



**AREA TECNICA
Settore Territorio**

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

**VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA DELLA VARIANTE
PUNTUALE AL VIGENTE PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO – PIANO ATTUATIVO DELL'AMBITO
TRC OVEST – DEL COMUNE DI LONATE POZZOLO**

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 - PREMESSA

In data 21.11.2025 il Comune di Lonate Pozzolo ha messo a disposizione su SIVAS¹, in applicazione delle procedure stabilite con DCR n. 351/2007 e DGR nn. 761/2010 e 3836/2012, la documentazione per la verifica di assoggettabilità a VAS della Variante puntuale al PGT vigente² - Piano Attuativo TRC ovest e ha fissato la conferenza di verifica assoggettamento a VAS per il giorno 22.12.2025.

Si precisa che, il Comune di Lonate Pozzolo, in riferimento alla Legge Regionale Lombardia n. 15 del 8 agosto 2024 recante "Disciplina per gli insediamenti logistici", ha comunicato l'intenzione di avviare la procedura di co-pianificazione per la localizzazione del nuovo insediamento logistico di rilevanza sovracomunale, ai sensi degli artt. 3 e 4 della suddetta legge.³

Si ricorda infine che, qualora il progetto rientri tra le categorie progettuali previste dagli allegati A e B della L.R. n. 5/2010, dovrà essere oggetto di valutazione di impatto ambientale o di verifica di assoggettabilità a VIA⁴.

2 - CONFERENZA DEI SERVIZI INTERNA (GRUPPO DI LAVORO)

2.1 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 alla legittimità degli atti.

2.2 Attività del Gruppo di Lavoro intersettoriale e multidisciplinare

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

¹ Vedi anche l'avviso di avvio procedimento di variante inviato a Provincia con nota PEC n. 59117, 59165 e 59169 del 24.11.2025;

² Approvato con Approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 29 del 29.09.2022 e vigente dal 01.03.2023 a seguito di pubblicazione sul BURL n. 9 – Serie Avvisi e Concorsi.

³ La LR 15/2024 è relativa alla disciplina degli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale (e, più in generale, i Criteri attuativi approvati con DGR n. XII/3377 del 11 novembre 2024, all'interno dell'Allegato A individuano degli specifici requisiti): art. 1 sono qualificati gli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale con superficie operativa superiore ai tre ettari che fanno capo a questa legge, *ovverossia, piattaforme logistiche non intermodali, i centri di magazzinaggio generale e simili, i centri di movimentazione di merci e prodotti, anche a supporto del commercio, e i depositi di merci o veicoli che, anche a seguito di ampliamento, interessano una superficie operativa superiore ai tre ettari. Rientrano, altresì, tra gli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale quelli per l'esercizio delle attività di logistica o autotrasporto di merci e prodotti localizzati in aree la cui destinazione d'uso è sempre oggetto di specifica previsione nel Piano di Governo del Territorio.*

⁴ Al fine di individuare la corretta procedura da applicare ai progetti appartenenti alla categoria "piattaforme logistiche non intermodali, centri di magazzinaggio generale e simili", è necessario, in primo luogo, verificare se l'intervento proposto supera la capacità di movimentazione di merci indicata alla lettera am) dell'Allegato A della L.R. n. 5/2010 che corrisponde a 400.000 tonnellate/anno; in tal caso il progetto dovrebbe essere assoggettato direttamente a VIA e la procedura sarebbe di competenza della Regione Lombardia. Se, invece, gli interventi appartengono alla categoria "piattaforme logistiche non intermodali, centri di magazzinaggio generale e simili" con "una superficie operativa superiore a 3 ettari" dovranno essere assoggettati alla verifica di assoggettabilità a VIA di competenza provinciale (così come previsto dalla lettera e2 dell'Allegato B della L.r. n. 5/2010), quest'ultima verifica dovrà essere effettuata considerando anche quanto previsto dal DM n. 52 del 30 marzo 2015 nel quale vengono definite delle condizioni (criteri) che portano la soglia citata di 3 ettari a 1,5 ettari.

3 - CONTENUTI DELLA VARIANTE URBANISTICA

Si precisa fin da ora che la funzione logistica per l'ambito di trasformazione TRC-ovest è già prevista dal PGT vigente e che per detta trasformazione la verifica VAS e di compatibilità della Provincia di Varese aveva riportato indicazioni in particolare circa la viabilità⁵ mentre non si erano rilevate criticità circa l'ambito agricolo su cui si sovrappone, né riguardo alla rete ecologica regionale di primo livello.

