



**AREA TECNICA
Settore Territorio**

Ufficio pianificazione, gestione del territorio, commercio, VAS e VIA

**VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
DELLA VARIANTE AL PGT DEL COMUNE DI MALNATE**

ai sensi della DCR 13/03/2007 n. 351, della DGR 10/11/2010 n. 761 e della DGR 25/07/2012 n. 3836

1 - PREMESSE

In data 15.06.2021, il Comune di Malnate ha messo a disposizione sul sito web SIVAS di Regione Lombardia, in applicazione delle procedure stabilite con DCR n. 351/2007, DGR n. 761/2010 e DGR n. 3836/2012, la documentazione per la verifica di assoggettabilità a VAS della Variante al Piano di Governo del Territorio¹, nello specifico, trattasi di Variante al Piano dei Servizi (PdS) con conseguente coerenzamento del Piano delle Regole (PdR).

2 - CONTENUTI DELLA VARIANTE URBANISTICA

La Variante persegue i seguenti obiettivi:

- Individuare/modificare specifiche aree per previsioni a servizio rispetto a quanto individuato nel PdS vigente;
- adeguare/aggiornare le previsioni del PdS rispetto al tema della mobilità lenta.

La variante al PdS non è sostanziale e non incide sulla revisione complessiva delle strategie e delle quantità del vigente PGT, inoltre, non determina consumo di suolo.

Nelle modifiche puntuali essa agisce su aree consolidate e già trasformate operando esclusivamente una ridefinizione urbanistica delle stesse al fine di chiarire l'alternatività di disciplina tra PdS e PdR e/o rendere coerenti le categorie dei servizi rispetto all'utilizzo effettivo degli edifici su di esse esistenti.

La ridefinizione della disciplina urbanistica delle aree interessate dalla realizzazione del nuovo polo civico rientra negli interventi di rigenerazione urbana, si tratta, quindi, della rifunzionalizzazione di aree ad oggi non utilizzate.

La variante recepisce i contenuti del PUMS approvato nel 2019 in materia di progettazione e programmazione dei percorsi di mobilità debole, senza introdurre percorsi di nuova previsione e conforma le proprie previsioni al tracciato ciclopedonale provinciale della Valle Olona, tratto Gere – Diga Olona, definito dallo studio di fattibilità provinciale per l'attuazione del progetto MoveOn, che permetterà di dare attuazione, entro i confini provinciali, alle previsioni del PRMC - Piano Regionale della Mobilità Ciclistica attraverso le azioni di coordinamento e infrastrutturazione.

Si tratta di un percorso ciclabile previsto dalla pianificazione regionale che, una volta completato, andrà dal confine con la Svizzera fino a Milano, seguendo, in parte, il tracciato della vecchia ferrovia Valmorea e intercettando aree di rilevanza naturale, culturale e storica.

Questo tracciato, facente parte della pianificazione provinciale e ricadente nel Corridoio n. 16 del PRMC, rientra nei criteri di cui alla DGR n. XI/1141 del 14.01.2019 pertanto non comporta consumo di suolo alla scala comunale.

¹ Strumento urbanistico comunale approvato con Del. C.C. n. 27 del 18.6.2010 e vigente dal 1.12.2010, a seguito di pubblicazione sul BURL n. 48 – Serie Inserzioni e Concorsi. L'Amministrazione comunale con DCC n. 72 del 27.11.2018 ha provveduto a prorogare la validità del Documento di Piano.

Per quanto concerne alle modifiche puntuali al PdS sopra accennate si evidenzia quella relativa all'immobile sito in Via Marconi (edificio "ex Alberio"), ora di proprietà comunale, dove l'Amministrazione intende realizzare un polo civico.

L'area, identificata in rosso nella figura a lato, passerà dalla disciplina del PdR - "T2: della città contemporanea consolidata", a quella del PdS e sarà identificata come "area per servizi in previsione" con categoria specifica "IC: aree per interesse collettivo". All'interno dell'ambito è prevista anche una quota di aree a verde alla quale verrà assegnata la categoria funzionale mista "Ic - V". A tale modifica è connessa quella dell'art. 11 della normativa del PdS che disciplina le "aree per servizi in previsione"; alla sezione "Aree Sp/...Ic" (riguardante la realizzazione di nuove attrezzature di interesse comunale) del comma 3, recante "Servizi per la residenza. Disposizioni specifiche", sono apportate le modifiche illustrate a pagina 26 della Relazione Illustrativa.



Riassumendo, le principali modifiche introdotte dalla Variante per il suddetto ambito riguardano i seguenti tre parametri di utilizzo:

1. consentire una maggiore SLP rispetto a quella esistente, che potrà essere ricavata all'interno della sagoma dei manufatti esistenti (ad es. attraverso soppalchi o piani intermedi);
2. consentire un ampliamento degli edifici esistenti (anche sottoforma di demolizione-ricostruzione con contestuale ampliamento) entro la misura massima del 30% della volumetria esistente e comunque nella misura inferiore rispetto alla volumetria originariamente presente e demolita.
3. consentire un incremento della superficie coperta esistente, anche in eccedenza rispetto al parametro della superficie coperta stabilita dalle norme del PdR per il tessuto di inserimento, comunque nel rispetto di quanto prescritto dal Regolamento Regionale di invarianza idraulica e nel limite della superficie filtrante stabilita dalle norme del PdR per il tessuto di riferimento.

Nel RP si fa poi riferimento all'immobile di Via Matteotti/Via De Morh che è impropriamente inserito nella categoria funzionale "Is: aree per istruzione", in quanto assimilato all'adiacente plesso delle scuole elementari di Malnate. Poiché in esso trovano luogo esclusivamente strutture per la pubblica Amministrazione la variante prevede l'attribuzione corretta al servizio esistente e cioè "Ic: aree per interesse collettivo".

