciale MSV3.
35	SN	art. 66 comma 3, 4 e 6	Specificate le nuove categorie di medie strutture di vendita in relazione alle zone di PGT a seguito della modifica dell'articolo 65 comma 1.
36	SN	art. 67 comma 4	Meglio esplicitato il comma in funzione a quanto già previsto dall'art. 69.
37	SN	art. 69 comma 1 e 3	Specificata la quantità di aree a standard dovute dagli insediamenti commerciali in relazione alle nuove categorie di medie strutture come introdotte all'art. 65 comma 1.

38	ER	art. 69 comma 6	Erroneamente indicato comma 12 anziché comma 7
39	ER	Allegato 1 e 2	Correzione di errori materiali Inserimento di Piani attuativi presenti in cartografia e non riportati negli allegati. Meglio specificato alcuni dati riportati nella tabella.
40	ER	Allegato 3	Modificato il rimando all'art. "10" del DdP e sostituita con art."11" in tutte le schede dell'allegato. Nell'Ambito n.1 erroneamente indicata "...50% della Slp massima ..." anziché 10% in analogia all'Ambito n. 3 Modificato il perimetro dell'Ambito n. 4 a seguito della rettifica del perimetro centro storico di Borsano. Modificato il perimetro dell'Ambito n.5, eliminando un fabbricato condominiale erroneamente inserito.

Dalla Relazione di Variante si riportano le specificazioni in merito alle principali modificazioni apportate alla normativa.

In totale sono state apportate 40 modifiche alle Norme del Piano delle Regole di cui 8 relative a correzioni di errori materiali (ER), 5 ad adeguamenti normativi (AN), 6 a modifiche di normativa (MN) e 21 specificazioni di normativa (SN).

A seguito dell'adeguamento alla normativa nazionale della definizione di Ristrutturazione edilizia (Re), si è provveduto altresì ad allineare le modalità di intervento previste per gli immobili vincolati e di interesse storico, architettonico e ambientale di cui all'elaborato C.11.

Le modifiche apportate sono riscontrabili nelle tabelle riassuntive dei beni vincolati di cui all'Allegato D "Modifiche elaborato C.11". Si evidenzia infine che sono state inserite nell'elaborato C.11 due nuove schede: n. 138 "villino Colombo" (già individuato nell'azionamento come bene vincolato ma erroneamente senza scheda) e n. 52C "Cascina Maestrona" (repertoriata a seguito di segnalazione).

Infine sono state apportate modifiche grafiche alle tavole C5 "Nuclei di antica formazione. Tipologie degli spazi non edificati" inserendo la perimetrazione degli "ambiti di riorganizzazione della città esistente" (n. 1 Piazza Venzaghi e n. 3 – San Michele) ed eliminando per tali ambiti la campitura relativa agli "spazi da riprogettare attraverso interventi di riqualificazione urbanistica e ambientale" in quanto da disciplinarsi in attuazione delle relative schede (allegato 3 alle Norme del P.d.R.). Analogamente, per gli interventi interessati da pianificazione attuativa, così come individuati dagli elaborati vigenti di Piano, si è provveduto ad eliminare le aree destinate a verde privato da "conservare e tutelare" poiché gestite dalle singole convenzioni nonché a rettificare quelle oggetto di ordinanza di demolizione per la tutela della pubblica sicurezza.

DESTINAZIONI D'USO

L'art. 6 al comma 4 delle Norme del Piano delle Regole individua le categorie di destinazioni d'uso. All'interno di ogni singola categoria sono stati identificati specifiche destinazioni.

Nella categoria "Terziaria e commerciale" sono state introdotte sia le "Attività di terziario avanzato" intese quali attività di comunicazione e marketing, programmazione informatica, attività legate al web e più in generale tutte quelle attività che non producono direttamente beni materiali che i parcheggi pluripiano (vedasi paragrafo precedente).

Sono stati inoltre rimossi dalla categoria "Direzionale" gli "Studi professionali" per inserirli in quella "Terziaria e commerciale".

Nella categoria "Produttiva" è stata eliminata la dicitura "Attività artigianali con SLP inferiore a 600 mq" in quanto già compresa nell'"Attività di produzione di beni" che non individua limitazioni dimensionali. Le attività di produzione di beni si configurano come attività artigianali indipendentemente dall'estensione della superficie linda di pavimento, pertanto l'indicazione eliminata risulta semplicemente un refuso derivante dalle classificazioni del precedente strumento urbanistico generale (P.R.G.).

All'interno delle singole zone urbanistiche la norma disciplina le destinazioni d'uso principali e quelle secondarie ovvero compatibili.

Le destinazioni d'uso secondarie risultano ammesse negli edifici con prevalente destinazione residenziale in ragione di una percentuale massima della S.I.p. esistente e al numero dei piani dell'edificio. L'applicazione di tale norma ha determinato notevoli difficoltà in quanto molti edifici risultano aver già saturato le percentuali consentite e, in altri casi, la possibilità di mutare la destinazione d'uso è risultata limitata a porzioni di singole unità immobiliari.

Al fine di permettere un pieno utilizzo degli immobili si è ritenuto di semplificare la norma eliminando i riferimenti alle quote percentuali e limitandole unicamente al numero di piani dell'edificio. L'applicazione di tale norma è riferita, nei nuclei di antica formazione, sia agli edifici esistenti che a quelli di nuova costruzione, mentre negli altri ambiti della città consolidata è da applicarsi ai soli edifici di nuova costruzione, agevolando così la possibilità di insediare differenti funzioni all'interno degli immobili esistenti alla data di approvazione del P.G.T.. Tale possibilità risulta in linea con quanto disposto dall'art. 52, comma 2 della L.R. 12/2005 e s.m.i. ai sensi del quale "I mutamenti di destinazione d'uso di immobili non comportanti la realizzazione di opere edilizie, purché conformi alle previsioni urbanistiche comunali ed alla normativa igienico-sanitaria, sono soggetti esclusivamente a preventiva comunicazione dell'interessato al Comune".

PARCHEGGI

Una criticità riscontrata all'interno dei nuclei di antica formazione (zone A1, A2, A3 e B5), riguarda la necessità di reperire spazi a parcheggio pertinenziali nei casi di mutamento di destinazione d'uso di immobili esistenti. Spesso il reperimento di tali parcheggi rappresenta un vero e proprio impedimento alla riconversione di edifici inutilizzati, non consentendo di fatto la riqualificazione di parte della città.

In una visione più generale, risulta quindi opportuno creare spazi organizzati, anche pubblici, destinati alla sosta in aree a corona dei centri

e pertanto, al fine di incrementare le risorse destinate alla costruzione di nuove aree di sosta o al potenziamento di quelle esistenti, si prevede la possibilità di monetizzare la quota di parcheggi pertinenziali. Tale facoltà, nel rispetto degli obiettivi di Piano volti alla conservazione, valorizzazione del patrimonio storico-architettonico e alla sua piena utilizzazione, è finalizzata al recupero degli edifici esistenti e non è concessa agli interventi che prevedono la totale demolizione con ricostruzione per i quali è obbligatorio il reperimento in loco anche delle quote pertinenziali. Per le rimanenti zone ricadenti nel tessuto urbano consolidato, sempre nell'ottica di riconversione degli edifici esistenti e riduzione di consumo di suolo, si prevede di poter chiedere la monetizzazione di quota parte (50%) dei parcheggi pertinenziali dedicati ad utenti e visitatori solo a seguito di verifica della sostenibilità ambientale e viabilistica. In ogni caso non è monetizzabile la quota di parcheggi pertinenziali da riservare agli addetti. Tale modifica normativa finalizzata a rendere meno gravosa la possibilità di effettuare cambi di destinazione d'uso e mantenere in attività gli edifici esistenti, limitando processi di dismissione e conseguenti fenomeni di degrado urbano, deve essere accompagnata da una politica certa di incentivazione alla realizzazione di parcheggi sia pubblici che privati a disposizione di tutta la cittadinanza, in parti strategiche della città consolidata e nei nuclei di antica formazione. A supporto di tale scelta è stata introdotta all'art. 6, commi 4 e 10, nella categoria terziaria e commerciale, la destinazione d'uso Parcheggi Pluriplano ammettendola come destinazione secondaria in quasi tutto il territorio comunale.

MODALITÀ DI INTERVENTO NEI CENTRI STORICI

Gli edifici ricadenti all'interno dei nuclei di antica formazione sono stati classificati sulla base del valore architettonico e/o storico testimoniale come segue: T1 – edifici vincolati e di pregio storico / architettonico e ambientale; T2 – edifici civili tradizionali, interessati singolarmente per il rapporto con l'ambiente e con il tessuto urbano storico; T3 – edifici di recente costruzione, privi di valore storico / ambientale.

Le tavole C.6.1/3, C.6.2/3, C.6.3/3, riferite ai centri storici di Busto Arsizio, Sacconago e Borsano, riportano per gli edifici di tipo 'T1', 'T2', 'T3' le seguenti modalità di intervento: Restauro (Rs), Risanamento conservativo (Rc), Ristrutturazione edilizia parziale (Rp), Ristrutturazione edilizia (Re) e Demolizione con ricostruzione (Dr).

In particolare gli edifici ricadenti in classe T2 sono definiti come "...edifici e tessuti storici stratificati su impianti originari, che connotano per le loro caratteristiche di riconoscibilità testimoniale i nuclei storici. Comprende edifici di conformazione tradizionale che esprimono le qualità insediative e architettoniche più tipiche della tradizione abitativa locale e che contribuiscono nel loro complesso ad imprimerne al tessuto storico il suo specifico volto, non monumentale, ma propriamente civile. Si tratta di edifici interessanti sia singolarmente, sia per il rapporto che instaurano con l'ambiente e con i nuclei di antica formazione." Il recupero e la riqualificazione degli immobili deve assicurare la conservazione dell'impianto tipologico e morfologico, il recupero volumetrico e funzionale di fienili, magazzini e depositi, mentre gli interventi di demolizione con ricostruzione assimilati ad interventi ristrutturativi sono consentiti solo qualora venga dimostrata l'impraticabilità del recupero.

Fatto salvo l'aspetto tipologico, dai sopralluoghi effettuati è emerso che per molti edifici ricadenti in classe T2 le modalità di intervento previste dal vigente strumento attuativo non consideravano l'effettivo stato dei luoghi: ad esempio sono state individuate modalità di intervento volte al mantenimento degli immobili per edifici che non presentavano elementi architettonici meritevoli di tutela o addirittura in buona parte crollati, e quindi irrecuperabili se non mediante interventi di radicale sostituzione. Nell'ambito quindi di una complessiva verifica delle modalità di intervento sugli edifici T2 si è provveduto a modificare la definizione di Ristrutturazione edilizia (Re) uniformandola ai disposti della normativa nazionale che assimila a tale modalità gli interventi di demolizione e ricostruzione con mantenimento della volumetria preesistente. È stato inoltre previsto il mantenimento delle tipologie edilizie e il rispetto degli

allineamenti delle cortine in affaccio a strade e spazi pubblici, nonché il recupero e il riutilizzo di eventuali elementi architettonico – decorativi. Qualora l'intervento ristrutturativo preveda la demolizione con ricostruzione dovrà essere posta particolare attenzione al disegno complessivo del tessuto storico e pertanto tali interventi dovranno prevedere il mantenimento della sagoma, della morfo–tipologia e degli allineamenti preesistenti salvo modifiche finalizzate ad un miglior inserimento ambientale nel tessuto esistente. Per tali interventi non sarà consentito monetizzare i parcheggi pertinenziali ai sensi dell'Art. 10, comma 4, delle Norme del Piano delle Regole.

Visto quanto sopra sono state verificate le modalità di intervento edilizio riportate nelle tavole e modificate assoggettando a Ristrutturazione edilizia parziale (Rp) gli edifici che hanno conservato elementi architettonici e costruttivi originari e che hanno contribuito a definire l'immagine della città storica e a Ristrutturazione edilizia (Re) gli edifici degradati, fatiscenti e/o che negli anni hanno subito modifiche perdendo il loro valore mnemonico.

All'interno della normativa dei nuclei di antica formazione è stata inoltre rilevata una contraddizione tra i disposti normativi di cui all'Art. 19 (Edifici in classe T2) con il quale si auspica il recupero volumetrico e funzionale di fienili, magazzini, depositi a condizione che siano stati legittimamente autorizzati e il parametro "Indice fondiario (If)" coincidente con l'indice esistente che non consentirebbe il recupero dei volumi sopra descritti. Considerato che l'orientamento del Piano è di favorire il recupero volumetrico, si è provveduto ad inserire una specifica nota nel parametro indice fondiario (If) che consente tale possibilità

ZONE C2 – AREE PRODUTTIVE DI MATRICE STORICA

Problematiche inerenti le modalità di intervento sugli edifici esistenti sono stati rilevati anche nelle zone C2 – Aree produttive di matrice storica. Si tratta di aree densamente edificate, poste per la maggior parte ad ovest del centro cittadino e caratterizzate in prevalenza dalla presenza di tessuto produttivo. Solo a seguito di sopralluoghi è stato possibile

accertare la valenza storico - architettonica e quindi confermare la previsione di mantenimento e riqualificazione di alcuni edifici. In altri casi le esigenze dettate dai processi produttivi nel corso dei decenni scorsi hanno comportato interventi di ampliamento e/o modifica delle strutture esistenti, portando di fatto a complessi privi di valore architettonico o mnemonico e quindi assoggettabili a interventi di demolizione con ricostruzione. Alla dismissione delle attività è seguita in alcuni casi la parcellizzazione degli stabili di medio-piccole dimensioni con conseguente insediamento di attività artigianali, in altri casi la demolizione di interi complessi ha lasciato spazio ad ampi vuoti urbani.