La proposta riguarda un Piano Attuativo in variante alla scheda dell'ambito di trasformazione TRC ovest già previsto nel PGT vigente. Il TRC – Ovest ha finalità logistica ed interessa un'area di estensione complessiva pari a 89.736 mq, rappresentata nella figura geometrica con campitura rossa a seguire.

Il RP spiega che la proposta di intervento tramite PA, si configura in variante al PGT esclusivamente per i seguenti elementi di modifica alla scheda del TRC ovest del DdP (rif. pag. 52-53 del RP):

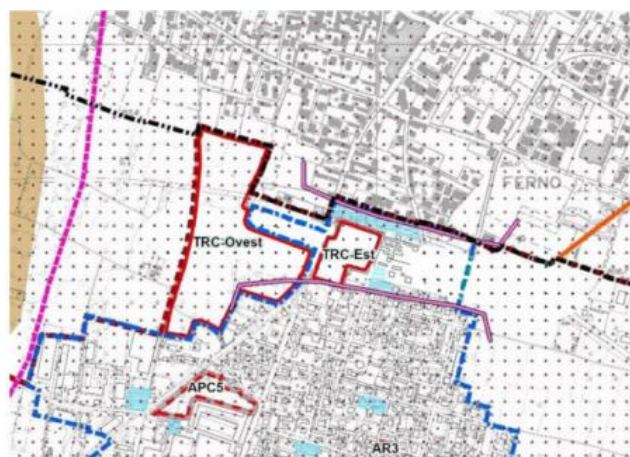
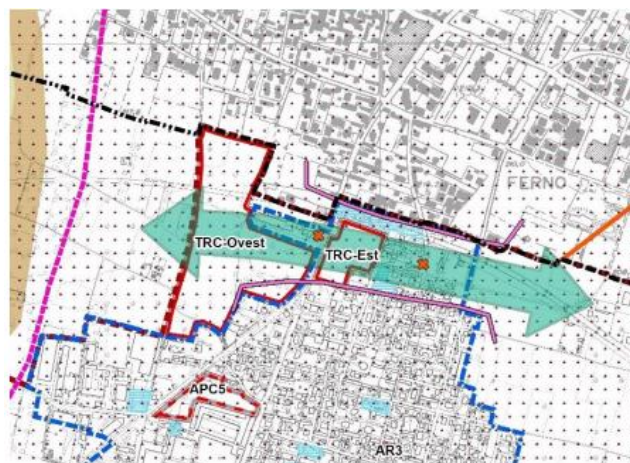
- eliminazione della previsione di realizzazione della viabilità comunale che attraversa il comparto, al fine di garantire uno sviluppo organico e funzionale dell'ambito di trasformazione TRC-ovest, oltre a permettere di meglio dispiegare i flussi viabilistici e di ridurre l'impatto indotto dal traffico veicolare.

(A seguire stralcio cartografico dell'area riportata nella scheda d'ambito TRC ovest vigente e variato in cui si può osservare l'eliminazione della strada comunale che taglia l'area dell'ambito).



- Mancata realizzazione del sottopasso faunistico previsto dalla tavola della rete ecologica, poiché esso porterebbe ad un'area interclusa ubicata tra la SP40, via Monviso, la stazione ferroviaria e l'edificato residenziale e di prossima edificazione. La tutela e valorizzazione del varco ecologico sono comunque garantiti grazie all'inserimento di aree verdi boscate localizzate lungo il perimetro dell'ambito di trasformazione.

⁵ “Nelle fasi successive dovrà essere verificata la sostenibilità viabilistica con uno studio degli effetti indotti sul traffico, utilizzando per le strutture di vendita i coefficienti indicati dal punto 5 dell'allegato 1 della DGR 20 dicembre 2013 - n. X/1193. La verifica, come previsto dal PTCP, deve essere effettuata nel Documento di Piano, che ha l'onere di garantire la funzionalità della rete, verificando la capacità delle reti esistenti e di progetto rispetto ai flussi di traffico esistenti, incrementati con la stima di quelli derivanti dalla capacità insediativa aggiuntiva di piano (...). Per gli ambiti come il TRC ovest che sono collocati lungo la SP 40 “è indirizzo generale della Provincia di Varese, secondo i contenuti della Delibera di Giunta provinciale P.V. n.140 del 16 aprile 2013, limitare l'autorizzazione di nuovi accessi sulle strade provinciali, con i conseguenti riflessi rispetto alle previsioni urbanistiche proposte in adiacenza alla rete provinciale”.



La scheda non appare modificata né rispetto al riconoscimento dei vincoli presenti né rispetto ai dati dimensionali e alle funzioni permesse.