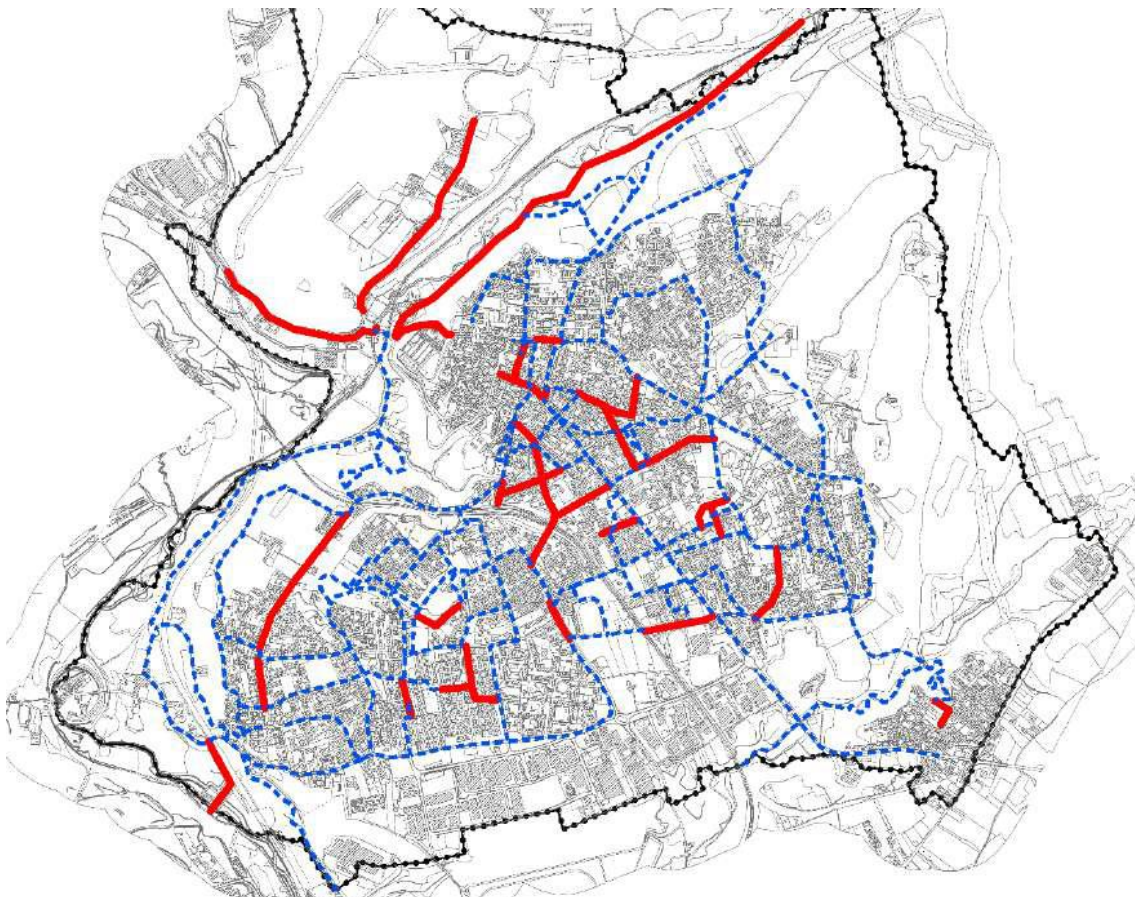
Si fa riferimento, altresì, all'edificio di Via Volta, dedicato alla biblioteca, che invece è disciplinato dal PdR in quanto inserito esclusivamente in ambito del tessuto urbano consolidato.

Per quest'ultimo la variante prevede l'attribuzione della funzione "Ic: aree per interesse collettivo" nell'ambito dei servizi esistenti, ciò anche al fine di consentire eventuali interventi di adeguamento e ristrutturazione per nuove possibili destinazioni di interesse pubblico a seguito della realizzazione del polo civico comunale.

Di seguito, a titolo esplicativo, si riporta un estratto del PdS (estrpolato dalla relazione illustrativa a pag. 38) dove sono evidenziati in rosso i percorsi ciclopedonali identificati dal PUMS - 2019 e non individuati dal PGT (Variante 2012). Tali tracciati, di nuova individuazione, sono inseriti nella Variante in oggetto.

Si riscontra che tra i tracciati in previsione, "di nuova introduzione", rientra anche la previsione di collegamento ciclopedonale tra i Comuni di Cantello e Malnate, di cui al progetto Interreg Italia – Svizzera TI-CICLO-VIA² per lo sviluppo di un sistema mobilità ciclabile transfrontaliera nei territori delle valli dell'Olona, del Lanza e del Mendrisiotto, oggetto di Accordo di Programma e recepito all'interno dello strumento urbanistico comunale con specifica Variante di Piano approvata con DCC n. 76 del 30.11.2020. Per tale collegamento ciclopedonale nella Variante in esame è riconfermato il tracciato di cui alla DCC n. 76/2020.