Analogamente sono state verificate e modificate le modalità di intervento sugli edifici residenziali ed è stata introdotta la modalità Risanamento conservativo (RC) per gli immobili di particolare pregio storico – architettonico.

A seguito della ricognizione effettuata si è provveduto a modificare le tavole C.7 "Analisi del tessuto produttivo di matrice storica" e C.8 "Tessuto produttivo di matrice storica: modalità di intervento".

Zone D2 – Zone produttive - commerciali e D3 – Zone produttive

Le zone D2, localizzate principalmente lungo l'asse del Sempione, sono caratterizzate da un tessuto densamente edificato costituito da immobili in prevalenza produttivi. La principale modifica operata dalla variante è da riferirsi ai parametri "altezza dei fabbricati" (H) e "rapporto di copertura" (Rc). Per quanto concerne l'altezza dei fabbricati è stato previsto l'incremento della stessa da 11 m a 14 m, così da garantire agli operatori di sfruttare l'intero indice edificatorio in relazione al rapporto di copertura, specificando quali manufatti non concorrono al calcolo dell'altezza complessiva (H). In riferimento al rapporto di copertura la Norma ha previsto una differenziazione in base alla destinazione d'uso dell'immobile: per le destinazioni d'uso produttive sarà consentito coprire una percentuale pari al 60% della superficie fondiaria in quanto le attività produttive difficilmente possono svilupparsi su più piani mentre per le destinazioni d'uso non produttive la percentuale rimane al 40%.

All'interno delle zone D2 è stata inoltre inserita la zona "D2a" corrispondente alle aree sulle quali sorgono edifici produttivi realizzati mediante procedura attuativa e individuate dal Piano quali "Piani attuativi attuati". All'interno delle zone D2a, a differenza di quanto previsto nelle zone D2, non è consentito insediare medie strutture di vendita di interesse territoriale (MSV3) in quanto tali zone sorgono all'interno della città consolidata e potrebbero portare a rilevanti problemi legati ai flussi di traffico.

Le zone D3 ricadono in ambiti circoscritti del territorio comunale e principalmente lungo via Cassano Magnago. Al fine di garantire la possibilità di ampliare le attività in essere ed evitare fenomeni di dismissione e trasferimento nei Comuni contermini, per tali zone si è provveduto ad incrementare l'indice fondiario (If) da 0,30 mq/mq a 0,60 mq/mq. Conseguentemente è stato modificato il parametro "Rapporto di copertura" (Rc) consentendo una percentuale pari al 60% agli interventi di tipo produttivo e del 40% agli interventi aventi destinazione d'uso non produttiva. Infine l'altezza è stata incrementata da 7,5 m a 14 m specificando quali manufatti non concorrono al calcolo dell'altezza complessiva (H) come già indicato per le zone D2.

MEDIE STRUTTURE DI VENDITA

Dall'applicazione delle norme del Piano di Governo del Territorio e a seguito di segnalazioni di operatori di Settore è risultato che le categorie di medie strutture di vendita, così come previste dal vigente P.G.T. all'art. 65 del Titolo V "Norme per il commercio", limitavano di fatto l'attrattività del territorio impedendo la riqualificazione ed il riutilizzo di immobili esistenti, riducendo quindi la possibilità di rigenerazione della città esistente.

Considerato che per legge le medie strutture di vendita sono raggruppate in un'unica categoria caratterizzata da superfici di vendita (SdV) comprese tra mq. 250 e mq. 2.500 e che è facoltà dei Comuni individuare delle sottocategorie in funzione della superficie di vendita e/o della categoria

merceologica, si è quindi ritenuto opportuno modificare la ripartizione inserendo una nuova categoria di media struttura di vendita di prossimità MSV1a ed innalzando la dimensione della media struttura di vendita di rilevanza locale MSV2.

La nuova categoria MSV1a ricomprende attività commerciali con superficie di vendita tra 501 e 1.000 mq limitatamente alla categoria merceologica non alimentare. L'insediamento della stessa è ammesso sia nei nuclei di antica formazione che nelle zone B5 e B6b, per le quali prima era attivabile la sola categoria MSV1 (fino a 500 mq. di superficie di vendita).

Per la categoria MSV2 è stata incrementata la superficie di vendita da mq. 1.000 a mq. 1.500. A fronte di ciò sono stati modificati anche i requisiti generali relativi alla dotazione di spazi ed attrezzature pubbliche di cui all'art.69 specificando che, nel rispetto di quanto già previsto nel vigente P.G.T., le Medie strutture di vendita con SdV superiore a 1000 mq devono garantire una dotazione di standard pari al 150% della S.I.p. in progetto.

Con la nuova ripartizione si è cercato di rendere il territorio più interessante e appetibile per l'insediamento di attività che ad oggi non sono ancora presenti.

Si ricorda infine che l'insediamento delle MSV soggiace a valutazioni ed analisi specifiche che ben disciplinano le verifiche da eseguire sia rispetto alla rete commerciale che al contesto urbanistico-territoriale e paesistico-ambientale da redigere, nella forma di Relazione di Progetto o Rapporto d'Impatto, come previsto dai "Criteri per l'insediamento delle medie strutture di vendita" approvati dalla Giunta Comunale con deliberazione n. 28/2015.

4 ANALISI DI COERENZA INTERNA

Come anticipato e condiviso all'interno del Documento di Scoping la presente procedura di Variante, per quanto riguarda il Documento di Piano, è relativa alla migliore specificazione delle modalità attuative per l'Ambito di Trasformazione 3, pertanto l'analisi di coerenza riguarderà un confronto tra l'impostazione assunta dalla nuova scheda proposta e gli obiettivi del PGT vigente che non verranno modificati.

Nella presente analisi si terrà inoltre conto delle principali modificazioni proposte per la normativa di Piano delle Regole.

In generale si riscontra una corrispondenza positiva tra quanto contenuto nella proposta di Variante e gli obiettivi della strategia di Documento di Piano che non subisce variazioni.

In particolare tutti gli obiettivi che si riferiscono alla rigenerazione urbana trovano riscontro nelle modifiche apportate ai meccanismi attuativi dell'AdT 3 che, da solo, costituisce uno dei maggiori elementi di valore sia per la localizzazione, sia per le funzioni insedabili, sia per le qualificazioni legate a nuovi elementi della rete del verde che sarà in grado di esprimere e che può contribuire al rafforzamento della REC mettendo in campo un sistema di stepping stones.

Per quanto concerne le modifiche introdotte alla normativa in tema di commercio, riguardando aree già insediate o previste dal PGT vigente, non modifica nella sostanza gli impatti previsti, potendosi presumere una maggiore qualificazione degli spazi data dalla possibilità di introdurre aree per la sosta sotterranea e di realizzare aree verdi in superficie.

Trattandosi di Variante parziale che si focalizza su tematiche ben definite e, in particolare sul Documento di Piano e sul Piano delle Regole, gli obiettivi riferiti al Piano dei Servizi non trovano applicazione e, d'altro canto, non si riscontrano contenuti di Variante che possano contrastare con un loro raggiungimento.

5 ANALISI DEL QUADRO PROGRAMMATICO E VALUTAZIONE DI COERENZA ESTERNA DELLA VARIANTE

Nel Rapporto Ambientale sono stati analizzati i Piani e Programmi che costituiscono il quadro programmatico sovralocale di riferimento per la Variante in oggetto e, immediatamente di seguito alla trattazione del singolo strumento, è stata svolta l'analisi di coerenza esterna volta a valutare la congruenza tra gli indirizzi sovraordinati e la strategia della Variante.

5.1 Piani e Programmi di livello sovralocale e relativa analisi di coerenza esterna

Si propone di seguito l'elenco aggiornato di Piani e Programmi la cui analisi è stata concordata in sede di I Conferenza, che, a differenza di quanto previsto in quella sede, non contiene il riferimento al PGT vigente in quanto si è convenuto con le autorità di VAS che il confronto tra i contenuti della proposta di Variante ed il PGT sia già stato adeguatamente affrontato nel capitolo precedente nell'ambito dell'analisi di coerenza interna cui si rimanda.

ENTE	PIANO/PROGRAMMA
Regione Lombardia	PTR – Piano Territoriale Regionale e componente paesaggistica (PPR)
Provincia di Varese	PTCP – Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

5.1.1 PIANO TERRITORIALE REGIONALE (PTR)

Considerazioni in merito alla Coerenza esterna tra obiettivi di Piano ed obiettivi relativi al Sistema Metropolitano del PTR

La razionalizzazione e miglior definizione delle condizioni di trasformabilità per l'AdT 3 si pongono in armonia con gli obiettivi di PTR legati alla riqualificazione e valorizzazione delle aree urbane riducendo la pressione su quelle inedificate.

L'alta centralità ed accessibilità dell'ambito nel fanno un'area dove mettere in campo strategie di sviluppo sostenibili sia dal punto di vista dell'assetto territoriale che della fruizione.

Per quanto concerne le restanti modificazioni apportate all'apparato normativo non si riscontrano particolari elementi che entrino in diretto contrasto con gli obiettivi di PTR.

Considerazioni in merito alla Coerenza esterna tra obiettivi di Piano ed obiettivi relativi al Sistema Territoriale della Pianura Irrigua del PTR

Non vi sono tematiche della Variante che trattino in modo diretto le aree rurali se non la miglior definizione delle caratteristiche che devono avere le recinzioni al loro interno.

Non si riscontrano modificazioni che inducano azioni in grado di determinare pressioni negative sul comparto agricolo in termini di riduzione o frammentazione dei coltivi o l'introduzione di elementi che possano determinare fenomeni di degrado o abbandono.

5.1.2 PIANO PAESISTICO REGIONALE (PPR)

Coerenza tra la strategia della Variante e gli indirizzi del PPR

Paesaggi dei ripiani diluviali e dell'alta pianura asciutta - Indirizzi di tutela

La Variante non prevede modificazione delle aree urbanizzate, tuttavia introduce norme di dettaglio atte a preservare le caratteristiche peculiari della partitura agricola esistente, entrando nel merito delle modalità con

la quale devono essere realizzate le recinzioni al fine di minimizzare gli impatti negativi sull'intorno.

Poli urbani ad alta densità - Indirizzi di tutela

La Variante non interviene a modificare nella sostanza l'assetto che dovrà assumere l'AdT 3, contenendo prevalentemente criteri di intervento e razionalizzazione degli spazi da rispettare in sede di implementazione.

Senza dubbio la liberazione degli spazi dell'asse centrale est-ovest con conseguente incremento delle dotazioni a verde ha effetti positivi di ampio spettro rispetto qualificando anche le aree circostanti dal punto di vista della percezione paesaggistica.

Indicazioni dalla cartografia

La cartografia non evidenzia particolari elementi di pregio o di attenzione che possano essere interferiti dalle azioni di Variante.

Fenomeni di degrado

1. Aree di frangia destrutturate

La Variante non incide direttamente sulla trattazione delle aree di frangia restando valide le strategie generali del PGT vigente.

2. Centri e nuclei storici soggetti a perdita di identità e riconoscibilità

Il disegno compositivo definito per l'AdT 3 ne incrementa i livelli di qualità anche dal punto di vista percettivo anche in considerazione del fatto che l'ambito può configurarsi quale porta sud di accesso al centro cittadino.

3. Aree produttive / logistiche

La Variante introduce specificazioni normative atte a razionalizzare la trattazione degli spazi aperti pertinenziali alle aree produttive e commerciali al fine di rendere più praticabile la loro trasformabilità in caso di necessità di ampliamento o riorganizzazione.

La modifica delle modalità insediative dei comparti commerciali in termini di dimensioni ammissibili può avere impatti diversificati dal punto di vista paesaggistico che dipendono dall'attenzione che viene posta all'atto di

presentazione della richiesta di permesso di costruire o altro titolo abilitativo. Senza dubbio l'intento è quello di favorire strutture edilizie che siano accompagnate dalla realizzazione di spazi per la sosta sotterranei evitando la creazione di piastre uniformi per la sosta attorno alle unità di vendita..

5.1.3 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA PROVINCIA DI VARESE (PTCP)

Considerazioni in merito alla Coerenza esterna tra le azioni di Variante e gli obiettivi tematici del PTCP.