Vista la scheda variata del TRC ovest, allegata al RP, si osserva che non viene apportata alcuna modifica nemmeno rispetto alle modalità attuative che prevedono, come nella scheda del TRC ovest vigente:

“il comparto potrà essere realizzato in diverse fasi, ma preventivamente, a cura dei proprietari, dovrà essere proposto un progetto urbano condiviso che dovrà essere approvato dall'amministrazione comunale. A valle di tale approvazione gli interventi potranno essere attivati attraverso la presentazione di singoli Permessi di Costruire convenzionati, conformi al progetto urbano, nonché rispettosi degli obblighi prestazionali circa la garanzia delle dotazioni territoriali definite nel dettaglio nel progetto urbano. In alternativa è possibile la presentazione di un piano attuativo o di un PII. Le norme del Piano delle Regole applicabili ai piani attuativi trovano comunque integrale applicazione per ogni profilo non oggetto della presente scheda.”

I vincoli presenti nell'area riportati nella scheda del TCR ovest vigente non vengono modificati dalla variante, la scheda allegata al RP riporta infatti i seguenti medesimi vincoli:

- l'area ricade parzialmente nella classe di fattibilità geologica 3f-2b,
- zona soggetta a limitazioni per l'art. 707 C.d.N): zona D
- l'area è parzialmente interessata dalla fascia di rispetto stradale
- zona soggetta a vincolo di tutela ambientale (art. 142, lett. f, d.lgs 42/2004) in quanto ricadente nel Parco del Ticino.

Nella scheda sono indicate, infine, le stesse seguenti prescrizioni in tema di accessibilità dell'area: *“la realizzazione degli interventi deve essere subordinata ad uno studio sull'accessibilità dell'area da verificare con gli uffici viabilità della provincia. L'attuazione degli interventi è subordinata alla predisposizione di uno specifico progetto di mitigazione ambientale che tenga conto in particolare degli effetti negativi indotti dalla vicinanza della ferrovia.”*

Si osserva che il RP, che descrive la variante alla scheda TRC ovest apportata dal Piano Attuativo proposto, indica anche la riqualifica dell'incrocio sulla strada provinciale SP40 ai fini dell'accesso all'attività logistica.

Si precisa che il comparto è ubicato a ovest della strada provinciale SP40, al confine con il comune di Ferno, nella porzione più a nord risulta interessato dalla linea ferroviaria che in quel tratto risulta interrata, dal passaggio della linea elettrica e relativa fascia di rispetto e dal tracciato della SP14/40 strada in progetto del PTCP con vincolo conformativo dei suoli. Si tratta nel complesso di un'area agricola ampia, inserita in un contesto urbano periferico circostante molto vario, in cui si riconoscono edifici ad uso produttivo e commerciale ma anche residenziali.

Le principali direttrici infrastrutturali afferenti all'area oggetto di studio risultano essere la SP40, Via Dante, Via Piave, Via Mazzini, Via Marco Polo, Via Molinelli e la SP14dir.

Le intersezioni più significative sono le seguenti:

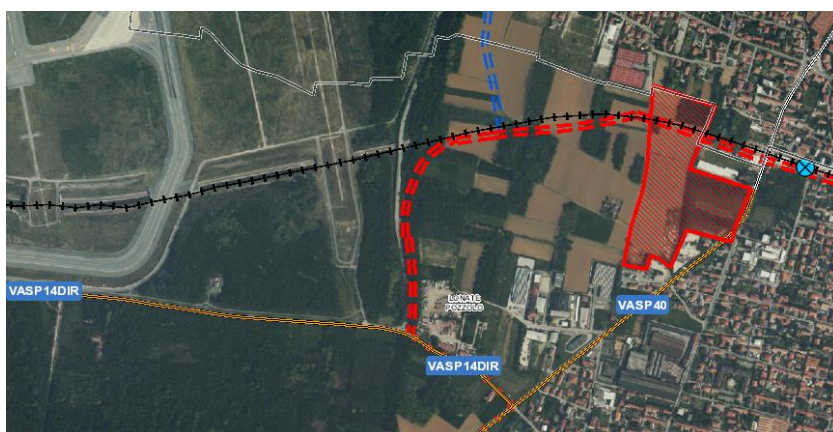
- intersezione a rotatoria tra SP40, via Piave, via Marco polo e via Mazzini

- intersezione a raso tra la SP40 e via Dante
- intersezione a raso tra la SP40, la SP14dir e via Molinelli.

Il RP specifica che l'accesso al lotto avviene tramite l'accesso diretto all'intersezione tra la SP40 e la via Dante. Il progetto proposto entro il RP prevede dunque la riqualificazione dell'intersezione mediante la realizzazione di una rotatoria di 40 m di diametro esterno, in cui l'accesso al lotto costituirà un ramo. L'accesso al parcheggio pubblico, dotato di 136 posti auto, avverrà attraverso un accesso indipendente lungo la SP40 a nord della rotatoria di progetto (pag. 99 RP).