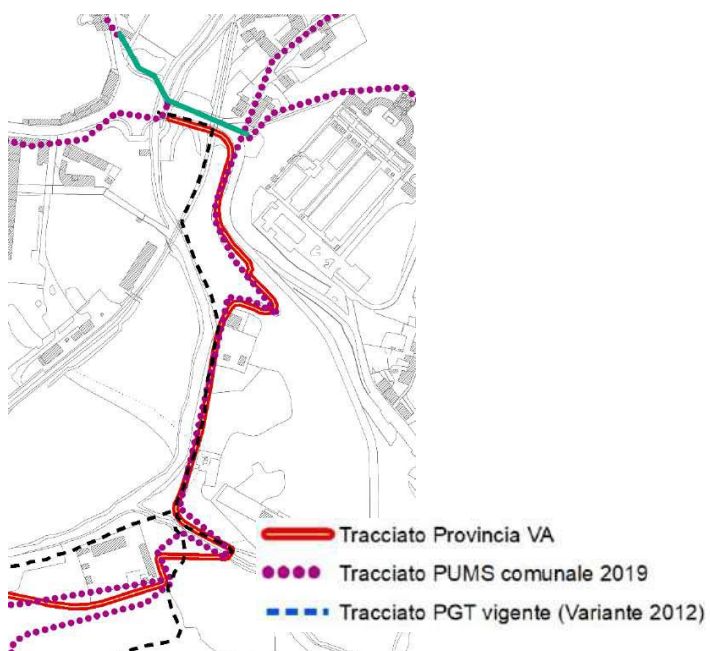
² Il progetto TI-CICLO-VIA risulta strategico per l'infrastrutturazione della ciclovie dell'Olona, in quanto si farà carico della realizzazione di un ampio tratto, da Malnate al confine con la Svizzera, permettendo così la percorribilità in sicurezza del tracciato da Legnano (Città Metropolitana di Milano) alla Svizzera.



Se ci si focalizza sul progetto della ciclovia della Valle Olona il territorio comunale di Malnate è interessato da un tracciato che dalla località Folla (SS 342), proseguendo per la località Le Gere, prevede la connessione lungo la Valle del Fiume Olona con il Comune di Lozza, passando per la località Mulini di Gurone in corrispondenza della diga del fiume.

La ciclovia è suddivisa in tre lotti distinti:

1. tratto località Folla di Malnate (SS 342) - località le Gere.
Non risulta esserci nessuna progettazione in quanto in fase di programmazione; l'Ente Provincia ha scelto di utilizzare la viabilità esistente della Via Gere.



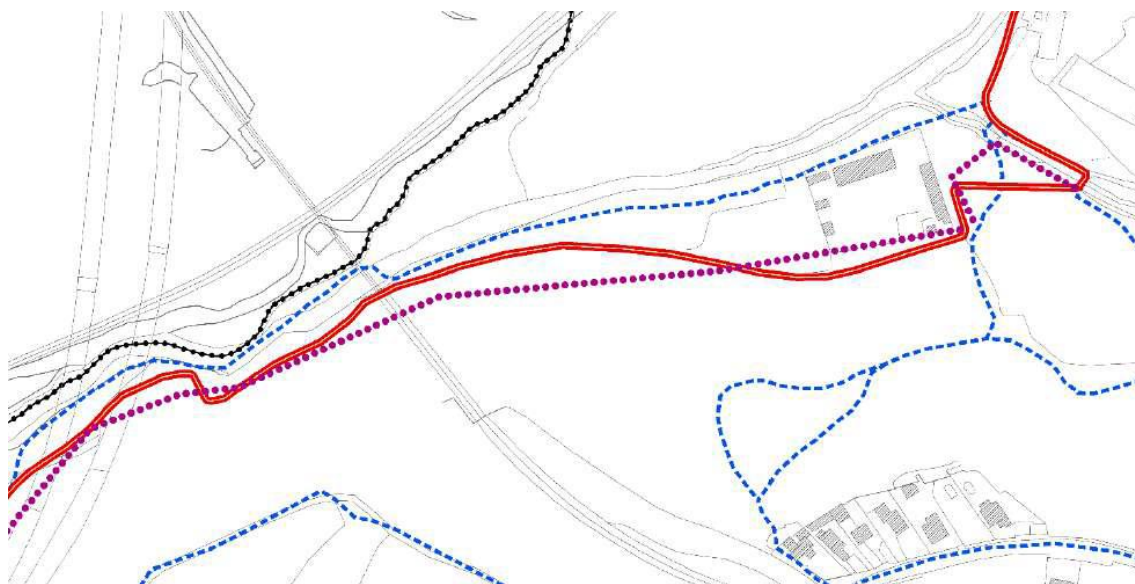
2. tratto che dalla località Le Gere arriva fino in corrispondenza della tangenziale di Varese, per una lunghezza complessiva di 610 m, che risulta in fase avanzata di progettazione, è già finanziato e per il quale sono già state richieste le autorizzazioni.

Al fine di consentire alla Provincia l'acquisizione dei titoli abilitativi necessari alla realizzazione ed avviare la procedura espropriativa delle aree, tale tracciato necessita di essere recepito nel Piano dei Servizi con la presente variante, come da richiesta avanzata da Provincia di Varese. In particolare, in località Le Gere il progetto definitivo provinciale presenta alcuni scostamenti rispetto al tracciato di previsione individuato dal PUMS che, per quanto non sostanziali, necessitano di allineamento quindi i due tracciati devono essere coerenzati.