Sistema socio – economico

La proposta di Variante trova attinenza con il punto 5 dell'elenco di cui all'inizio del presente paragrafo in quanto la parziale modifica delle condizioni di trasformabilità dell'AdT 3 favorisce la realizzazione del prospettato recupero e riqualificazione di un'area centrale del sistema urbano che può fungere da volano per operazioni diffuse di rigenerazione. Il mantenimento della funzione terziaria e direzionale nell'ambito consente inoltre di dare parziale attuazione all'obiettivo di innovazione della struttura economica provinciale potendosi.

Mobilità, logistica e reti tecnologiche

La proposta di Variante favorisce la trasformabilità dell'AdT 3 localizzato in un punto strategico della struttura urbana e favorito dalla presenza della stazione ferroviaria.

Accanto ad un'elevata accessibilità la nuova impostazione data alla scheda d'ambito favorisce una razionalizzazione delle percorrenze interne e della sosta veicolare.

La modifica degli articoli di Piano delle Regole relative alle dimensioni massime ammissibili per le MSV2 non dovrebbe mutare sostanzialmente le condizioni di traffico, sebbene occorra precisare che le autorizzazioni commerciali sono in ogni caso soggette ad una preventiva analisi di dettaglio sul traffico generato e le influenze che questo ha sul traffico esistente.

Polarità urbane e insediamenti sovracomunali

Tramite la riorganizzazione delle condizioni di trasformabilità dell'AdT 3 la proposta di Variante favorisce la rigenerazione dell'ambito confermando la funzione terziaria e direzionale che garantisce il mantenimento del ruolo di polarità di Busto Arsizio sia nell'ambito meridionale della Provincia di Varese, sia per l'asse del Sempione.

Ambiti agricoli

La Variante non prevede modifiche al tessuto urbanizzato che possano interferire con gli ambiti agricoli periurbani.

L'introduzione di norme riguardanti la gestione delle recinzioni favoriscono una migliore percezione paesaggistica degli spazi agricoli, senza limitare le possibilità multifunzionali che possono esprimere tali aree.

Valorizzazione paesistica dei boschi

Non pertinente

Rete ecologica

La configurazione assunta dall'AdT 3 favorisce la realizzazione di un disegno coerente delle aree centrali al fine di ottenere una rete verde che dalla spina est-ovest sopra l'infrastruttura ferroviaria abbia delle diramazioni / collegamenti indiretti anche all'interno delle singole porzioni di aree di trasformazione.

In tal senso si configura la realizzazione di una stepping stone in posizione strategica al centro del tessuto urbano che può divenire volano per interventi diffusi di potenziamento dei servizi ecosistemici connessi.

Per quanto concerne le aree agricole l'introduzione di norme riguardanti le recinzioni al fine di renderle maggiormente permeabili consente di migliorare le condizioni di realizzabilità dei percorsi di connessione ecologica previsti dal PGT.

Obiettivi per le polarità urbane

La revisione delle condizioni di trasformabilità dell'AdT 3 rispetta gli indirizzi del PTCP per le polarità urbane disposte lungo il Sempione.

In particolare la conferma della funzione terziaria / direzionale consente di favorire la creazione di un polo per servizi di scala sovra comunale altamente accessibile tramite treno (anche dall'aeroporto di Malpensa) e non direttamente connesso all'asse della SS 33 come richiesto dal PTCP.

Coerenza tra la strategia della Variante e gli indirizzi contenuti nell'apparato cartografico e nelle NdA del PTCP

TAV. AGR1

La Variante non prevede modifiche al tessuto urbanizzato che possano interferire con gli ambiti agricoli periurbani con elevati gradi di fertilità. Le modificazioni introdotte all'apparato normativo per quanto concerne le aree agricole favoriscono la loro tutela e la multifunzionalità operativa.

TAV. MOB1

L'ideale prolungamento della SS 527 evidenziato in cartografia intercetta direttamente l'AdT 3 per il quale è prevista una razionalizzazione delle condizioni di circolazione veicolare interna che favoriscono comunque la mobilità dolce.

In sintesi, pur non precludendo la possibilità che si mantenga il collegamento viario est-ovest non è presumibile che il tracciato possa configurarsi come alternativa efficiente interessata da traffico di attraversamento.

Il sistema generale dell'attraversamento est-ovest di Busto Arsizio deve essere affrontato in un'ottica allargata che consideri un ambito sovra comunale che esula da quanto direttamente trattato dalla presente proposta di Variante.

TAV. PAE1

La proposta di Variante rispetta le indicazioni di cui all'articolato normativo connesso agli elementi presenti nella tavola PAE1, soprattutto laddove da un lato favorisce la trasformabilità di un ambito centrale connotato da rilevanti problematiche di degrado paesaggistico, dall'altro interviene sulla tutela del sistema rurale tramite l'introduzione di norme di dettaglio che disciplinano la predisposizione delle recinzioni.

TAV. PAE 3

La proposta di Variante non interferisce direttamente con gli elementi della REP cartografati.

TAV. RIS5

Non si presuppongono interferenze con gli elementi evidenziati dalla Tavola.

6 CRITERI DI SOSTENIBILITÀ ASSUNTI E COERENZA DELLA VARIANTE

In sede di Prima Conferenza di VAS è stato proposto e condiviso un elenco di Criteri di Sostenibilità assunti per la valutazione con i quali è stata confrontata la strategia di Variante.

1. Contenere il consumo di suolo e la sua impermeabilizzazione

La proposta di Variante non modifica le previsioni del PGT vigente in termini di previsione di trasformazioni e, di conseguenza, non introduce ulteriori aree soggette a potenziale consumo di suolo.

Per quanto concerne la riduzione delle quote di impermeabilizzazione soprattutto nelle aree densamente urbanizzate, la nuova impostazione proposta per l'AdT 3 consente di equilibrare le aree edificate con aree di cessione e pubbliche adeguatamente attrezzate come aree verdi o dotate di sistemi di gestione delle acque meteoriche che possano garantire adeguati livelli di permeabilità.

Analoghi effetti positivi dovrebbe sortire la modifica apportata alla normativa commerciale introducendo la possibilità di ampliare le MSV2 con il risultato di poter ottenere edifici dotati di parcheggi sotterranei con la possibilità di realizzare limitate aree verdi permeabili nelle superfici pertinenziali.

2. Riqualificare e rifunzionalizzare il tessuto urbano consolidato intervenendo in particolare sulle aree degradate, sottoutilizzate o dismesse

Le specificazioni introdotte dalla proposta di Variante per l'AdT3 dovrebbero favorire il processo di rigenerazione urbana della fascia est-ovest un tempo interessata dalla presenza dei binari ferroviari con positive ricadute in termini di ricucitura e qualificazione di un'area nei pressi del nucleo storico

3. Compattare la forma urbana

La proposta di Variante non modifica le previsioni del PGT vigente in termini di previsione di trasformazioni e, di conseguenza, non introduce ulteriori aree soggette a potenziale consumo di suolo, favorendo la rigenerazione di un ambito connotato dalla presenza di vuoti urbani la cui riorganizzazione può contribuire ad ottenere un razionale compattamento della forma urbana.

4. Contribuire ad un miglioramento della qualità dell'aria

I contenuti della proposta di Variante non hanno attinenza diretta con il criterio, sebbene si possa rimarcare che favorire la trasformazione di un ambito come l'AdT 3 ad elevata accessibilità ferroviaria, può contribuire alla riduzione della circolazione di mezzi a motore privati con conseguente riduzione di emissioni inquinanti in atmosfera.

5. Incentivare il risparmio idrico (sia come efficienza di utilizzo sia come riduzione dei consumi) e la tutela delle acque superficiali e sotterranee

I contenuti della Variante non modificano nella sostanza le previsioni insediative del PGT vigente e, di riflesso, anche i consumi presunti.

L'introduzione di un criterio di incentivazione alla trasformazione per l'AdT3 specificamente rivolto alla realizzazione di edifici NZEB è coerente con il criterio.

6. Incentivare il risparmio energetico, sia come efficienza di utilizzo sia come riduzione dei consumi

I contenuti della Variante non modificano nella sostanza le previsioni insediative del PGT vigente e, di riflesso, anche i consumi presunti.

L'introduzione di un criterio di incentivazione alla trasformazione per l'AdT3 specificamente rivolto alla realizzazione di edifici NZEB è coerente con il criterio.

7. Contribuire ad un miglioramento del clima acustico

La razionalizzazione del sistema di circolazione veicolare e della sosta nell'AdT 3 può contribuire ad una riduzione di eventuali disturbi acustici da traffico.

8. Migliorare il sistema viabilistico locale e ridurre la pressione del traffico sui centri abitati, incentivando al contempo la mobilità dolce

Come accennato al punto precedente uno degli esiti della nuova conformazione proposta per l'AdT 3 la razionalizzazione del sistema di circolazione e sosta. Inoltre l'alta accessibilità delle funzioni di nuova localizzazione sarà garantita dalla presenza della stazione ferroviaria.

Per quanto concerne le variazioni apportate alla normativa commerciale, la modifica delle dimensioni massime ammissibili per le MSV2 non dovrebbe mutare sostanzialmente le condizioni di traffico, sebbene occorra precisare che le autorizzazioni commerciali sono in ogni caso soggette ad una preventiva analisi di dettaglio sul traffico generato e le influenze che questo ha sul traffico esistente.

9. Conservare e migliorare la qualità ecologica complessiva del contesto tramite interventi che contribuiscano all'attuazione delle Reti Ecologiche di livello regionale e provinciale e tramite la costruzione della Rete Ecologica Comunale

La proposta di Variante favorisce la trasformazione dell'AdT 3 tramite un sistema di aree verdi che costituisce un insieme fortemente connesso che può svolgere un ruolo come stepping stone di rete ecologica.

10. Tutelare e valorizzare i caratteri identitari del territorio dal punto di vista paesaggistico ed ambientale

La promozione della trasformazione dell'AdT 3 consente di recuperare una vasta area urbana localizzata immediatamente a sud del NAF, che potrebbe candidarsi a divenire "porta" della città.

11. Tutelare l'attività agricola e valorizzare il territorio rurale

Non vi sono previsioni della Variante che possano mettere in crisi la sussistenza della produzione agricola attuale.

12 Mitigare i rischi territoriali (naturali ed antropici)

Non vi sono contenuti della Variante direttamente associabili a questo criterio. Senza dubbio si può affermare che le modificazioni introdotte non mutano nella sostanza il quadro dei rischi riscontrabili a livello comunale.

7 VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI ATTESI DELLA VARIANTE SUL CONTESTO DI ANALISI

Ai fini della valutazione degli effetti attesi dalle modifiche contenute nella Variante in oggetto sul contesto di analisi sono state prodotte nel Rapporto Ambientale delle tabelle comparative nelle quali sono state presentate per ogni componente:

- Lo scenario generale, le criticità e le risorse / sensibilità rilevate in sede di analisi e già anticipate all'interno del Documento di Scoping. In questa fase verranno prodotti ulteriori aggiornamenti e/o approfondimenti anche sulla scorta delle indicazioni emerse in sede di Conferenza di Apertura del procedimento di VAS.
- Le influenze che sulla componente hanno le modifiche introdotte dalla Variante.

La Variante ha come prioritario obiettivo la migliore specificazione delle modalità attuative per l'Ambito di Trasformazione 3 cui si aggiungono alcune modificazioni apportate alla normativa di Piano delle Regole. L'analisi del Rapporto Ambientale si è concentrata pertanto sia sulla nuova definizione dell'AdT 3, sia su quelle modifiche alle NTA del Piano delle Regole che sono da assoggettare a valutazione secondo la normativa regionale di riferimento.