Nel RP viene proposto uno specifico paragrafo dedicato alla viabilità e al traffico veicolare (par.4.5) in cui viene specificato che si prevede *"un traffico indotto di 140 autovetture, 52 van e 110 camion in ingresso e altrettanti in uscita. Nell'ora di punta del traffico attuale si può stimare, un traffico indotto di 31 autovetture in uscita, 3 van in ingresso e 4 in uscita, 10 camion in ingresso e 12 in uscita."* (rif. pag. 99 del RP).

Lo stesso paragrafo determina i flussi di traffico futuri aggiungendo ai flussi di traffico già esistenti i flussi indotti dal nuovo progetto (pag. 100). Nello stesso rapporto si specifica che *"l'analisi, sviluppata sulla base di ipotesi trasportistiche opportunamente ponderate, dimostra che l'attuale rete infrastrutturale sarà in grado di assorbire il traffico futuro previsto."* (conclusioni pag. 102). A seguire si riporta uno stralcio cartografico del PTCP che mostra le diverse infrastrutture viabilistiche provinciali esistenti (SP14dir e SP40) e in progetto (con tratteggio rosso); la seconda immagine è uno stralcio del progetto riportato a pag. 95 del RP.



Al fine di produrre un'analisi completa e dettagliata dell'impatto viabilistico determinato dall'insediamento del nuovo intervento oggetto dello studio il RP riporta due distinte microsimulazioni effettuate considerando la situazione attuale (scenario 0) e futura (scenario 1). Tale analisi ha portato il RP a concludere che *"l'attuale rete infrastrutturale sarà in grado di assorbire il traffico futuro previsto"* (si veda lo studio sulla viabilità proposto dal RP da pag.97 a pag.102 del RP)

La planimetria del progetto proposta entro il RP prevede la realizzazione dell'area logistica caratterizzata da più fabbricati nei quali saranno ricavati magazzini di logistica con relativi uffici amministrativi, oltre che aree adibite a viabilità interna, aree parcheggio e aree verdi. In dettaglio si prevedono aree di carico e scarico merci e diversi parcheggi per camion, auto/van magazzino, auto uffici e ad uso pubblico.

Nell'area logistica è inoltre previsto un percorso interno ad anello che corre attorno agli edifici in progetto, destinato alla viabilità interna. L'accesso al polo logistico è previsto tramite rotatoria da inserire lungo il tracciato della SP40 (ben visibile nello stralcio cartografico precedente).

Con riguardo alle caratteristiche il territorio comunale di Lonate Pozzolo è interamente interessato dalla Rete ecologica Regionale (elemento primario), il comune è anche interamente ricompreso nel contesto territoriale del Parco regionale della Valle del Ticino, l'area specifica dell'intervento di cui trattasi ricade nella zona di iniziativa comunale orientata (art. 142, lett. f del D.Lgs. n. 42/2004). Il territorio non è invece direttamente interessato dalla presenza di siti appartenenti alla Rete Natura 2000. All'interno dell'ambito e nelle immediate vicinanze non vi sono altri vincoli di natura paesaggistica del D.Lgs. n. 42/2004.

Nelle sue conclusioni il RP si esprime nel seguente modo *“I contenuti in variante al PGT del comune non introducono elementi significativi di modifica dello scenario urbanistico locale, ma si configurano quale ridefinizione di un'area già individuata per insediamenti simili. Non si ravvisano peraltro elementi di possibile impatto ambientale sui quali sviluppare una trattazione specifica.”*

4 - ISTRUTTORIA FINALIZZATA ALL'ESPRESSIONE DEL PARERE DELLA PROVINCIA

4.1 Verifica di assoggettabilità a VAS

Tenuto conto che trattasi di un Piano Attuativo in variante su di un ambito di trasformazione TRC ovest ai fini logistici già previsto dal PGT vigente, il RP richiama il principio di non duplicazione della valutazione ambientale, in base al quale il D.Lgs. 152/2006 (Art. 12). In ragione di tale principio il RP si limita alla trattazione dei soli aspetti di variante che il RP specifica essere:

- l'eliminazione della previsione di realizzazione della viabilità comunale che attraversa il comparto,
- la mancata realizzazione del sottopasso faunistico previsto dalla tavola della rete ecologica.