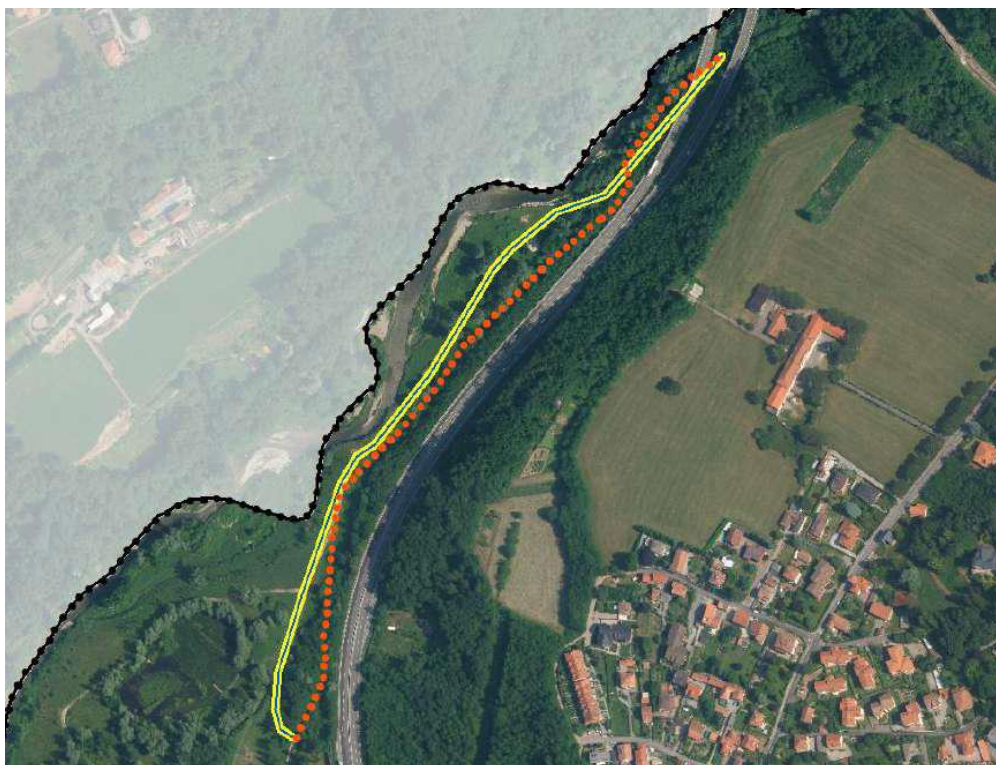
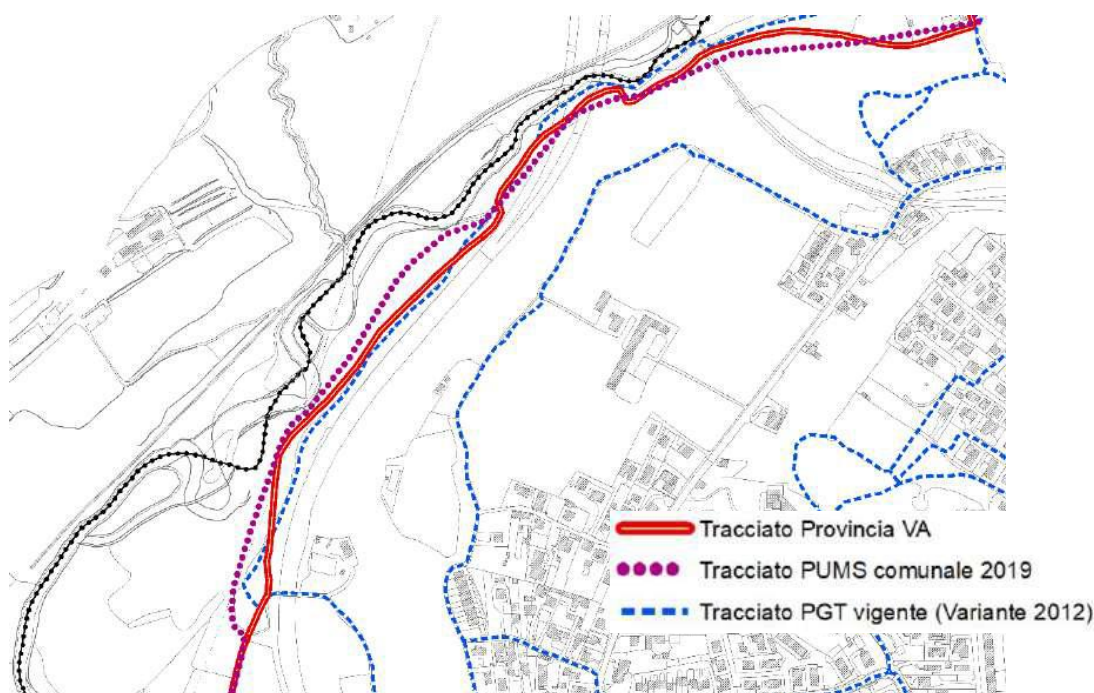
La proposta di Variante al PdS è quella di recepire integralmente il tracciato definito dalla Provincia, conformando le proprie previsioni al tracciato di progetto definitivo (febbraio 2019), in completa sostituzione del tracciato di previsione individuato dal PGT vigente, nonché dal PUMS, in virtù della valenza cogente del progetto, al fine di ovviare anche alle difformità che il PUMS stesso presenta rispetto al predetto progetto provinciale.

A titolo esplicativo si riportano il tracciato della Provincia (in rosso), quello del PUMS 2019 (puntinato viola) e quello del PGT/Variante'12 (tratteggio blu), nel tratto d'interesse.

Più sotto è rappresentato il tracciato (provinciale) scelto, nel medesimo tratto, su base ortofoto.