La DGR 3836/2012, infatti, al punto 2.3, determina quali contenuti di una Variante possono essere esclusi dalla VAS e dalla Verifica di Assoggettabilità:

Sono escluse dalla valutazione ambientale e dalla verifica di assoggettabilità le seguenti varianti al Piano dei Servizi e al Piano delle Regole:

- a) Per le modifiche degli elaborati di piano finalizzate:

- Alla correzione di errori materiali e rettifiche;

- All'adeguamento e aggiornamento cartografico, all'effettiva situazione fisica e morfologica dei luoghi, ivi inclusi gli effettivi perimetri dei boschi, o per rettifica dei perimetri di ambiti o piani attuativi derivanti dalle effettive risultanze catastali e delle confinanze;
 - Al perfezionamento dell'originaria previsione localizzativa di aree per servizi e attrezzature pubbliche di interesse pubblico o generale, anche a seguito delle risultanze catastali e delle confinanze;
 - Ad interpretazioni autentiche di disposizioni normative tra loro contrastanti o comunque che necessitano di chiarimento da parte del Consiglio Comunale;
 - Specificare la normativa di piano, nonché a renderla congruente con le disposizioni normative sopravvenute, eccettuati espressamente i casi in cui ne derivi una rideterminazione ex novo della disciplina delle aree;
 - Ad individuare ambiti territoriali in attuazione di disposizioni di legge statale o regionale.
- b) Modifiche necessarie per l'adeguamento del piano alle previsioni localizzative immediatamente cogenti contenute negli strumenti nazionali, regionali o provinciali di pianificazione territoriale, già oggetto di valutazione ambientale
- c) Per variazioni allo strumento urbanistico comunale finalizzate:
- All'apposizione del vincolo espropriativo, per opere già cartograficamente definite e valutate in piani sovraordinati o per la reiterazione del vincolo stesso;
 - A garantire la cessione o retrocessione di aree per attrezzature pubbliche o di interesse pubblico e generale, qualificate come improprie o inserite nei piani di alienazione o valorizzazione immobiliare delle amministrazioni comunali;
- d) Per le modifiche dei piani e dei programmi elaborati per la pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli consequenti a provvedimenti di autorizzazione di opere singole che hanno per legge l'effetto di variante, ferma restando l'applicazione della disciplina in

materia di VIA, la valutazione ambientale strategica non è necessaria per la localizzazione delle singole opere;

- e) *Per le variazioni dirette all'individuazione delle zone di recupero del patrimonio edilizio esistente di cui all'art. 27 della legge 5 agosto 1978 n. 457 o dirette a modificare le modalità di intervento nelle suddette zone, nel caso in cui non cocretino ristrutturazione urbanistica, incremento di peso insediativo e riduzione di aree per attrezzature pubbliche e di interesse pubblico e generale;*
- f) *Per varianti che prevedono, esclusivamente, la riduzione degli indici urbanistici e delle volumetrie.*

In considerazione di quanto contenuto nella disciplina regionale, di seguito si richiamano le modifiche proposte per l'apparato normativo e la verifica compiuta nel Rapporto Ambientale rispetto a quali siano effettivamente da assoggettare alla valutazione e quali da escludersi:

	Cod.	Art.	Verifica ex DGR 3836/2012
1	ER	art. 4	NO VALUTAZIONE
2	SN	art. 4	NO VALUTAZIONE
3	SN	art. 5 comma 4	NO VALUTAZIONE
4	ER	art. 5 comma 5	NO VALUTAZIONE
5	SN	art. 5 comma 7	NO VALUTAZIONE
6	SN	art. 6 comma 4 e 10	NO VALUTAZIONE
7	MN	art. 6 comma 4 e 10	DA VALUTARE
8	ER	art. 6	NO VALUTAZIONE

		comma 4 e 10	
9	SN	art. 8	NO VALUTAZIONE
10	SN	art. 10	NO VALUTAZIONE
11	AN	art. 10 comma 5	NO VALUTAZIONE
12	AN	art. 10 comma 6	NO VALUTAZIONE
13	MN	art. 11 comma 9 e 10	NO VALUTAZIONE
14	SN	art. 16 comma 4 art. 17 comma 4	NO VALUTAZIONE
15	SN	art. 19	NO VALUTAZIONE
16	AN	art. 20	NO VALUTAZIONE
17	AN	art. 20 comma 6	NO VALUTAZIONE
18	MN	art. 16 comma 3 art. 18 comma 3 art. 24	NO VALUTAZIONE

		comma 3 art. 25 comma 3 art. 26 comma 3 art. 28 comma 3 art. 29 comma3		25 MN art. 37 DA VALUTARE PARZIALMENTE
				26 MN art. 38 DA VALUTARE
				27 SN art. 40 DA VALUTARE
				28 ER art. 41 NO VALUTAZIONE
				29 SN art. 45 comma 4 NO VALUTAZIONE
				30 SN art. 46 comma 6 NO VALUTAZIONE
				31 SN art. 47 NO VALUTAZIONE
				32 SN Art. 52 Comma 1 NO VALUTAZIONE
				33 AN art. 53 comma 1 NO VALUTAZIONE
19	SN	art. 24 comma 5 art. 25 comma 5 art. 26 comma 5 art. 28 comma 5	DA VALUTARE	34 MN art. 65 comma 1 DA VALUTARE
20	SN	art. 31 comma 3	NO VALUTAZIONE	35 SN art. 66 comma 3, 4 e 6 NO VALUTAZIONE
21	SN	art. 32 comma 2	NO VALUTAZIONE	36 SN art. 67 comma 4 NO VALUTAZIONE
22	ER	art. 33	NO VALUTAZIONE	37 SN art. 69 comma 1 e 3 NO VALUTAZIONE
23	SN	art. 34 comma 2 art. 35 comma 2	NO VALUTAZIONE	38 ER art. 69 comma 6 NO VALUTAZIONE
24	SN	art. 36 comma 3 art. 37 comma 3 art. 38 comma 3	NO VALUTAZIONE	39 ER Allegato 1 e 2 NO VALUTAZIONE
				40 ER Allegato 3 NO VALUTAZIONE

Rispetto alle tabelle valutative di cui al capitolo 9 del Rapporto Ambientale si riportano di seguito le indicazioni di mitigazione proposte per scongiurare le eventuali influenze negative delle azioni di variante rilevate sulle componenti analizzate.

Demografia e dinamiche economiche

Occorrerà valutare con attenzione in sede di presentazione dei singoli PA riferiti all'AdT 3, che vi sia un relativo equilibrio tra le funzioni previste evitando, se possibile, di avere un'offerta di locali eccedente le possibilità di assorbimento da parte della domanda. Ci si riferisce in particolar modo alla funzione residenziale dato anche l'evidente rallentamento della dinamica demografica negli ultimi anni.

Infrastrutture per la mobilità e traffico

Nelle operazioni di riqualificazione degli spazi centrali dell'ambito deve essere data la precedenza alla razionalizzazione e riorganizzazione dei flussi veicolari.

In tal senso sarebbe opportuno che in corrispondenza delle intersezioni tra viabilità ordinaria e percorsi ciclo-pedonali vi fosse un'attenzione progettuale volta a garantire la fruibilità mista degli spazi con precedenza alle utenze deboli.

Potrebbero essere indicativamente sondate anche queste possibilità di gestione degli spazi:

- zona a traffico limitato con precedenza ciclopedonale
- zona 30 con sagomatura degli spazi carrabili atta a rallentare fortemente i veicoli a motore e separazione netta degli spazi per i diversi utenti
- zona condivisa, sull'esempio delle sharing streets sperimentate sia in Europa che negli USA, molto vicine alle nostre ZTL, ma prive della segnaletica verticale (se non quella che avverte dell'ingresso nella suddetta zona). La filosofia alla base di tali aree è quella che, sempre in presenza di un limite di velocità stabilito per tutta la zona, in assenza di

segnali, automobilisti e ciclisti sono indotti a prestare più attenzione a quello che li circonda.

Il sistema di monitoraggio dovrà rendere conto dell'evoluzione delle condizioni generali del traffico urbano e di attraversamento. Nel caso di dati di criticizzazione occorrerà produrre una verifica approfondita atta a comprendere se ed in che misura tali dinamiche negative siano da imputare al sistema commerciale e porre le adeguate condizioni di mitigazione.

Idrografia e gestione delle acque

Occorrerà verificare le condizioni di drenaggio offerte dalle nuove aree permeabili dell'ambito in relazione con le caratteristiche di vulnerabilità delle acque sotterranee e con la presenza del fascio di binari interrato che corre al di sotto della porzione centrale dell'ambito.

Nell'ottica di garantire il drenaggio urbano sostenibile dovranno essere predisposti sia nei compatti privati che nelle aree pubbliche adeguati sistemi di gestione delle acque meteoriche al fine di limitare i fenomeni di allagamento, anche in concordanza con quanto contenuto nel Regolamento Regionale n. 7 del 23 novembre 2017 "Regolamento recante criteri e metodi per il rispetto del principio dell'invarianza idraulica ed idrologica ai sensi dell'articolo 58 bis della legge regionale 11 marzo 2005, n. 12"

Suolo e sottosuolo – Dinamica insediativa e uso del suolo

Occorrerà verificare le condizioni di drenaggio offerte dalle nuove aree permeabili dell'ambito in relazione con le caratteristiche di vulnerabilità delle acque sotterranee e con la presenza del fascio di binari interrato che corre al di sotto della porzione centrale dell'ambito.

Nell'ottica di garantire il drenaggio urbano sostenibile dovranno essere predisposti sia nei compatti privati che nelle aree pubbliche adeguati sistemi di gestione delle acque meteoriche al fine di limitare i fenomeni di allagamento, anche in concordanza con quanto contenuto nel Regolamento Regionale n. 7 del 23 novembre 2017 "Regolamento recante

criteri e metodi per il rispetto del principio dell'invarianza idraulica ed idrologica ai sensi dell'articolo 58 bis della legge regionale 11 marzo 2005, n. 12"

Occorrerà prestare attenzione, in sede di presentazione dei singoli PA dell'AdT3, a garantire, accanto alla previsione di mix funzionale, anche un'adeguata separazione tra le funzioni tra loro potenzialmente incompatibili in relazione soprattutto ai flussi di traffico generati ed alle necessità in merito a spazi per la sosta temporanea di veicoli commerciali. Ciò si traduce in una razionalizzazione degli spazi internamente all'ambito che, accanto all'attenzione agli utenti deboli della strada, preveda anche una separazione dei flussi residenziali da quelli commerciali.

Anche per quanto concerne le aree verdi di cessione, oltre ad un loro disegno unitario complessivo, dovrà essere garantita un'adeguata offerta di spazi attrezzati per il gioco o lo sport in relazione ai possibili futuri fruitori.

Paesaggio ed elementi storico-architettonici

Per l'AdT3, In sede di valutazione dei PA sulle aree private, occorrerà verificare non solo la massima rispondenza al disegno generale proposto, ma anche l'armonizzazione delle nuove edificazioni ed infrastrutture con il contesto circostante che presenta a sua volta elevati caratteri di disomogeneità compositiva.

La difficoltà insita nelle operazioni di ricucitura legate all'AdT 3 risiede nel fatto che le porzioni urbane a nord e a sud della fascia ferroviaria non sono state pianificate per dialogare tra loro e oltre a ciò le aree e gli edifici prospicienti ai binari sono state concepiti per essere dei "retri" ed ora si trovano in primo piano lungo il nuovo asse centrale.

Sarebbe di un qualche interesse concentrare l'attenzione sull'intersezione fisica e ottica tra via Dante ed il piazzale della stazione al fine di farne veramente una sorta di porta per il centro cittadino.

Ecosistema, natura e biodiversità

In sede di valutazione dei PA connessi all'AdT 3 occorrerà prestare attenzione affinché le aree verdi connesse alle trasformazioni non si configurino come semplici elementi di qualificazione paesaggistica, ma possano svolgere anche un ruolo all'interno di un disegno più complessivo di rafforzamento delle connessioni ecosistemiche locali.

La realizzazione effettiva del disegno di rete ecologica comunale in ambito agricolo esula dalle competenze specifiche del PGT e rientra nel campo di politiche di ampio raggio che devono essere messe in campo dall'amministrazione comunale al fine di coinvolgere i coltivatori / proprietari dei terreni a contribuire al raggiungimento dei risultati programmati.

In tal senso dovrebbe essere il sistema di monitoraggio a rendere conto degli sviluppi della realizzazione della REC al fine di comprendere quali siano le migliori strategie da attivare.

Rumore

In sede di valutazione delle proposte di PA per l'AdT3 dovrà essere verificata la corretta distribuzione delle funzioni internamente ai sub-ambiti al fine di evitare la compresenza di recettori sensibili ed attività a grande richiamo di traffico o di fruitori anche in ore notturne.

Consumi energetici

Come già verificato il tema dei consumi energetici deve essere affrontato tramite un monitoraggio di scala comunale che verifichi non solo lo stato di fatto della componente, ma anche il grado di raggiungimento ed efficacia delle azioni contenute nel PAES.

Radiazioni

In caso di necessità di installare impianti di trasmissione telefonica o radiotelevisiva occorrerà in prima istanza riferirsi alla tavola B6 del PGT vigente nella quale sono evidenziate le aree sensibili e i relativi areali di rispetto.

6.2 Considerazioni conclusive

In conclusione dell'analisi occorre innanzi tutto ribadire che la Variante in oggetto non modifica né la strategia generale che impronta il PGT vigente, né il dimensionamento generale in termini di consumo di suolo non edificato e abitanti insediabili.

Gli scopi precipui della Variante sono dichiarati dalla deliberazione di avvio del procedimento e dagli atti complementari incluso l'atto di indirizzo con cui il consiglio comunale ha dettato la cornice di senso entro la quale produrre ragionamenti per il rilancio della trasformazione dell'AdT 3.

In conseguenza di ciò l'analisi del presente capitolo si è soffermata solo sugli elementi portanti della Variante che possono configurare azioni in grado di interagire con le componenti di contesto.

Relativamente all'AdT 3 la Variante propone una suddivisione interna, con la possibilità di intervenire per compatti, rispettando tuttavia un disegno complessivo ben definito che può subire minime variazioni in relazione alle funzioni effettivamente insediate ed alle necessità che queste esprimono in ordine alla gestione del traffico veicolare ed all'organizzazione degli spazi pubblici.

In generale una migliore definizione delle condizioni di trasformabilità dell'ambito favorisce l'attuazione della previsione di PGT vigente con contestuale riqualificazione di un comparto strategico dal punto di vista della localizzazione e dell'accessibilità.