Si precisa che l'intervento ricade nella categoria d'opera *“Interporti, piattaforme intermodali e terminali intermodali, piattaforme logistiche (anche non intermodali), depositi di merci o veicoli, centri di magazzinaggio generale e simili, che interessano una superficie operativa superiore a 3 ettari”* per la quale è prevista la verifica di assoggettabilità a VIA.

Pertanto, l'attuale istruttoria valuterà esclusivamente gli elementi di scelta urbanistica, mentre si rimanda alla suddetta procedura la valutazione puntuale dei potenziali impatti ambientali derivanti dal progetto e dall'esercizio dell'attività logistica (in particolare su traffico e mitigazioni ambientali), indicando nella presente istruttoria alcuni primi elementi di attenzione utili allo sviluppo del progetto e delle successive valutazioni.

Il RP specifica, inoltre, la proposta di riqualificazione dell'intersezione tra la SP40 e Via Dante tramite rotatoria di 40 m di diametro esterno in cui l'accesso al lotto costituirà un ramo e il nuovo accesso al parcheggio pubblico da realizzare lungo la SP40 a nord della rotatoria di progetto (pag. 99 del RP).

In riferimento ai criteri per la determinazione dei possibili effetti significativi definiti all'Allegato II della DCR VIII/351 del 13.03.07, in relazione alle caratteristiche della Variante (punto 1 dei criteri regionali) si rilevano, quali elementi di attenzione rispetto a piani e programmi o progetti di livello sovracomunale, quelli di seguito elencati:

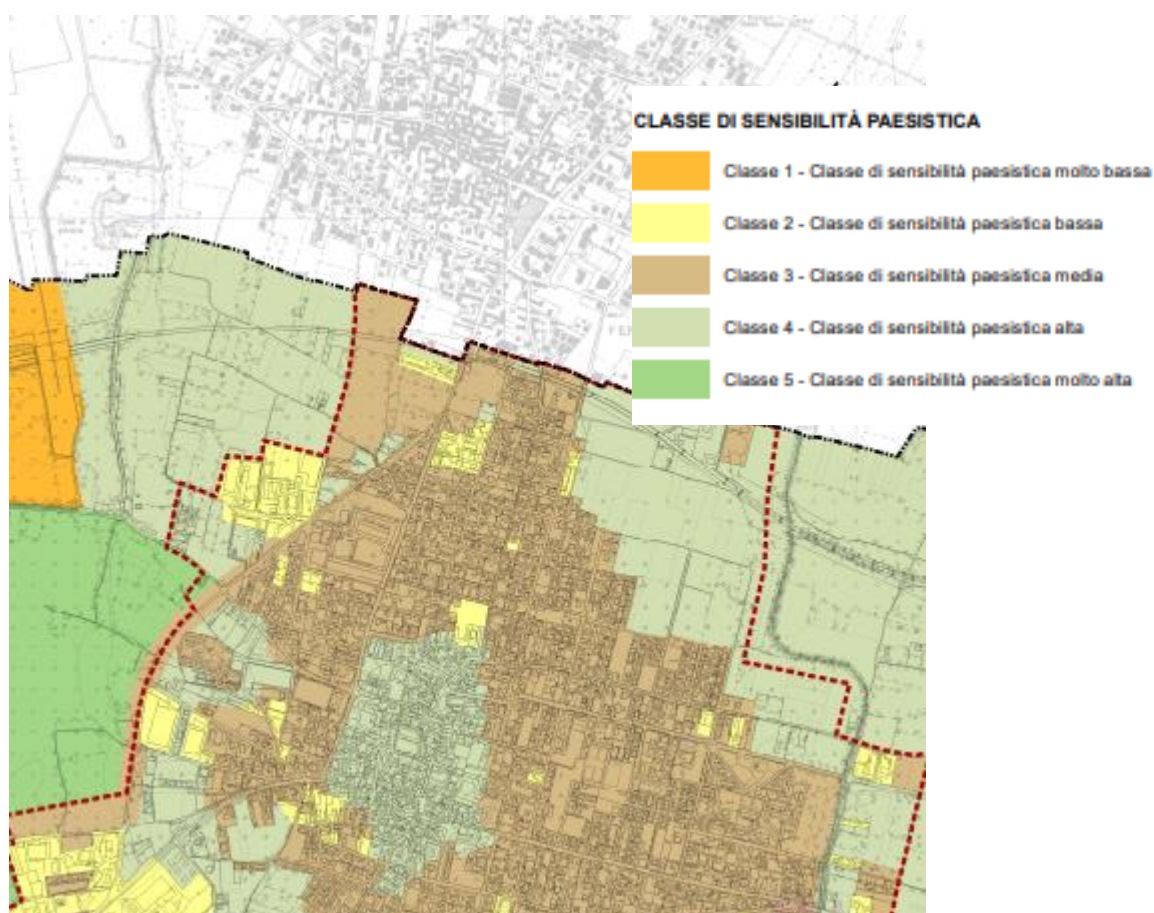
- il Piano del Parco Lombardo della Valle del Ticino (quindi zona soggetta a vincolo di tutela ambientale art. 142, lett. f, d.lgs 42/2004) che individua l'area tra quelle di ICO (iniziativa comunale orientata). Si precisa che il progetto di rete ecologica del parco classifica l'area tra quelle agricole da consolidare e, tra gli elementi peculiari, riconosce la presenza di un varco potenziale. Rispetto alla valutazione circa tale aspetto si rimanda al parere del Parco del Ticino;
- Rete Ecologica Parco Ticino, corridoio ecologico secondario e varco da preservare, per cui si rimanda alle valutazioni dell'ente competente;