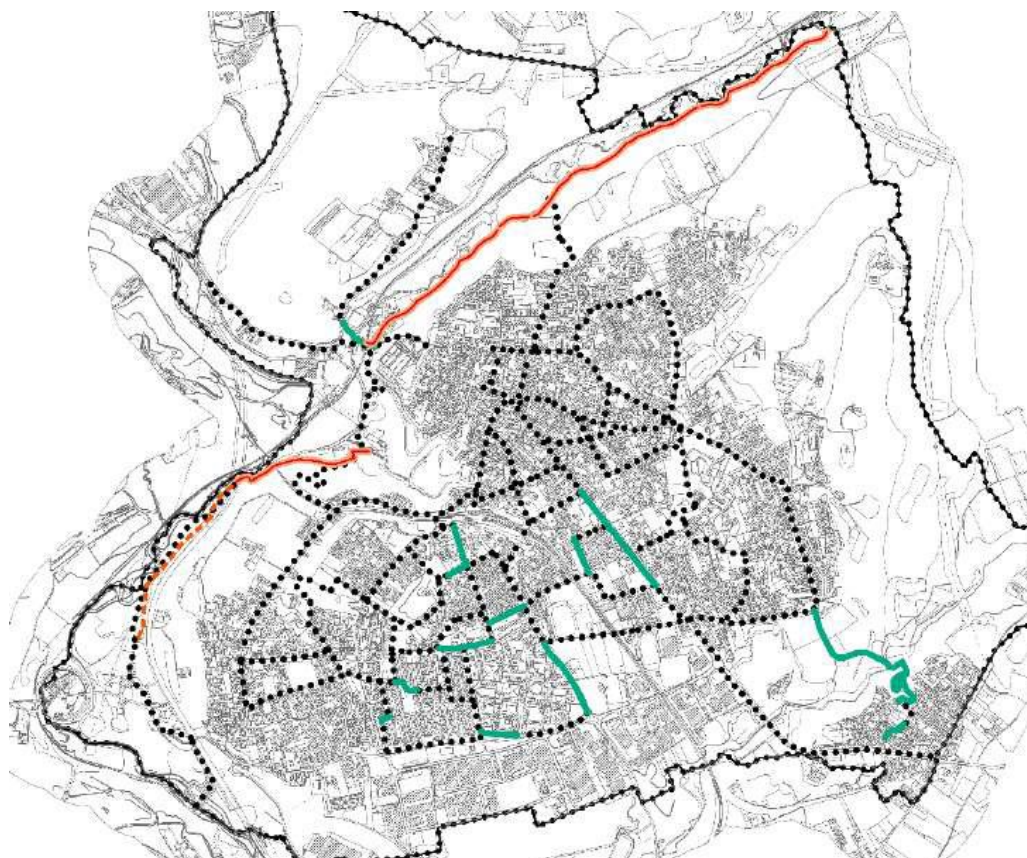
3. tratto che dalla località Le Gere arriva fino al piano di coronamento della diga sull'Olna, al confine con il comune di Lozza dove è prevista l'attestazione del lotto successivo, in località Mulini di Gurone, per una lunghezza complessiva di 1.420 m circa. Il percorso, pur risultando già finanziato, è a livello di ipotesi progettuale. In corrispondenza del cavalcavia della Tangenziale di Varese si riscontra un parziale scostamento di tracciato tra quello del PUMS e quello provinciale pur essendo lo stesso di modesta entità e in parte determinato dall'utilizzo di basi cartografiche differenti e da errori di tracciatura grafica. La scelta operata dalla Variante è di recepire integralmente le due alternative. Di seguito la rappresentazione dei tracciati rispetto ai diversi livelli di programmazione. Nella seconda immagine a seguire si può osservare il tratto di interesse su base ortofoto, con linea gialla il PUMS, con puntinato rosso il tracciato della Provincia.



Infine, come da immagine sottostante, la Variante recepisce il tratto ciclo-pedonale fino al confine amministrativo; in questo caso non si delineano difformità di tracciato (la pista corre lungo la viabilità esistente).



A sintesi di quanto detto a seguire si riporta la tavola esplicativa dei percorsi ciclo-pedonali in territorio comunale: con linea verde sono individuati i percorsi esistenti (PUMS 2019), con puntinato nero è rappresentata la maglia dei tracciati di mobilità debole prevista dal PUMS, con tratteggio rosso è indicato il tracciato alternativo proposto dalla Provincia, con linea rossa è rappresentato il percorso ciclo-pedonale sovracomunale con progetto approvato e finanziato (vincolo di pubblica utilità).



Il Rapporto Preliminare (RP) si conclude con un generale giudizio di sostenibilità ambientale della Variante.

3 - CONFERENZA DEI SERVIZI INTERNA (GRUPPO DI LAVORO)

Finalità e limiti dell'istruttoria

L'istruttoria della documentazione presentata è svolta in stretta osservanza delle competenze provinciali e senza riferimento alcuno a profili inerenti la legittimità degli atti.

Attività del Gruppo di Lavoro multidisciplinare

Il Gruppo di Lavoro multidisciplinare nominato con decreto del Direttore Generale è stato attivato in tempo utile per effettuare le istruttorie di competenza dei singoli Settori.

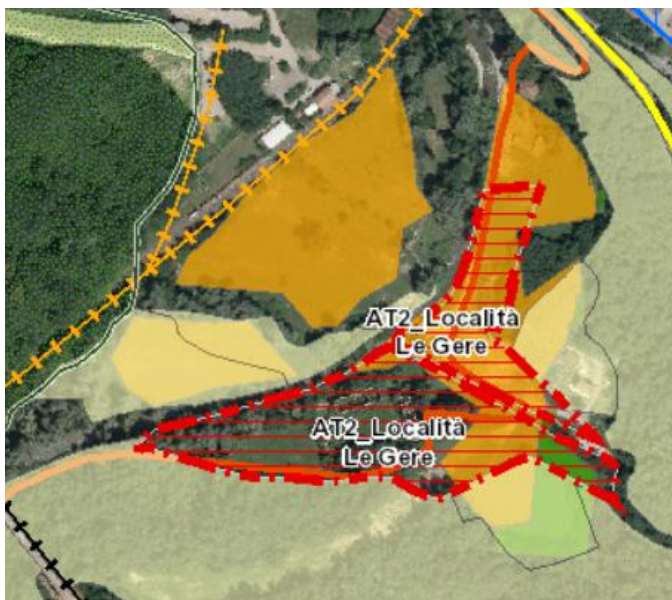
4- ISTRUTTORIA FINALIZZATA ALL'ESPRESSIONE DEL PARERE DELLA PROVINCIA

In relazione al punto 1 dei criteri regionali, ai fini della valutazione di assoggettabilità a VAS e in riferimento ad aspetti sovralocali, si segnala che, in alcuni tratti, i tracciati ciclo-pedonali ricadono in aree paesaggisticamente vincolate (art. 142. lett. c, del D.Lgs. n. 42/2004), la valutazione di compatibilità rispetto a dette previsioni di tutela verrà effettuata entro le dovute autorizzazioni paesaggistiche.