Il valore aggiunto che viene introdotto dalla Variante è costituito da un'attenta trattazione delle superfici a verde che dovrebbero formare nel

complesso un sistema di spazi fortemente interrelato che qualifica l'area centrale dell'ambito dal punto di vista percettivo e può configurarsi anche come elemento della rete verde comunale con funzioni di stepping stone all'interno di un comparto densamente urbanizzato e povero di spazi verdi pubblici di ampio respiro.

Oltre a ciò il sistema delle aree verdi configura un elemento di permeabilizzazione del suolo che incrementa le potenzialità del drenaggio urbano. Questo tema deve essere tuttavia attentamente considerato rispetto all'elevato grado di vulnerabilità degli acquiferi sotterranei.

Altro valore aggiunto della Variante è quello di proporre una razionalizzazione del traffico veicolare non solo dal punto di vista dei percorsi, ma anche da quello della sosta, indirizzando le trasformazioni verso la creazione di parcheggi multipiano esterni alla piastra centrale che sostituiscano gli attuali parcheggi a raso incrementando l'offerta di posti.

In considerazione delle funzioni terziarie e direzionali insediabili e del ruolo di polarità che esprime la città di Busto Arsizio, questa scelta non può che favorire le propensioni localizzative di future imprese.

A ciò si aggiunge anche la non secondaria presenza della stazione ferroviaria che garantisce un'accessibilità alternativa e diretta all'ambito collegandolo non solo all'area metropolitana milanese, ma anche all'aeroporto di Malpensa.

Dall'analisi effettuata non emergono particolari effetti negativi o nuove pressioni determinate dalle scelte di variante, sebbene alcune cautele devono essere inevitabilmente riservate alla fase di valutazione dei Piani Attuativi di promozione privata:

1. Innanzi tutto deve essere mantenuta nel tempo un'adeguata attenzione al rispetto del disegno complessivo dell'ambito da parte dell'amministrazione comunale. Data la delicatezza della posizione e dato il suo candidarsi a "porta" della città storica è necessario che venga mantenuto un certo rigore nel chiedere che i progetti di intervento siano quanto più possibile rispondenti agli indirizzi della presente variante e alle prescrizioni contenute nelle schede.

2. Entrando nel dettaglio delle funzioni ammissibili occorrerà senza dubbio ricercare sempre il migliore equilibrio al fine di evitare commistioni tra attività tra loro potenzialmente incompatibili in termini soprattutto di impatto acustico e richiamo di traffico, ma anche in termini di necessità di spazi aperti e composizione paesaggistica.
3. La trattazione della piastra centrale dovrà tenere conto di una pluralità di fruitori e della necessità di gestire gli spazi di co-utilizzo con adeguate tecniche progettuali.

Si approfondisce di seguito la valutazione riguardo le modifiche apportate all'apparato normativo del Piano delle Regole.

L'introduzione all'art. 6 della funzione relativa ai parcheggi multipiano deve tenere conto che la localizzazione dei parcheggi pluripiano deve essere armonizzata con le condizioni di circolazione veicolare del contesto circostante, pertanto, in sede di definizione dei progetti di dettaglio, dovranno essere attentamente valutate le ripercussioni sugli itinerari del traffico locale e di attraversamento.

Le modificazioni apportate al comma 5 degli art. 24, 25, 26 e 28 sono funzionali a favorire il recupero e la riconversione di superfici attualmente a destinazione produttiva, contigue ad aree residenziali. Si introduce il principio secondo cui è possibile demolire e ricostruire utilizzando come parametro la slp esistente e non l'indice di zona. Dal punto di vista delle ricadute in termini ambientali non si rilevano particolari problematiche stante anche la precisazione aggiunta che tali pratiche debbano essere gestite tramite pianificazione attuativa e non con interventi diretti.

Le modifiche apportate all'art. 37 hanno una duplice valenza:

- Allineare i parametri urbanistici alla condizione dello stato di fatto delle attività produttive attualmente insediate (e in tal senso la modifica non è oggetto di valutazione)

- Attribuire il vincolo del Rapporto di Copertura al 40% alle aree commerciali al fine di favorire, in sede di interventi di riconversione del produttivo, un miglioramento qualitativo del comparto urbano. In tal senso si ritiene che quest'ultima modifica non comporti criticizzazione delle componenti di contesto, ma anzi, contribuisca a migliorare i livelli di sostenibilità dello sviluppo urbano.

Le modifiche apportate all'art. 38 agiscono su compatti urbanizzati caratterizzati da livelli di densità e copertura dei suoli piuttosto elevata. L'incremento dell'indice insediativo e del relativo Rapporto di Copertura ha la valenza di un allineamento rispetto alle edificazioni di pari genere dislocate nell'intorno al fine di omogeneizzare l'area.

Non si rileva l'insorgenza di particolari effetti in termini di consumo, utilizzo o copertura del suolo.

Senza dubbio, in sede di presentazione di proposte di ampliamento delle strutture edilizie sarà necessario valutare il rispetto di quanto contenuto nell'art. 58bis della LR 12/2005 relativamente al drenaggio urbano sostenibile al fine di garantire compatti urbani qualitativamente migliori rispetto a quelli attualmente esistenti.

Potrebbe essere il caso di associare alle proposte di ampliamento di tali compatti interventi di compensazione esterna da attuarsi in aree già individuate dal PGT come potenziali luoghi di sviluppo di politiche di valorizzazione ambientale.

Ci si riferisce ad esempio all'Ambito di Trasformazione Spina Verde per il quale sono previsti interventi di qualificazione ambientale da attuarsi lungo il tracciato lineare appositamente individuato in alternativa alla previgente previsione di una viabilità di collegamento.

Potrebbe essere richiesto ai soggetti attuatori dei compatti di cui all'art. 38 di contribuire direttamente o tramite un meccanismo di monetizzazione dedicata (con raccolta dei contributi in apposita voce di bilancio destinata a questo specifico meccanismo compensativo) alla realizzazione degli obiettivi di valorizzazione ambientale da effettuarsi nelle porzioni di proprietà pubblica dell'ambito di trasformazione.

L'introduzione della classe MSV1a consente di avere strutture di vendita adeguate alla domanda di attività che possano occupare superfici esistenti site nel NAF o nelle aree a maggiore densità. Tali attività dovrebbero garantire la presenza di una rilevante quota di fruitori che vi si reca a piedi o in bicicletta con una riduzione degli impatti generati da traffico indotto. Tale caratteristica dovrebbe comunque essere attentamente valutata in sede di presentazione di domanda di autorizzazione commerciale.

Per quanto concerne la proposta di incremento delle superfici massime per le MSV2 da 1.000 mq a 1.500 mq si ribadisce anche in questo caso che la Variante non introduce nuovi ambiti a carattere commerciale, ma introduce una modifica normativa atta a qualificare gli spazi esistenti e le strutture programmate all'interno del PGT vigente.

L'ottica della Variante è quella di favorire strutture edilizie dalle dimensioni tali da supportare parcheggi in sottosuolo potendosi riservare le aree pertinenziali in superficie a parcheggio (ma in un'ottica qualificante) e a verde (limitatamente alle necessità delle attività).

In termini generali in una realtà complessa come quella di Busto Arsizio, che non solo si configura come una polarità urbana, ma è inserita all'interno di strutture metropolitane dalle dinamiche solo parzialmente prevedibili e programmabili, la modifica apportata dalla Variante non dovrebbe comportare gravi criticizzazioni nel sistema della circolazione veicolare e nei volumi di traffico esistenti e previsti dal PUT.

A conferma di quanto detto si fa presente che al punto 5.5 dell'allegato 1 all'"Avviso di rettifica - Deliberazione Giunta regionale 20 dicembre 2013 - n. X/1193 «Disposizioni attuative finalizzate alla valutazione delle istanze per l'autorizzazione all'apertura o alla modifica delle grandi strutture di vendita conseguenti alla d.c.r. 12 novembre 2013 n. X/187 'Nuove linee per lo sviluppo delle imprese del settore commerciale', pubblicata sul BURL n. 53, Serie Ordinaria del 31 dicembre 2013" (BURL - Serie Ordinaria n. 15 - Mercoledì 09 aprile 2014) è presentata la metodologia di calcolo dell'indotto veicolare dalla quale si desume che la soglia per il cambio di

parametri è fissata a 3.000 mq di superficie di vendita per il settore alimentare e a 5.000 mq di superficie di vendita per il settore no food.

Tab. 1 - Veicoli attratti + generati ogni mq di superficie di vendita alimentare [1]

Superficie di vendita alimentare [mq]	Veicoli ogni mq di superficie di vendita alimentare			
	Venerdì (1)	Venerdì (2)	Sabato-Domenica (1)	Sabato-Domenica (2)
0 - 3.000	0,25	0,20	0,30	0,25
3.000 - 6.000	0,12	0,10	0,17	0,14
> 6.000	0,04	0,03	0,05	0,03

Tab. 2 - Veicoli attratti + generati ogni mq di superficie di vendita non alimentare [1]

Superficie di vendita non alimentare [mq]	Veicoli ogni mq di superficie di vendita non alimentare			
	Venerdì (1)	Venerdì (2)	Sabato-Domenica (1)	Sabato-Domenica (2)
0 - 5.000	0,10	0,09	0,18	0,15
5.000 - 12.000	0,08	0,06	0,14	0,12
> 12.000	0,05	0,04	0,06	0,04

Considerando che questi parametri sono fatti propri anche da numerosi regolamenti comunali lombardi in tema di autorizzazione di medie strutture di vendita, risulta evidente che il passaggio da 1.000 a 1.500 mq non comporta criticizzazione della componente.

Si precisa infine che senza dubbio la tematica di gestione del traffico in sede di strutture commerciali è rilevante, ma si precisa che deve essere trattata all'interno di un'ottica almeno urbana, se non di bacino, utilizzando adeguatamente il sistema di monitoraggio come unico metro di confronto per valutare l'evoluzione della componente e provvedere eventualmente ad una mitigazione delle criticità emergenti.

Con riferimento in particolare al documento del Comune di Busto Arsizio "Criteri per l'insediamento di medie strutture di vendita" di approfondimento al PGT vigente, sarebbe opportuno estendere l'obbligatorietà della presentazione del Rapporto di Impatto (attualmente obbligatorio solo per le MSV collocate in zone C1, D2 e D3), in occasione di tutte le richieste di autorizzazione commerciale per superfici di vendita superiori ai 1.000 mq.

8 APPROFONDIMENTI RISPETTO ALL'AMBITO DI TRASFORMAZIONE N. 3

Come presupposto in sede di avvio del procedimento la Variante in valutazione non interviene a modificare l'assetto generale dell'AdT 3, ma piuttosto approfondisce i termini della trasformazione sopperendo alla prevista preventiva approvazione di un masterplan complessivo con la definizione di 8 sub ambiti di intervento che sono comunque ricompresi all'interno dello scenario più ampio di ridefinizione dell'asse centrale dell'ambito e di redistribuzione delle aree a parcheggio e delle aree di cessione.

Oltre le considerazioni in merito alle interferenze sulle singole componenti ambientali discusse al capitolo 10 del Rapporto Ambientale, entrando nel merito dei singoli sub-ambiti, non si rilevano particolari profili di incompatibilità con uno sviluppo sostenibile, a patto che alla base vi sia un rigoroso rispetto delle condizioni per la trasformabilità contenute nelle singole schede, con particolare riferimento alle aree di cessione in termini di localizzazione e dimensionamento ed alla variante alla via Monti.

A questi temi cardine si aggiunge quello della permeabilità dei suoli e della trattazione delle aree pertinenziali.

Se è vero che l'operazione di riqualificazione complessiva dell'ambito porterà ad una diversa conformazione dell'area sovrastante il fascio dei binari delle FNM, occorrerà verificare che anche internamente ai singoli ambiti di intervento vi sia una cura per la trattazione delle superfici non coperte, possibilmente garantendo una loro continuità o contiguità.

Un'altra tematica che potrebbe essere di qualche interesse in un'area così densamente edificata è quella di indirizzare le trasformazioni a carattere terziario / commerciale verso la realizzazione di tetti verdi che possano tra le altre cose contribuire anche al corretto drenaggio delle acque meteoriche.

Rispetto agli impatti sulla viabilità sarà opportuno verificare le accessibilità veicolari agli ambiti evitando, per quanto possibile, il moltiplicarsi di punti di afflusso e deflusso al fine di evitare interferenze negative tra il traffico di attraversamento e quello diretto ai singoli comparti. Ciò vale anche per la previsione del parcheggio multipiano in via Menotti la cui posizione piuttosto centrale e prossima alla stazione ferroviaria ne fa un potenziale nodo di interscambio che si relaziona con il nuovo percorso nord-sud Foscolo-Petrarca a sua volta potenziale attrattore di traffico di attraversamento nord-sud.

Meno problematica appare la localizzazione del secondo parcheggio multipiano in p.le dei Bersaglieri che comunque richiede qualche attenzione progettuale per quanto concerne il rapporto con il piazzale medesimo, e lo svolgimento su quest'ultimo del mercato ambulante, e le interferenze con il viale Piemonte.