- la Rete Ecologica Regionale, che classifica l'area come elemento primario senza riconoscere tuttavia elementi puntuali di vulnerabilità;
- il PTCP quale ambito agricolo fertile;
- la presenza di una strada provinciale di 5 livello denominata SP40 su cui si propone la riqualificazione dell'incrocio tramite rotonda e un nuovo ramo d'accesso al comparto TRC ovest oltre ad un nuovo accesso per accedere al parcheggio entro l'area di trasformazione.

Per quanto riguarda le caratteristiche degli effetti e delle aree interessate (punto 2 dei criteri regionali) è chiaramente rilevabile un'irreversibilità della trasformazione proposta che interessa suoli attualmente liberi esterni al tessuto urbano consolidato classificati dal PGT vigente come ambito di Trasformazione TRC-ovest.

Non trattandosi di una nuova previsione di trasformazione ma di una modifica della scheda dell'ambito già prevista nel PGT, che non determina nuovo consumo di suolo, si rimanda alla VAS del PGT e alla verifica di compatibilità del PGT vigente rilasciata da questo ente con prot. 15464 del 23.3.2023 in cui non emergevano criticità rispetto all'ambito agricolo di PTCP.

In relazione alla **componente paesaggistica** e dal punto di vista geomorfologico/percettivo, l'ambito non presenta particolare valore storico e culturale o rilevanze percettive, infatti, sotto il profilo della sensibilità paesaggistica ricade per il PGT vigente in classe 3 – media.



Nell'ambito dell'intervento è stata sviluppata una proposta del verde, al fine di mitigare gli impatti causati dall'opera dal punto di vista ecologico e di mitigazione delle nuove immissioni inquinanti. In particolare, si mappa un'area a verde a nord dell'ambito (necessaria anche al fine di permettere l'eventuale realizzazione della previsione infrastrutturale del PTCP) e si prevedono n 160 piante ad alto fusto entro l'area di progetto lungo il perimetro dell'ambito di trasformazione, al fine di mitigare l'impatto su paesaggio, a compensazione della mancata realizzazione del sottopasso faunistico, nonché al fine di mitigare le emissioni causate dal traffico indotto dall'attività. Tale proposta dovrà essere sviluppata nelle successive fasi sulla scorta delle valutazioni e indicazioni che potrà fornire Parco Ticino.

Riguardo al progetto di mitigazione del verde si rileva che, la scheda di piano variata (e oggetto della presente valutazione) prevede che *“l’attuazione degli interventi è subordinata alla predisposizione di uno specifico progetto di mitigazione ambientale che tenga conto in particolare degli effetti negativi indotti dalla vicinanza della ferrovia”*, lo schema di progetto valutato indica le aree oggetto di mitigazione interne all’ambito (come sopra descritte) mentre nel RP si legge che *“le piantumazioni, qualora non fosse possibile realizzarle all’interno dei confini del sito, potrebbero essere realizzate in aree pubbliche comunali, quali parchi urbani o scuole”*. Tale possibilità non sembra coerente con la scheda di piano proposta e, in generale, con l’obiettivo di mitigazione degli impatti generati sul contesto locale.