In generale si riscontra la corrispondenza dei tracciati ciclabili in questa sede descritti con quelli già presenti nelle tavole del PdS (in particolare si fa riferimento all'elaborato PdS 4.1) afferenti alla Variante n. 76/2020 con la quale è recepito il percorso della TI CICLO VIA inerente all'AdP.

Tra i tracciati in questa sede introdotti (come da immagine di pag. 3 del presente parere) la maggiorparte di essi ricade nell'urbanizzato o comunque su strade esistenti ma se ci si sofferma sui tratti extra TUC, d'interesse per la pianificazione d'area vasta, due sono i punti sui quali porre attenzione in rapporto agli ambiti agricoli individuati dal PTCP. La Dorsale di Fondovalle, pur in maniera minimale, sembra avere un'interferenza con detti ambiti, sia nel tratto in località Le Gere, a nord e internamente all'AT2, come visibile nell'immagine sotto a sinistra (dove l'ambito agricolo provinciale è rappresentato in colore giallo scuro), sia nel tratto che corre oltre la tangenziale di Varese, tra il confine comunale e la stessa, come visibile nell'immagine sotto a destra (dove in rosso è rappresentato il tratto individuato dal Comune).

In questo secondo caso l'Amministrazione ha però deciso di inserire nel PdS sia il proprio tracciato che il percorso proposto dalla Provincia e quest'ultimo, più spostato verso est, parrebbe non interferire con l'ambito.



L'interessamento marginale degli ambiti agricoli porta a ritenere tale interferenze non incidenti rispetto ai più ampi obiettivi di salvaguardia del sistema produttivo agricolo.

Rispetto al tema del consumo di suolo si fa presente che la Variante al PdS può ritenersi, per quanto concerne alla mobilità dolce, estranea al calcolo del bilancio ecologico dei suoli in quanto attinente a

previsioni di infrastrutture per la mobilità di livello sovracomunale. Infatti, agli interventi pubblici o di interesse pubblico o generale di rilevanza sovracomunale non vanno applicate le soglie di riduzione del consumo di suolo. Tali interventi dovranno comunque essere riportati nella Carta del Consumo di Suolo per essere computati sia ai fini della misurazione del consumo stesso alla scala comunale, sia per il monitoraggio alla scala regionale e provinciale.

Con riguardo alle modifiche puntuali delle aree per servizi, le stesse si ritengono ininfluenti rispetto al tema in quanto trattasi o di coerenza dello stato dei luoghi o di modifica di aree identificate come “urbanizzate”, internamente al TUC.

Dal punto di vista infrastrutturale non si individuano elementi di non compatibilità con il PTCP per la Variante in oggetto e non si ritiene necessario attivare la procedura di VAS. La documentazione proposta indica di aver recepito il tracciato della pista ciclabile TI-CICLO-VIA, oggetto di Accordo di Programma con il Comune di Cantello e la Provincia di Varese (cfr. Relazione Tecnico Illustrativa pag. 31).

In merito all'interferenza della ciclabile con l'area di trasformazione AT2, in località Le Gere (rappresentata nella figura a fianco), rilevata la piena coerenza dell'intervento rispetto agli obiettivi della trasformazione (la cui scheda d'ambito, tra i vari servizi in essa contemplati, prevede la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale), si richiama l'opportunità di meglio precisare anche la coerenza formale tra i due atti del PGT (piano dei servizi, direttamente conformativo dei suoli, e documento di piano), rimandando, a tal fine, alle valutazioni e verifiche di competenza Comunale.



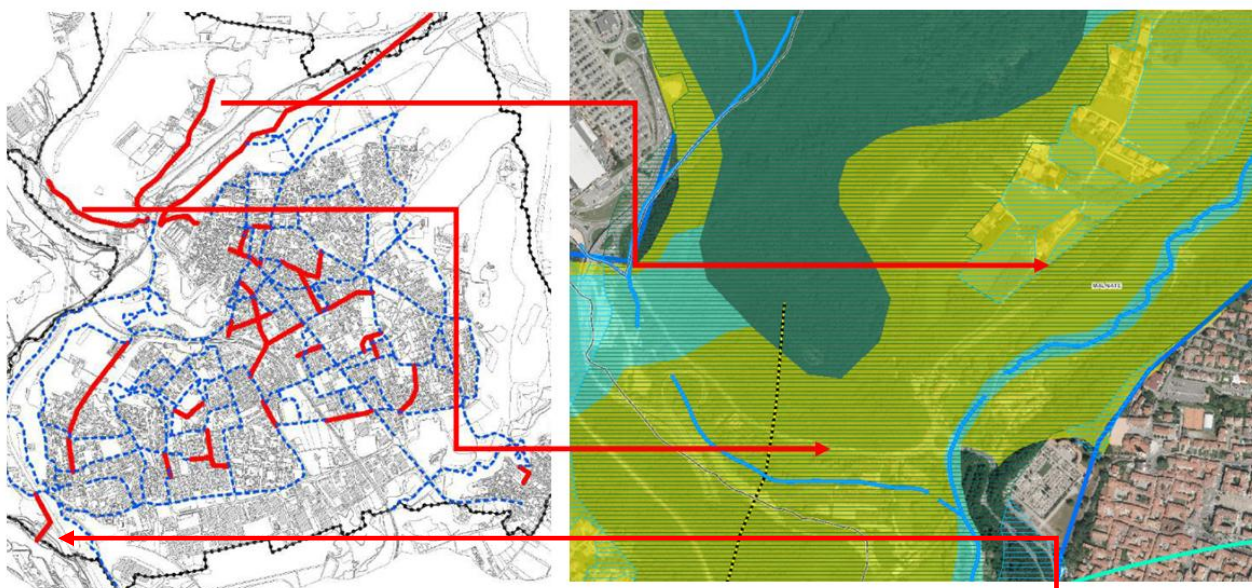
Per quanto concerne alle caratteristiche degli effetti e delle aree interessate, punto 2 dei criteri regionali, si rilevano due elementi di attenzione: il carattere irreversibile della trasformabilità, nonché le caratteristiche ambientali delle aree e la loro vulnerabilità.