Un'ultima considerazione deve essere fatta in merito alla previsione di passaggi pedonali internamente ai sub comparti la quale, sebbene in linea di massima positiva per garantire la massima accessibilità all'area centrale del comparto, potrebbe mostrare qualche debolezza per quanto concerne la presenza di una servitù di passaggio in aree edificate nelle ore notturne e nei giorni non lavorativi. La sicurezza è oggi una delle preoccupazioni maggiori all'interno delle città e vi sono ormai numerosi esempi di percorsi pedonali, sottopassi o sovrappassi non utilizzati perché percepiti come non sicuri dai potenziali fruitori. In sede di definizione del progetto di intervento dovranno essere attentamente valutati tali aspetti al fine di evitare la presenza di non-luoghi che possano divenire "terra di nessuno" incrementando i livelli generali di insicurezza in prossimità oltre a tutto di una stazione ferroviaria.

9 EFFETTI GENERALI CUMULATIVI ATTESI DALL'ATTUAZIONE DEL PIANO

La Variante in oggetto non modifica nella sostanza i pesi insediativi derivanti dall'attuazione del PGT vigente e, di conseguenza, non subiscono variazione nemmeno le ripercussioni che i pesi insediativi hanno sulle componenti del contesto già oggetto di valutazione da parte del Rapporto Ambientale della VAS 2013.

Nel corrente Rapporto Ambientale si richiama pertanto quanto contenuto nel capitolo 9.6 del precedente RA, (nel dettaglio le voci "valutazione della risposta del sistema ambientale alle azioni previste dal piano" e "valutazione del bilancio di sostenibilità per la componente indagata") con qualche considerazione di dettaglio in merito ai contenuti della Variante che si riporta di seguito.

ATMOSFERA

Valutazione della risposta del sistema ambientale alle azioni previste dal piano

L'analisi di sostenibilità condotta con riferimento agli indicatori numerici ha permesso di valutare la presenza di effetti unicamente positivi derivanti dall'attuazione dello Scenario di Piano in confronto con lo scenario zero di riferimento. La risposta della componente ambientale in esame è presumibilmente quindi positiva in termini di miglioramento della qualità dell'aria in particolare riconducibile alla diminuzione di alcuni fattori di pressione presenti sul territorio (diminuzione delle emissioni in atmosfera derivanti dalla produzione di energia elettrica) oltre che derivante dall'assorbimento di inquinanti atmosferici conseguente agli interventi di afforestazione, in particolare all'interno delle aree di mitigazione ambientale individuate dallo Scenario di Piano.

Valutazione del bilancio di sostenibilità per la componente indagata

Complessivamente il bilancio di sostenibilità ambientale per la

componente indagata risulta positivo. In termini di consumi energetici la scelta di richiedere (cfr. art. 11 delle NTA del Piano) la realizzazione di edifici di classe A e i meccanismi perequativi introdotti in particolare negli ambiti di rigenerazione urbana di proprietà pubblica e privata consentono una diminuzione dei consumi energetici. Considerando i consumi energetici complessivi derivanti dalla completa attuazione delle strategie di piano si osserva che i consumi energetici risultano leggermente inferiori a quelli dello scenario zero.

Il bilancio sulla componente diventa in particolare positivo in considerazione delle aree potenzialmente piantumabili in particolare all'interno degli ambiti di mitigazione ambientale.

Considerazioni inerenti la Variante

Non vengono messi in discussione i meccanismi di promozione del risparmio energetico e vengono definite all'interno dell'AdT 3 le aree di cessione potenzialmente interessate da ulteriori interventi di piantagione.

IDROSFERA

Valutazione della risposta del sistema ambientale alle azioni previste dal piano

L'analisi di sostenibilità condotta con riferimento agli indicatori numerici ha permesso di valutare la presenza di effetti positivi in termini di risparmio quantitativo della risorsa, in particolare riconducibile alla diminuzione dei consumi idrici per il settore residenziale associata allo Scenario di Piano rispetto allo Scenario Zero di riferimento. Tuttavia l'analisi rileva la possibilità di contaminazione della risorsa idrica sotterranea conseguente agli interventi di nuova urbanizzazione, per la quale sarà necessario adottare idonee misure allo scopo di limitare la possibilità di percolazione in profondità di inquinanti provenienti dalla superficie.

Valutazione del bilancio di sostenibilità per la componente indagata

Considerate le misure di mitigazione individuate che mirano a tutelare la falda idrica sotterranea da fenomeni di contaminazione, il bilancio di sostenibilità ambientale per la componente indagata risulta positivo. In termini di consumi dalla rete acquedottistica si ricorda inoltre che le NTA del Piano dispongono che (cfr. art. 11 delle NTA del piano in esame): "gli interventi di nuova edificazione o di ristrutturazione dovranno verificare la possibilità di assumere gli accorgimenti tecnici finalizzati al risparmio dell'acqua potabile e al contenimento del consumo delle risorse idriche come indicato dal Regolamento regionale 24 marzo 2006 – n. 2 e come indicato nel Piano delle Regole. Essi dovranno inoltre recapitare in pubblica fognatura le sole acque reflue domestiche, previa verifica con il gestore della stessa dei punti di scarico della compatibilità idraulica della portata di progetto, e gestire in loco le acque meteoriche nel rispetto delle disposizioni di cui alla DCR 402/2002 e DGR 8/2244 del 29.03.2006 "Programma di tutela e uso delle acque".

Considerazioni inerenti la Variante

Non viene modificato in misura sostanziale il carico insediativo previsto, e, di conseguenza, anche l'apporto in termini di consumi idrici.

Non viene modificata la normativa vigente in tema di risparmio idrico e tutela delle acque sotterranee.

Permangono in essere gli indirizzi del RA precedente in merito all'attenzione da riservarsi in sede di definizione dei progetti di intervento edilizio.

GEOSFERA

Valutazione della risposta del sistema ambientale alle azioni previste dal piano

L'analisi di sostenibilità condotta con riferimento agli indicatori numerici ha permesso di valutare la presenza di un effetto negativo in termini di consumo di suolo, derivante in particolare dall'incremento delle superfici impermeabilizzate previste dallo Scenario di Piano. Contestualmente si verifica ad ogni modo un effetto positivo sulla componente in particolare

attribuibile all'effetto di protezione del suolo e incremento della componente organica dello stesso a seguito dei nuovi interventi di piantumazione. I due effetti non risultano direttamente confrontabili in quanto riferibili l'uno ad un aspetto prevalentemente quantitativo (nuova impermeabilizzazione) il secondo di natura qualitativa (frazione organica, tutela dall'inquinamento).

Valutazione del bilancio di sostenibilità per la componente indagata

Per la componente indagata il bilancio in termini di nuova impermeabilizzazione deve prendere in considerazione l'incremento delle aree urbanizzate che il Piano (comprensivo delle previsioni del nuovo piano cimiteriale – che individua nuove aree cimiteriali e ampliamenti ultraventennali) determina rispetto allo Scenario Zero di Riferimento. E' inoltre da considerare l'effetto positivo connesso alla tutela del suolo e al possibile miglioramento della componente organica conseguente alla piantumazione di nuove superfici boscate che possono essere associate allo scenario di Piano rispetto allo scenario zero di riferimento. Analogalmente le misure compensative da applicare a ciascun intervento di nuova urbanizzazione, oltre che l'attuazione di quanto previsto dalla DGR n. 8/8757 relativamente alla maggiorazione percentuale del contributo di costruzione da destinare obbligatoriamente ad interventi forestali a rilevanza ecologica sono misure in grado di determinare importanti effetti positivi sulla componente indagata.

Considerazioni inerenti la Variante

Non viene modificato l'assetto del PGT vigente in termini di consumo di suolo.

La Variante interviene specificando le modalità attuative con le quali sarà possibile incentivare la trasformazione dell'AdT 3 senza modificarne i parametri di riferimento. Valgono pertanto le considerazioni già presenti nel RA precedente.

BIODIVERSITA' E PAESAGGIO

Valutazione della risposta del sistema ambientale alle azioni previste dal piano

L'analisi di sostenibilità condotta ha permesso di valutare la presenza di effetti positivi sulla componente indagata derivanti dall'attuazione delle strategie di Piano, in particolare riconducibili all'incremento delle aree dove risulta possibile collocare interventi di piantumazione di nuove aree boscate, oltre che relativamente all'incremento della connettività ambientale. Si osserva che le trasformazioni, anche quelle di nuova individuazione, si collocano tutte in adiacenza al tessuto urbano esistente non compromettendo quindi la continuità degli spazi rimasti liberi da edificazione. Non si determina quindi un incremento della frammentazione territoriale in relazione ai nuovi interventi previsti dal Piano. Il meccanismo perequativo introdotto dal Documento di Piano consente di completare l'acquisizione di aree pubbliche ritenute strategiche per completare la dotazione ambientale della città, contribuendo quindi a promuovere gli interventi sull'ambiente finalizzati alla salvaguardia delle zone di valore ambientale e naturalistico presenti sul territorio e alla valorizzazione delle aree urbane libere o potenzialmente liberabili) dotate di caratteristiche ambientali di pregio o rilevanti dal punto di vista ecologico-peasaggistico. Gli interventi di urbanizzazione individuati dal Documento di Piano sono soggetti alle misure previste dal Piano stesso relativamente alla piantumazione preventiva e pertanto agli stessi è associabile anche una risposta positiva della componente considerata in relazione al miglioramento della qualità ambientale.

Valutazione del bilancio di sostenibilità per la componente indagata

Per la componente in esame il bilancio di sostenibilità risulta positivo. In fase di monitoraggio sarà di particolare interesse monitorare i risultati derivanti dall'applicazione delle misure di perequazione in termini di acquisizione di aree da parte del Comune e loro sistemazione (realizzazione di aree verdi attrezzate all'interno di parte delle aree

acquisite mediante lo strumento perequativo).

Considerazioni inerenti la Variante

La Variante interviene specificando le modalità attuative con le quali sarà possibile incentivare la trasformazione dell'AdT 3 individuando l'asse centrale un tempo occupato dal fascio dei binari, e le fasce immediatamente a questo prossime, come luoghi nei quali attivare una politica di concentrazione delle cessioni a verde al fine di ottenere un disegno uniforme e compatto che possa rappresentare un elemento della REC in ambito urbano consolidato.

PATRIMONIO CULTURALE

Valutazione della risposta del sistema ambientale alle azioni previste dal piano

Non si determinano effetti e quindi mutamenti nella componente ambientale in esame derivanti dall'attuazione dello scenario di Piano.

Valutazione del bilancio di sostenibilità per la componente indagata

Per la componente in esame il bilancio di sostenibilità risulta positivo rispetto allo stato attuale.

Considerazioni inerenti la Variante

Si conferma quanto contenuto nel RA precedente.

SISTEMA INSEDIATIVO

Valutazione della risposta del sistema ambientale alle azioni previste dal piano

Si prevede una risposta positiva della componente considerata alle azioni promosse dal Piano. Il PGT ha individuato nel progressivo miglioramento del sistema urbano l'obiettivo di rilancio della città agendo sui sistemi esistenti e incrementando la qualità diffusa come strumento di innesco di un processo di rilancio socio-economico. Le grandi trasformazioni di scala urbana hanno come obiettivo la valorizzazione della città pubblica e dei

<i>sistemi di valenza ambientale. Tale politica permette di incrementare la qualità urbana e consente di aggregare le diverse parti della città rispetto ad elementi di grandi aree di valore ambientale.</i>
Valutazione del bilancio di sostenibilità per la componente indagata
<i>Il bilancio della sostenibilità per la componente indagata risulta positivo.</i>
Considerazioni inerenti la Variante
I contenuti della Variante sono funzionali a rafforzare la strategia di qualificazione urbana già contenuta nel PGT vigente.

SISTEMA PRODUTTIVO
Valutazione della risposta del sistema ambientale alle azioni previste dal piano
<i>Si prevede una risposta positiva della componente considerata alle azioni promosse dal Piano per quanto riguarda in particolare il recupero di aree degradate/dismesse/potenzialmente contaminate. La localizzazione di nuove aree residenziali in prossimità di attività produttive dovrà seguire accorgimenti idonei a mitigare l'impatto ambientale (acustico, atmosferico, etc.) e paesaggistico.</i>
Valutazione del bilancio di sostenibilità per la componente indagata
<i>Considerate le misure mitigative individuate si ritiene che il bilancio complessivo per la componente ambientale sia positivo, in particolare determinato dal recupero di aree degradate/obsolete/potenzialmente contaminate presenti sul territorio.</i>
Considerazioni inerenti la Variante
La Variante interviene specificando le modalità attuative con le quali sarà possibile incentivare la trasformazione dell'AdT 3 che comporta anche il recupero di aree produttive dismesse.