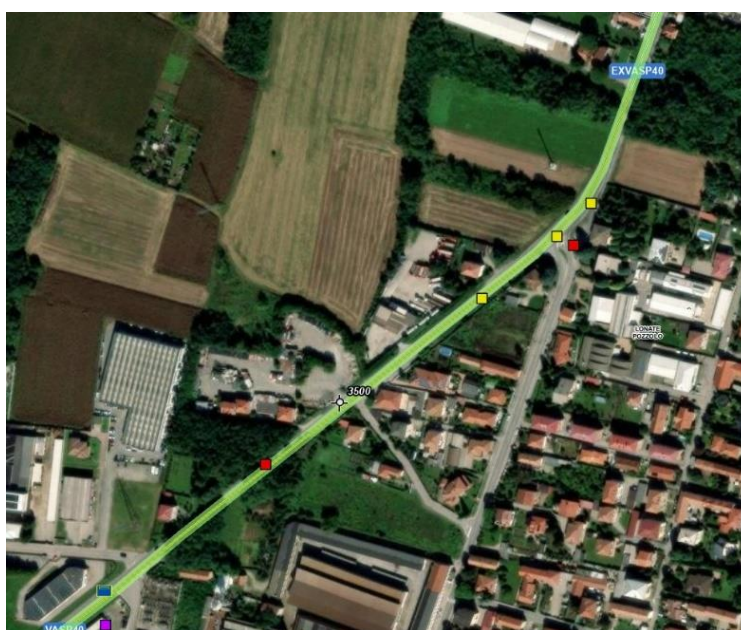
Per quanto attiene alla valutazione degli effetti sulla continuità ecologica e di potenziale **incidenza sui Siti Natura 2000**, si rileva che con atto n. 3148 del 2022 Parco Ticino ha espresso parere di incidenza positiva sul PGT *“fatte salve le osservazioni: [...] I progetti attuativi degli ambiti TRC est e TRC ovest dovranno garantire il mantenimento del varco ecologico individuato dalla rete ecologica del Parco, e recepito nella rete ecologica comunale, e dovranno pertanto essere sottoposti a verifica da parte dell’Ente scrivente. Di ciò si dia riscontro nelle relative schede d’ambito”*. L’aggiornamento della Valutazione di Incidenza, espressa con atto Provincia di Varese n. 91 del 23.03.2023, ha, quindi, dato atto del corretto recepimento delle prescrizioni e delle indicazioni espresse dal Parco in quanto *“le schede d’ambito relative agli ambiti TRC est e TRC ovest conformemente a quanto richiesto dal Parco nel parere di Incidenza sono state integrate prevedendo la realizzazione del sottopasso faunistico e l’obbligo di una verifica preventiva dei PA di declinazione da parte del Parco e della Soprintendenza”*.

Per quanto sopra, laddove non sia stata o non venga espletata positivamente la verifica preventiva di cui sopra sul PA proposto, sarà necessaria una specifica ulteriore espressione di Valutazione di Incidenza acquisendo nuovo parere dell’Ente Gestore.

Il RP valuta la sostenibilità dell’intervento anche sotto il **profilo viabilistico** considerando le infrastrutture esistenti e gli impatti del traffico indotto. Nel Rapporto è presente oltre che una verifica degli assi stradali esistenti anche un’analisi dei flussi di traffico indotti dall’intervento e due microsimulazioni della situazione attuale e di progetto. Le analisi si concludono affermando, *“sulla base di ipotesi trasportistiche opportunamente ponderate, dimostra che l’attuale rete infrastrutturale sarà in grado di assorbire il traffico futuro previsto”* (pag. 102/103).

Come detto, per la valutazione degli esiti studio di traffico si rimanda alla verifica di assoggettabilità a VIA, ciò considerato che le destinazioni d’uso non sono oggetto della presente variante. Si anticipano le seguenti valutazioni relative alle proposte di accesso all’area.

La strada provinciale n. 40, nel tratto in esame, ricade all’esterno del centro abitato così come definito dal Nuovo Codice della Strada (D.Lgs 285/92) e vige, di conseguenza, un limite massimo di velocità di 90 km/h. E’ classificata come strada di tipo C – extraurbana secondaria.



Sinistrosità rilevata tra la SP 40 e la via Dante

All'altezza dell'intersezione con la via Dante, la SP 40 presenta una curva con ridotta visibilità e il tratto è stato oggetto di sinistri stradali, come rappresentato nell'immagine sovrastante.

L'apertura di nuovi accessi sulle strade di tipo C è regolamentata dall'art. 45 comma 3 del Regolamento di Esecuzione ed Attuazione del Nuovo Codice della Strada (DPR 495/92), che prevede: *“nelle strade extraurbane secondarie sono consentiti accessi privati purché realizzati a distanza non inferiore, di norma, a 300 m tra loro, misurata tra gli assi degli accessi consecutivi per ogni senso di marcia. L'ente proprietario della strada può derogare a tale distanza, fino ad un minimo di 100 m, qualora, in relazione alla situazione morfologica, risulti particolarmente gravosa la realizzazione di strade parallele. La stessa deroga può essere applicata per tratti di strade che, in considerazione della densità di insediamenti di attività o di abitazioni, sono soggetti a limitazioni di velocità e per i tratti di strade compresi all'interno di zone previste come edificabili o trasformabili dagli strumenti urbanistici generali od attuativi vigenti”*.