In relazione ad essi, per quanto attiene alla tematica ecologica, si formulano alcune osservazioni rispetto alla rete di mobilità dolce, che viene inserita nel PGT o in adeguamento a progetti provinciali o in aggiornamento rispetto alla vigente programmazione comunale afferente al PUMS, che individua le azioni da realizzare in un orizzonte temporale di 10 anni.

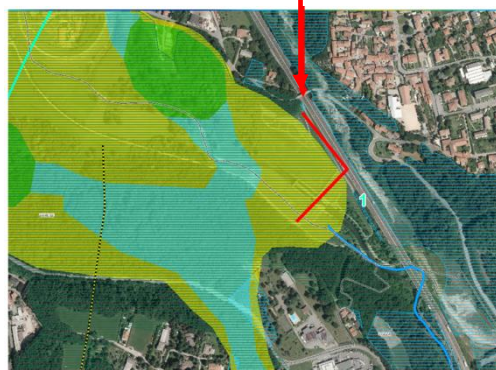
Oggetto della seguente analisi relativa alle potenziali interferenze con il sistema naturale ed ecologico, saranno i progetti introdotti dal PUMS 2019, non individuati dalla variante 2012, e il percorso ciclopedonale che attraversa la Valle Olona, definito dallo studio di fattibilità provinciale per l'attuazione del progetto MoveOn, a cui il PGT conforma le proprie previsioni.

Rispetto alla rete di percorsi individuati dal PUMS non si rilevano particolari criticità rispetto alla funzionalità ecologica in quanto lo sviluppo dei tracciati interessa il centro urbano, ad eccezione del collegamento del percorso ciclopedonale di collegamento tra i Comuni di Cantello e Malnate, parte del Progetto Intereg Italia – Svizzera TI-CICO-VIA e oggetto di un Accordo di Programma recepito nel PGT con variante 2020, e di tre tratti al margine del nucleo abitato.

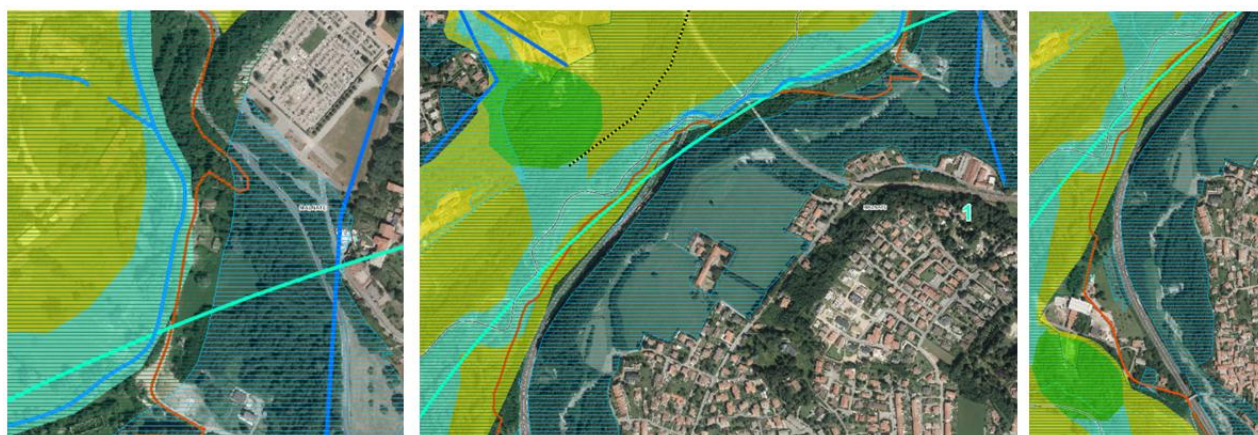
Nella parte nord, i tratti di nuova introduzione, pur ricadendo all'interno di un varco REP e intercettando un varco RER (percorso di nord ovest), si affiancano alla viabilità esistente senza peggiorare la frammentazione territoriale indotta dalla infrastruttura stradale.



Per quanto attiene il tratto nella porzione di sud est, analogamente a quanto osservato nei casi precedenti, il percorso attraversa unità funzionali dei sistemi di rete ecologica (una fascia tampone della REP e un elemento di primo livello della RER), ma non determina riduzioni della permeabilità faunistica, accostandosi a una strada esistente.



In riferimento al percorso della Valle Olona, per una semplificazione dell'analisi, la ciclabile che da Malnate si raccorda con il Comune di Lozza snodandosi in parallelo al Fiume Olona, viene di seguito suddivisa in lotti, ciascuno oggetto di una valutazione puntuale in relazione agli aspetti della connessione ecologica. Nello specifico viene effettuata una lettura in chiave ecologica, comparando gli scostamenti dei singoli tratti tra la proposta del PUMS e il progetto provinciale, a cui si coerenza il PGT nell'ambito della Variante.



Tratto da località Folla di Malnate (SS342) a località le Gere (figura a sinistra)

Rispetto ai differenti livelli di programmazione vigenti (previsioni PUMS, variante 2012, tracciato provinciale), il PGT coerenza il tracciato inserito nel PUMS alla scelta provinciale di affiancare lo stesso a via Gere, apportando modesti aggiustamenti per una piena aderenza al database topografico regionale

(vedi figura specifica riportata nel presente parere a pag. 3). Il tratto si mantiene in fregio alla viabilità esistente e al margine dell'area di completamento della REP, senza produrre incidenze negative.