VIABILITÀ'
Valutazione della risposta del sistema ambientale alle azioni previste dal

piano
<i>Il Piano non introduce sostanziali incrementi del carico insediativo rispetto al PRG vigente. Inoltre si rileva che i nuovi insediamenti sono diffusi in maniera omogenea sulle reti del sistema urbano esistente non creando quindi nuove criticità puntuali tali da richiedere nuove arterie stradali. Per gli ambiti di trasformazione, con particolare riferimento all'ambito del "Centro Direzionale FNM", sono state fatte considerazioni specifiche all'interno dello studio sulla viabilità correlato alla redazione del Documento di Piano. La predisposizione delle misure individuate dallo studio citato permette la corretta gestione delle aree in termini viabilistici ed evita quindi il generarsi di condizioni di criticità. Anche per quanto riguarda gli interventi sulla viabilità individuati dal Piano (nuova viabilità di progetto già prevista dal PRG vigente e nuovi assi ciclo-pedonali) l'effetto stimato sulla componente ambientale risulta essere positivo in considerazione della ricalibrazione del tracciato che interessa l'ambito della spina verde e per le nuove connessioni ciclo-pedonali di progetto che vengono previste in particolare nell'ambito 1 e nell'ambito 4.</i>
Valutazione del bilancio di sostenibilità per la componente indagata
<i>La valutazione del bilancio di sostenibilità per la componente indagata risulta complessivamente positiva in particolare in considerazione dei nuovi tratti di viabilità ciclo-pedonale individuati dal Documento di Piano oltre che in considerazione della ricalibratura della viabilità di progetto già prevista dal vigente PRG all'interno dell'Ambito 1 Spina Verde che da arteria di grande scorrimento viene declassata ad una funzione più consona al contesto (prevalentemente residenziale) in cui si inserisce come viabilità di quartiere.</i>
Considerazioni inerenti la Variante
La Variante non modifica i presupposti strategici dell'AdT 3 in relazione al sistema della mobilità e recepisce sia la necessità di un nuovo collegamento nord-sud, sia l'indirizzo di potenziamento della rete ciclopedenale utilizzando gli spazi liberati dalle aree per la sosta veicolare.

ENERGIA
<i>Valutazione della risposta del sistema ambientale alle azioni previste dal piano</i>
<i>La diminuzione, seppur lieve, dei consumi energetici stimata per lo Scenario di Piano in rapporto allo scenario Zero di riferimento rappresenta un elemento positivo per la componente in esame.</i>
<i>Valutazione del bilancio di sostenibilità per la componente indagata</i>
<i>Il bilancio di sostenibilità per la componente in esame risulta positivo. In fase di monitoraggio sarà di particolare interesse valutare gli effetti dell'applicazione delle misure perequative individuate.</i>
<i>Considerazioni inerenti la Variante</i>
Si conferma quanto contenuto nel RA precedente, aggiungendo la considerazione che l'introduzione di criteri di incentivazione per l'AdT3 connessi alla realizzazione di edifici NZEB dovrebbe contribuire ulteriormente a realizzare lo scenario di sostenibilità prefigurato.
SALUTE UMANA
<i>Valutazione della risposta del sistema ambientale alle azioni previste dal piano</i>
<i>La risposta della componente salute al complesso delle trasformazioni introdotte dallo Scenario di Piano in esame risulta molteplice, come molteplici sono i fattori su cui il piano agisce che possono avere un'influenza sulla stessa. E' possibile distinguere una serie di effetti positivi che potrebbero agire in particolare sulla promozione di stili di vita sani (incremento piste ciclabili, aree a verde in prossimità degli ambiti residenziali, etc.) e l'attività fisica, altri che agiscono indirettamente sul miglioramento della componente aria e quindi sull'inquinamento atmosferico (incremento piste ciclabili e conseguente riduzione ricorso mezzi privati a motore, diminuzione dei consumi energetici e quindi degli</i>

inquinanti atmosferici e ad effetto serra conseguenti al loro consumo, incremento delle aree boscate e conseguente assorbimento di inquinanti atmosferici). Tuttavia il Piano determina anche l'incremento di alcuni fattori di esposizione in particolare relativi all'incremento di aree a destinazione residenziale poste in prossimità di assi viari che possono essere sorgenti di inquinamento atmosferico e acustico, all'incremento di aree a destinazione residenziale poste in prossimità di SRB e in relazione al Radon indoor.

Valutazione del bilancio di sostenibilità per la componente indagata

Considerando le misure mitigative introdotte si ritiene che il bilancio complessivo di sostenibilità sulla componente in esame sia positivo. Le misure mitigative sono infatti in grado di compensare gran parte dei fattori di esposizione precedentemente individuati in particolare relativamente al Radon indoor (per il quale si prescrive l'adozione di tecniche costruttive cautelari obbligatorie), per l'esposizione a radiazioni elettromagnetiche ad alta frequenza (per le quali sono richieste verifiche del CEM in sede di progettazione degli interventi) e a bassa frequenza (verifica delle fasce di rispetto previste dal DM 29/05/2008). Sono state introdotte misure mitigative per il possibile impatto acustico derivante dalla presenza di viabilità soggetta a intenso traffico e l'obbligo di prevedere idonee schermature vegetazionali che hanno dimostrato la loro efficacia nell'abbattimento degli inquinanti atmosferici.

<i>Considerazioni inerenti la Variante</i>
Si conferma quanto contenuto nel RA precedente.

10 MODALITÀ DI CONTROLLO DEL PIANO

Come anticipato all'interno del Documento di Scoping condiviso, nel Rapporto Ambientale del precedente procedimento di VAS è stato predisposto un sistema di monitoraggio atto a valutare come nel tempo viene mutato il quadro di riferimento a seguito dell'attuazione del PGT o del cambiamento delle condizioni delle componenti determinato da fattori esogeni al Piano.

In considerazione del fatto che:

- il sistema di monitoraggio proposto ha avuto seguito con un Primo Rapporto di Monitoraggio del 2016
- la proposta di Variante non inciderà profondamente sulla strategia generale del PGT vigente

Alla luce dei contenuti della proposta di variante si ritiene che si possa proseguire nell'uso del sistema di monitoraggio attuale di cui si intende confermare la vigenza

Tabella 10.1 – Indicatori proposti per il monitoraggio della Variante di Piano

Obiettivo di sostenibilità	Indicatore	Descrizione dell'indicatore	Unità di misura	Fonte dati	Valore obiettivo
ATMOSFERA					
Tutelare la salute della popolazione e l'ambiente dall'inquinamento atmosferico mediante l'implementazione della rete di percorsi ciclabili, la tutela delle aree verdi e boscate, l'incentivazione delle tecniche di bioedilizia e l'uso di energie rinnovabili	Esposizione agli inquinanti atmosferici (almeno in riferimento a NO ₂ , CO, O ₃ , SO ₂ , polveri sottili, piombo) – Indicatore OMS – Città Sane	<u>Per SO₂, polveri e piombo:</u> ((numero di giorni all'anno sopra il limite / numero totale di giorni all'anno in cui sono state prese misure convalidate) x 100) <u>Per NO₂, CO ed O₃:</u> ((numero di ore all'anno sopra il limite (numero totale di ore all'anno in cui sono state prese misure convalidate)x100)	numero dei superamenti espressi in % sul totale delle misure	ARPA Lombardia	0
	Sviluppo della rete di percorsi ciclabili in rapporto alla rete viaria esistente	Rapporto percentuale tra la lunghezza delle piste ciclopedinale, (in sede propria o riservata), e la lunghezza della rete stradale esistente	km / km	Comune	>30%
	Zone a traffico limitato	mq di Zone a Traffico Limitato (ZTL)	mq	Comune	-
	Superficie boschiva (comprensiva delle aree con copertura vegetazionale), esclusi i verdi piantumati di carattere urbano	mq di aree boscate (anche destinate a colture legnose) / mq di territorio comunale	%	Comune	> 8% (miglioramento della Condizione attuale – raggiungimento di

Obiettivo di sostenibilità ambientale	Indicatore	Descrizione dell'indicatore	Unità di misura	Fonte dati	Valore obiettivo
					un livello intermedio rispetto al 15% individuato dal PIF)
	Consumo di energia elettrica per settore	Consumi di energia per ciascun settore (usi civili, attività produttive)	MWh * anno	Sistema Informativo Regionale ENergia e Ambiente	riduzione del 20% coerente con la "politica 20-20-20" europea
	Tratti viari caratterizzati da intenso traffico	Rapporto percentuale tra i tratti viari della rete principale caratterizzati da traffico intenso (>10'000 veicoli/giorno) che interessano aree a destinazione residenziale e la rete viaria principale	%	Comune	0
IDROSFERA					
Tutelare la risorsa "acqua", con particolare riferimento a quella sotterranea (sfruttata anche ad uso idropotabile), sia sotto l'aspetto qualitativo che quantitativo	Stato quantitativo dei corpi idrici sotterranei	Indicatore previsto dalla normativa vigente nazionale (D.Lgs.30/2009)		ARPA Lombardia	Buono
	Stato Chimico per le acque sotterranee	Indicatore previsto dalla normativa vigente nazionale (D.Lgs.30/2009)		ARPA Lombardia	Buono
	Rischio di contaminazione delle acque sotterranee in corrispondenza dei punti di prelievo ad uso idropotabile	Rapporto percentuale tra i mq di aree urbanizzate (escluse le aree a verde e quelle agricole) che ricadono all'interno delle aree di tutela (criterio cronologico) o di rispetto (criterio geometrico) relative a pozzi di emungimento dell'acqua sotterranea ad uso idropotabile e i mq di aree in totale comprese all'interno delle aree di tutela (criterio cronologico) o di rispetto (criterio geometrico) relative agli stessi pozzi di emungimento dell'acqua sotterranea	%	minimo	0
	Aree urbanizzate (esistenti o	Rapporto percentuale tra le aree	%	Comune,	100%

Obiettivo di sostenibilità ambientale	Indicatore	Descrizione dell'indicatore	Unità di misura	Fonte dati	Valore obiettivo
	individuate dagli strumenti urbanistici comunali) servite dalla rete acquedottistica	urbanizzate (esistenti) poste ad una distanza inferiore a 100 m dal tracciato della rete acquedottistica e le aree residenziali totali		Agesp S.p.A.	
	Aree urbanizzate (esistenti o individuate dagli strumenti urbanistici comunali) servite dalla rete fognaria	Rapporto percentuale tra le aree urbanizzate (esistenti) poste ad una distanza inferiore a 100 m dal tracciato della rete fognaria e le aree residenziali totali	%	Comune, Agesp S.p.A.	100%
	Consumo di acqua per settore	Consumi dalla rete acquedottistica	litri/giorno	Agesp S.p.A.	-
GEOSFERA					
Proteggere i suoli dall'impermeabilizzazione e dai fenomeni di contaminazione	Consumo di suolo permeabile	Rapporto percentuale tra le aree impermeabilizzate e la superficie totale comunale <u>Nota:</u> Per aree impermeabilizzate si intendono le aree urbanizzate esistenti sul territorio comunale (le aree urbanizzate non comprendono le aree verdi – anche se attrezzate - e quelle agricole)	%	Comune	Incremento minimo
	Carta del consumo del suolo	Cartografia rappresentante il consumo di suolo, da aggiornare con frequenza annuale, che fotografi la situazione effettiva	-	Comune	-
	mq di aree dismesse recuperate/mq di aree dismesse in totale presenti sul territorio comunale	Rapporto percentuale tra le aree dismesse recuperate e le aree dismesse in totale individuate in ambito Comunale	%	Comune	100%
Migliorare le condizioni ambientali dei siti contaminati incentivando la loro bonifica anche mediante la previsione di destinazioni d'uso che ne favoriscano la riqualificazione	Estensione dei siti contaminati in attesa della procedura di caratterizzazione e bonifica	mq di aree contaminate o potenzialmente contaminate per le quali non è ancora conclusa la procedura di caratterizzazione e bonifica	mq	Comune	0
BIODIVERSITA' E PAESAGGIO					
Conservare e migliorare lo stato di flora e fauna, degli habitat e dei	Superficie aree protette	mq di aree protette e tutelate / mq di territorio comunale	%	Comune	Mantenimento dell'esistente

Obiettivo di sostenibilità ambientale	Indicatore	Descrizione dell'indicatore	Unità di misura	Fonte dati	Valore obiettivo
paesaggi	Superficie boschiva (comprensiva delle aree con copertura vegetazionale), esclusi i verdi piantumati di carattere urbano	mq di aree boscate (anche destinate a colture legnose) / mq di territorio comunale	%	Comune	> 8% (miglioramento della condizione attuale – raggiungimento di un livello intermedio rispetto al 15% individuato dal PIF)
	Trasformazione di aree boscate	mq di aree boscate individuate trasformabili dal PIF interessate da interventi di trasformazione urbanistica / mq di aree boscate trasformabili in totale individuate dal PIF	%	Comune, PIF Provincia di Varese	1% max, come definito dal PIF (cfr. art. 35 delle NTA)
	Interventi di nuova piantumazione realizzati in ottemperanza delle misure di compensazione previste dal Piano di Indirizzo Forestale della Provincia di Varese	mq di aree boscate di nuovo impianto conseguenti all'attuazione delle misure compensative previste dal Piano di Indirizzo Forestale della Provincia di Varese per la trasformazione di aree boscate esistenti / mq di aree boscate individuate trasformabili dal PIF interessate da interventi di trasformazione urbanistica	mq/mq	Comune, PIF Provincia di Varese	2 o maggiore
	mq di aree acquisite mediante strumento perequativo all'interno degli ambiti di trasformazione e quota delle stesse in cui sono state realizzate aree verdi attrezzate	mq di aree acquisite mediante strumento perequativo all'interno degli ambiti di trasformazione in cui sono state realizzate aree verdi attrezzate / mq di aree acquisite mediante strumento perequativo all'interno degli ambiti di trasformazione	%		50%
	presenza del rospo smeraldino all'interno del Parco Este Milani	Avvistamenti del rospo smeraldino all'interno del Parco Este Milani per anno Per tale indicatore è stata individuata l'opportunità del coinvolgimento della popolazione interessata e delle scuole	n / anno	Privati cittadini, Scuole che volessero attivare Iniziative di educazione ambientale che	