La rotatoria in progetto si colloca tra due accessi esistenti distanti tra loro poco meno di 200 m e pertanto, non risulta tecnicamente possibile il rilascio dei 2 nuovi accessi proposti (quello in rotatoria e quello del parcheggio pubblico).

Considerando la caratteristica della strada e le proposte descritte si ribadisce quanto già precisato in fase di compatibilità con il PTCP della variante al PGT (vedi nota 5 a pag. 2 della presente istruttoria) circa la *“limitazione all'autorizzazione di nuovi accessi sulle strade provinciali, con i conseguenti riflessi rispetto alle previsioni urbanistiche proposte in adiacenza alla rete provinciale”*. In questa sede si aggiunge che a seguito della trasformazione, la strada provinciale sarà inclusa ancor di più nel tessuto urbano, preso atto della presenza di numerose attività che hanno già accesso diretto sulla SP40 in quel tratto.

Si ritiene necessaria da parte del Comune di Lonate Pozzolo la rivisitazione del perimetro del centro abitato, con specifica procedura distinta da quella in oggetto, al fine di permettere nuovi accessi sulla strada che in condizione attuale, ovvero di regime extra urbano della strada, non possono essere autorizzati. La continuità dei due nuovi accessi proposti rispetto a quelli già presenti è, come già detto sopra, incompatibile con il carattere extra urbano della SP40 ai sensi dell'art. 45 comma 3 del DPR 495-1992.

A supporto di quanto sopra si veda l'art. 5 comma 6 del DPR 495/92 il quale prevede che: *“la delimitazione del centro abitato è aggiornata periodicamente in relazione alle variazioni delle condizioni in base alle quali si è provveduto alle delimitazioni stesse. A tale aggiornamento consegue l'aggiornamento dei “tratti interni” e delle “strade comunali” di cui al comma 1”*.

Dal **punto di vista geologico** si rammenta al Comune che alla documentazione dovrà essere allegata la dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà, c.d. “Allegato 1”⁶ (che costituisce il nuovo schema di asseverazione in sostituzione dell'ex “Allegato 6”) e che tale Allegato dovrà essere adottato unitamente agli altri elaborati di variante e con essi approvato.

Rispetto al tema del **recapito dei reflui**, si prende atto del parere pervenuto da ATO (rif. prot. ATO n. 63008 del 17.12.2025) che a sua volta tiene conto del parere del gestore del SII Alfa S.r.l. Allegato A1 alla presente istruttoria.

5 - NOTE

Per quanto attiene al procedimento urbanistico, si rileva che detta Variante è soggetta a valutazione di compatibilità con il PTCP e che in questa sede la Provincia si esprimerà sia in merito a tale verifica sia in relazione alla coerenza con il PTR.

Inoltre, conformemente alla Legge Regionale Lombardia n. 15 del 8 agosto 2024 recante “Disciplina per gli insediamenti logistici”, art. 3, 4 e 5 si dovrà attivare, prima dell'adozione della variante, la procedura di co-pianificazione per la localizzazione del nuovo insediamento logistico di rilevanza sovracomunale, ai sensi degli art. 3, 4

⁶ Rif. DGR del 26 aprile 2022 - n. XI/6314.

In particolare, ai sensi dell'art. 5 comma 9 della stessa legge regionale *“a seguito della sottoscrizione dell'intesa di co-pianificazione la Regione, la Città metropolitana o la provincia territorialmente interessata valutano la compatibilità di quanto adottato dal comune, ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 13, commi 5, 7 e 8, e dell'articolo 14, comma 5, della l.r. 12/2005, sulla base degli esiti di tale intesa.”*

In merito alla successiva verifica di compatibilità con il PTCP, si rimanda all'area web provinciale denominata [Compatibilità con il PTCP](#) in cui sono specificate le modalità per richiedere l'avvio del procedimento.

6 - ESITO DELL'ISTRUTTORIA

Si ritiene che la documentazione messa a disposizione permetta di escludere la necessità di valutare gli elementi di variante urbanistica entro uno specifico procedimento di VAS. Ciò considerato che i potenziali impatti ambientali del progetto saranno oggetto di adeguati approfondimenti e specifica valutazione di assoggettabilità alla VIA e fermo restando le valutazioni e le indicazioni che potrà fornire Parco Ticino rispetto a quanto di competenza.

Varese, 17.12.2025

IL RESPONSABILE DELL'ISTRUTTORIA
Dott.ssa Samuela Farina

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
Dott.ssa Lorenza Toson

Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi della vigente normativa.