Tratto dalla località Le Gere alla tangenziale di Varese (figura centrale)

L'adeguamento al tracciato provinciale, consistente in piccoli perfezionamenti rispetto al tracciato del PUMS, deriva dalla necessità di sanare piccole difformità di tracciato rispetto al progetto provinciale. Sotto il profilo ecologico, il percorso, seppur ricadente all'interno di unità funzionali e il sistema di varchi REP e RER, non produce interferenze negative sviluppandosi anche in questo caso parallelamente alla viabilità esistente.

Tratto località Le Gere fino alla Diga sull'Olona di Varese (figura a destra)

La variante in questo caso recepisce nella Variante sia il tracciato proposto dal PUMS sia l'ipotesi progettuale provinciale in corso di definizione. Rispetto all'interferenza con le reti ecologiche, non si rilevano sostanziali differenze, anche se dalla cartografia sembra maggiormente apprezzabile l'alternativa che si mantiene a maggior distanza dal corso d'acqua, lasciando più spazio per le divagazioni dello stesso.

Tratto finale fino al raggiungimento del confine comunale

Il tratto terminale si mantiene a lato della viabilità senza determinare particolari criticità ed continuità ecologica e risulta conforme sia al progetto provinciale sia al PUMS, che rilevano una perfetta coincidenza di tracciato: la maggior parte del percorso ricade esternamente al sistema di reti ecologiche, ad eccezione del tratto finale che intercetta un elemento di secondo livello della RER e la fascia tampone della REP (solo per il breve tratto che si sviluppa ortogonalmente alla viabilità).

Con riguardo alle altre tematiche si evidenzia quanto segue:

- In relazione al contesto paesaggistico, non si ritiene che la Variante comporti un'alterazione dei valori paesaggistici tale da modificare l'attuale connotazione percettiva, restano però ferme eventuali prescrizioni derivanti dal processo autorizzatorio al quale si rimanda.
- In riferimento alla tutela e alla gestione delle risorse idriche non si rilevano criticità.
- Con riferimento al tema del recapito dei reflui si evidenzia che il Comune di Malnate ricade negli agglomerati:
 - "AG01213301", servito dall'impianto "DP01213301 Varese Olona", con potenzialità massima di trattamento di 120.000 Abitanti Equivalenti - AE e 74.332 AE trattati;
 - "AG01208001", servito dall'impianto "DP01208001 Gornate Olona", con potenzialità massima di trattamento di 82.500 AE e 44.473 AE trattati.L'impianto di Varese Olona è in fase di *revamping* e potenziamento, per l'impianto di Gornate Olona è in fase di redazione lo studio di pre-fattibilità per il *revamping*.
La variante in oggetto non presenta criticità dal punto di vista del Servizio Idrico Integrato.
Con riferimento, in particolar modo, alla rete di mobilità ciclopedonale, si fa presente che, come previsto dall'art. 10 del R.R. n. 6/2019, in presenza di fognature di tipo unitario, le acque meteoriche di dilavamento devono essere prioritariamente smaltite in recapiti diversi dalla pubblica fognatura e gli scarichi delle acque meteoriche di dilavamento provenienti da aree assoggettate all'applicazione del Regolamento Regionale del 23 novembre 2017, n. 7 devono rispettare gli obblighi previsti dallo stesso R.R. n. 7/2017.
Inoltre, tutti gli interventi di nuova edificazione dovranno essere conformi alla normativa vigente in materia di invarianza idraulica ai sensi del R.R. n. 7/2017 aggiornato con R.R. n. 8/2019.
- Per gli aspetti inerenti alla fattibilità geologica, esaminata la documentazione a corredo della pratica, in special modo la Relazione Tecnico Illustrativa e il Rapporto Preliminare, non si rilevano problematiche per quanto riguarda le modifiche puntuali delle aree a servizi nel TUC mentre rispetto ai tracciati delle ciclovie occorre porre attenzione ai tratti che ricadono nella Valle Olona in quanto, dal punto di vista del Piano di Gestione dei Rischi di Alluvione (PGRA di cui alla DGR n. X/6738 del 19.06.2017), alcuni di essi sono classificati come P3/H "Alluvioni frequenti", pur con un rischio R1 per via del fatto che non sono presenti strutture con permanenza di persone.

Si segnalano, altresì, dei tratti che potrebbero rientrare in classe di fattibilità geologica IV per via della presenza di corsi d'acqua, pertanto, nella realizzazione degli stessi andrà posta particolare attenzione.

Si ricorda che, la Variante adottata, dovrà essere corredata da dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà, c.d. "Allegato 6"³, che costituisce il nuovo schema di asseverazione in sostituzione dell'ex "Allegato 15". Tale allegato dovrà essere adottato e approvato insieme agli altri elaborati della Variante.

5 - NOTE

In merito alla successiva valutazione/verifica di compatibilità con il PTCP, si ricorda che - come comunicato con ns. nota del 17.02.2014, protocollo n. 17968, consultabile al seguente indirizzo <http://www.provincia.va.it/code/11566/Valutazione-di-compatibilita-PTCP> - dal 1° Aprile 2014 è operativa l'area web provinciale denominata "Valutazione di Compatibilità con il Piano di Territoriale di Coordinamento Provinciale" (<http://www.provincia.va.it/ptcp>), dove è necessario caricare e pubblicare la documentazione informatica oggetto di valutazione. L'accesso all'area web - parte riservata - è preceduto da una fase di accreditamento, finalizzata all'ottenimento delle credenziali di accesso all'applicativo.

6 - ESITO DELL'ISTRUTTORIA

Visti gli esiti dell'istruttoria, si ritiene che non vi sia la necessità di uno specifico procedimento di VAS.

Si rimanda ai contenuti dei paragrafi precedenti utili per il perfezionamento degli atti prima dell'adozione della Variante.

Varese, 13.07.2021

IL RESPONSABILE DELL'ISTRUTTORIA

Arch. Melissa Montalbetti

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Dott.ssa Lorenza Toson

³ Rif. DGR n. 6738 del 19.06.2017.