Obiettivo di sostenibilità ambientale	Indicatore	Descrizione dell'indicatore	Unità di misura	Fonte dati	Valore obiettivo
		nelle opere di monitoraggio, al fine di conseguire l'importante obiettivo di educare ai temi della sostenibilità e alla tutela dell'ambiente. Il popolamento dell'indicatore individuato da parte del Comune avverrà quindi ognqualvolta si renderà disponibile un aggiornamento dello stesso da parte dei cittadini interessati o delle scuole che vorranno attivare iniziative di educazione ambientale che trattino anche tale argomento		trattino anche tale argomento	
PATRIMONIO CULTURALE					
Conservare e migliorare la qualità del patrimonio storico e culturale	Presenza di edifici di valenza storico - architettonica	n. beni	n	Comune	-
	Presenza di cascine agricole storiche	n. beni	n	Comune	-
	Presenza di elementi (quali edifici, monumenti, cascine agricole, etc.) sottoposti a regime di tutela	n. beni soggetti a tutela	n	Comune	-
SISTEMA INSEDIATIVO					
Promuovere la riqualificazione del tessuto insediativo e delle aree degradate	Popolazione residente	Popolazione totale residente in ambito comunale	n.	ISTAT, Comune	-
	Volumi abitativi esistenti	mc edifici abitativi occupati stabilmente o saltuariamente, sfitti o disabitati / abbandonati L'aggiornamento dell'indicatore in esame avverrà ogni qualvolta si rendano disponibili i dati necessari al suo popolamento (ad es. a seguito di indagini condotte dal Comune o da altri Enti).	mc	Comune	-
	Volumi abitativi utilizzati	mc di edifici abitativi occupati stabilmente o saltuariamente L'aggiornamento dell'indicatore in esame avverrà ogni qualvolta si rendano disponibili i dati necessari al suo	mc	Comune	-

Obiettivo di sostenibilità ambientale	Indicatore	Descrizione dell'indicatore	Unità di misura	Fonte dati	Valore obiettivo
		popolamento (ad es. a seguito di indagini condotte dal Comune o da altri Enti).			
	Densità demografica	Numero di abitanti per chilometro quadrato	Ab / kmq	Comune	-
	Presenza di ambiti urbani degradati / dismessi	mq di aree urbane che presentano caratteristiche di degrado o dismissione / mq aree urbane	%	Comune	0
	Interventi di riqualificazione del tessuto urbano degradato	aree dismesse (mq) interessate da interventi di riqualificazione / aree dismesse in totale presenti sul territorio comunale (mq)	%	Comune	100%
	Accessibilità delle aree verdi urbane esistenti sul territorio	mq di aree residenziali esistenti che ricadono ad una distanza inferiore ai 300 m dalle aree verdi urbane (esistenti sul territorio) / mq di aree residenziali presenti in ambito comunale	%	Comune	100%
	Accessibilità della popolazione residente ai servizi locali esistenti sul territorio	Aree residenziali esistenti che ricadono entro una distanza massima di 400 m dai principali servizi comunali (scuole, ospedali, etc.) / aree residenziali totali	%	Comune	100%
SISTEMA PRODUTTIVO					
Promuovere la riqualificazione delle aree produttive dismesse o in dismissione	Interventi di riqualificazione del tessuto urbano degradato	aree dismesse (mq) interessate da interventi di riqualificazione / aree dismesse in totale presenti sul territorio comunale (mq)	%	Comune	100%
	mq di aree dismesse recuperate/mq di aree dismesse in totale presenti sul territorio comunale	Rapporto percentuale tra le aree dismesse recuperate e le aree dismesse in totale individuate in ambito comunale	%	Comune	100%
	Aree urbane a destinazione residenziale poste in prossimità ad attività produttive insalubri o soggette ad AIA (distanza massima 150 m)	mq di aree residenziali che ricadono a una distanza inferiore ai 150 m dalle attività produttive classificate come insalubri (di prima e seconda classe) o soggette ad Autorizzazione Integrata Ambientale presenti sul territorio / mq di aree residenziali in totale ammesse dallo	%		minimo

Obiettivo di sostenibilità ambientale	Indicatore	Descrizione dell'indicatore	Unità di misura	Fonte dati	Valore obiettivo
		strumento urbanistico			
VIABILITÀ'					
Promuovere la mobilità sostenibile	Sviluppo della rete di percorsi ciclabili in rapporto alla rete viaria esistente	Rapporto percentuale tra la lunghezza delle piste ciclopedonali, (in sede propria o riservata), e la lunghezza della rete stradale esistente	km / km	Comune	>30%
	Zone a traffico limitato	mq di aree per le quali vigono misure di traffico limitato	mq	Comune	
	Punti e tratti critici della viabilità per incidentalità e traffico	Individuazione dei tratti (m) e degli incroci (n) critici	m, n	Comune, Polizia Stradale	0
	Accessibilità al trasporto pubblico urbano	Aree urbane (mq) comprese entro una distanza massima di 300 m dalle fermate del trasporto pubblico locale / aree urbane in totale presenti in ambito comunale	%	Comune	100%
ENERGIA					
Ridurre l'uso di risorse energetiche non rinnovabili	Consumo di energia elettrica per settore	Consumi di energia per ciascun settore (usi civili, attività produttive)	MWh *anno	Sistema Informativo Regionale ENergia e Ambiente	riduzione del 20% coerente con la "politica 20-20-20" europea
	Superficie abitazioni interessate da interventi di riqualificazione energetica connesse all'applicazione delle misure perequative nelle aree di rigenerazione urbana di proprietà privata	mq edifici interessati da interventi di riqualificazione energetica connesse all'applicazione delle misure perequative nelle aree di rigenerazione urbana di proprietà privata	mq	Comune	500'000 mq
	Superfici abitazioni demolite in seguito all'applicazione delle misure perequative nelle aree di rigenerazione urbana di proprietà pubblica	mq edifici demoliti in applicazione delle misure perequative nelle aree di rigenerazione urbana di proprietà privata	mq	Comune	10'100 mq
SALUTE UMANA					
Tutelare la popolazione residente dai fenomeni connessi all'inquinamento	Mortalità per causa	Numero di decessi all'anno per ciascuna macro-classe di patologia (tumore, sistema cardio-circolatorio, etc.)	n	ASL	-

Obiettivo di sostenibilità ambientale	Indicatore	Descrizione dell'indicatore	Unità di misura	Fonte dati	Valore obiettivo
(elettromagnetico, acustico, atmosferico, etc.)					
	Numero di ricoveri ospedalieri per patologie dell'apparato respiratorio	Numero di ricoveri all'anno	n	ASL	-
	Esposizione della popolazione residente all'inquinamento atmosferico e acustico determinato dalla vicinanza a strade interessate da traffico intenso o ad aree caratterizzate da alta densità di traffico.	Aree di nuova edificazione poste in prossimità di tratti di viabilità interessati da traffico intenso per le quali sono stati realizzati gli interventi di mitigazione previsti dalla Valutazione Ambientale (Prescrizioni XVI e XVII) / Aree di nuova edificazione poste in prossimità di tratti di viabilità interessati da traffico intenso	%	Comune	100%
	Arearie urbane a destinazione residenziale poste in prossimità ad attività produttive insalubri o soggette ad AIA (distanza massima 150 m)	mq di aree residenziali che ricadono a una distanza inferiore ai 150 m dalle attività produttive classificate come insalubri (di prima e seconda classe) o soggette ad Autorizzazione Integrata Ambientale presenti sul territorio / mq di aree residenziali in totale ammesse dallo strumento urbanistico	mq (%)	-	minimo
	Esposizione della popolazione all'inquinamento elettromagnetico ad alta frequenza	Valori del CEM misurati da ARPA Lombardia nel corso delle sue attività di monitoraggio che si presentano superiori ai valori limiti stabiliti dalla normativa di settore	n	ARPA Lombardia	0
	Esposizione della popolazione all'inquinamento elettromagnetico a bassa frequenza	mq di aree residenziali e a servizi esistenti che ricadono all'interno delle fasce di rispetto dagli elettrodotti, calcolate secondo il DM 29/05/2008 o all'interno delle distanze di prima approssimazione definite dal decreto citato (% sul totale delle aree residenziali e a servizi esistenti)	Mq (%)	Terna SpA	0
	Qualità delle acque distribuite dalla rete acquedottistica	rapporto tra il numero di controlli effettuati nei quali sia stato rilevato il superamento di almeno uno dei valori limite stabiliti dal D. Lgs. n. 31 del 2001 e il	%	AGESP S.p.A., ASL, Provincia di Varese	0

Obiettivo di sostenibilità ambientale	Indicatore	Descrizione dell'indicatore	Unità di misura	Fonte dati	Valore obiettivo
		numero totale di controlli effettuati; il valore obiettivo è ovviamente pari a 0, corrispondente a nessun superamento dei parametri di legge.			
Tutelare la popolazione residente dai rischi naturali e antropici	Esposizione della popolazione residente al rischio idraulico	mq di aree residenziali esistenti che ricadono in ambiti individuati a rischio idraulico dalle autorità competenti (Autorità di bacino, consorzi di bonifica, etc.) o dalla protezione civile (% sul totale delle aree residenziali)	mq (%)	PAI	0
	Esposizione della popolazione residente al rischio tecnologico	mq di aree residenziali esistenti ricadenti all'interno delle aree di danno derivanti dalla presenza di stabilimenti a Rischio di Incidente Rilevante (% sul totale delle aree residenziali)	mq (%)	Prefetto, Provincia di Varese e di Milano	0
Promuovere stili di vita corretti e l'esercizio fisico	Sviluppo della rete di percorsi ciclabili in rapporto alla rete viaria esistente	Rapporto percentuale tra la lunghezza delle piste ciclopedinali, (in sede propria o riservata), e la lunghezza della rete stradale esistente	km / km		>30%
	Accessibilità delle aree verdi urbane esistenti sul territorio	mq di aree residenziali esistenti che ricadono ad una distanza inferiore ai 300 m dalle aree verdi urbane (esistenti sul territorio) / mq di aree residenziali presenti in ambito comunale	%	Comune	100%
Garantire un'adeguata dotazione di aree verdi e spazi per il tempo libero, lo svago, lo sport	Dotazione di verde per gioco, svago e sport	mq di verde pubblico / abitante	mq/abitante		-
	Accessibilità delle aree verdi urbane esistenti sul territorio	mq di aree residenziali esistenti che ricadono ad una distanza inferiore ai 300 m dalle aree verdi urbane (esistenti sul territorio) / mq di aree residenziali presenti in ambito comunale	%	Comune	100%
Considerare nell'organizzazione degli spazi urbani criteri che favoriscano la coesione sociale e la sicurezza	Dotazione di centri di aggregazione (piazze, aree verdi attrezzate, etc.)	Rapporto percentuale tra le aree residenziali poste in prossimità (distanza inferiore a 300 m) di centri di aggregazione e le aree residenziali totali	%		

Obiettivo di sostenibilità ambientale	Indicatore	Descrizione dell'indicatore	Unità di misura	Fonte dati	Valore obiettivo
	Accessibilità della popolazione residente ai servizi locali esistenti sul territorio	Aree residenziali esistenti che ricadono entro una distanza massima di 400 m dai principali servizi comunali (scuole, ospedali, etc.) / aree residenziali totali	%	Comune	100%
Implementare la sicurezza stradale con particolare riferimento a pedoni e ciclisti	Sviluppo della rete di percorsi ciclabili in rapporto alla rete viaria esistente	Rapporto percentuale tra la lunghezza delle piste ciclopedinali, (in sede propria o riservata), e la lunghezza della rete stradale esistente	km / km		>30%
Riconoscere l'importanza di garantire spazi	Interventi di riqualificazione del tessuto urbano degradato	aree dismesse (mq) interessate da interventi di riqualificazione / aree dismesse in totale presenti sul territorio comunale (mq)	%	Comune	100%

Pavia, marzo 2018

N.Q.A. Nuova Qualità Ambientale S.r.l.

**N.Q.A. SRL
VIA SACCO, 6 PAVIA
PI CF 01286330186**

