



COMUNE DI RHO

L'ASSESSORE ALL'URBANISTICA

Edoardo Marini

Assessore

Class 6.2

Fasc. 4/2023

Prat. 1039/2023

Egr. consiglieri comunali

Stefano Giussani

Christian Colombo

Via

Pec:

e p.c.

direttore Area 1

SEDE

Segreteria Assistenza Organi Istituzionali

SEDE

Rho, data del protocollo

Oggetto: Informazioni su progetto ATU 8.

Egregi Consiglieri, in riscontro alla Vs. interrogazione con richiesta di risposta scritta del 13/10/2025, prot. 68012, relativa all'oggetto, con la presente si forniscono i seguenti aggiornamenti:

- in sede di approvazione del piano attuativo è stato chiesto un approfondimento in particolare degli accessi veicolari al comparto dalla viabilità pubblica perimetrale. Considerati i vantaggi e gli svantaggi delle diverse soluzioni prospettate si è optato per la scelta di impedire con dei manufatti fisici la svolta in sinistra. Parimenti, sono stati approfonditi i percorsi pedonali e ciclabili, quelli dei mezzi di soccorso, i criteri utilizzati per le stime di traffico e la regolazione della viabilità lungo via Enrico Fermi. L'assetto approvato è sintetizzato nelle tavole 16a, b, c, d, allegate alla deliberazione di GC n. 134 del 15/07/2025. Per maggiori dettagli si rimanda anche alle controdeduzioni alle osservazioni presentate allegate alla delibera di cui sopra;
- al fine di incrementare la dotazione di posti auto pubblici nell'intorno dell'ATU 8, in sede di approvazione del piano attuativo sono state incrementate le dotazioni originariamente contemplando la realizzazione di nuovi stalli di sosta pubblica all'interno del perimetro. Nel complesso si tratta di circa 199 posti (cfr. tavole 9 e 11a del piano attuativo approvato), a cui vanno aggiunti i circa 70 posti auto già presenti lungo via Fermi rispetto agli attuali 80 posti auto esistenti lungo la stessa via. All'interno del comparto privato sono poi previsti circa 935 box, di cui 481 al primo piano interrato e 454 al secondo piano interrato (cfr. tavole 10a e 10b del piano attuativo approvato), con l'impegno degli operatori a rivedere il conteggio in funzione del numero effettivo degli alloggi che verranno realizzati. Con la decisione di realizzare un secondo piano interrato la dotazione dei posti auto privati appare sufficiente, stessa cosa si può dire per i posti pubblici a seguito delle modifiche introdotte al disegno degli spazi di cessione;

- le aree a verde cedute al Comune saranno inserite nel piano di manutenzione annuale a carico dell'Amministrazione comunale. Il PFTE di progetto dovrà includere anche i costi manutentivi previsti. Una particolare attenzione al loro contenimento è stata chiesta già in sede di redazione del piano attuativo e sarà ribadita nei successivi step progettuali;
- l'area a servizi prevista in cessione di fianco a villa Scheibler (csd. area Spalletti) sarà aperta, resa accessibile e piantumata a verde pubblico dagli operatori, utilizzando ed entro i limiti di spesa derivanti dall'applicazione dell'art. 35 delle NTA del PGT, come quantificati nell'art. 7bis della convenzione in euro 168.000 circa. Tale sistemazione, che non prelude ad un futuro più compiuto disegno dell'area, è finalizzata a rendere immediatamente fruibile l'area;
- le risorse per opere di urbanizzazione quantificate dall'art. 7 della convenzione in complessivi euro 2.830.000,00 saranno destinate al progetto di sistemazione a verde delle aree limitrofe al parco di villa Burba verso via Cornaggia-Europa e dei rustici della villa stessa (cfr. punto 4 della scheda descrittiva dell'ambito ATU8 del PGT);
- il tema della sicurezza, ovvero dell'illuminazione e del sistema di video-sorveglianza, sarà oggetto della successiva progettazione del parco e delle aree di cessione, il cui disegno dovrà prestare molta attenzione ad evitare anfratti e zone buie o nascoste. In tal senso, come si può evincere dalle osservazioni presentate e alle relative controdeduzioni, si è chiesto già in sede di redazione del piano attuativo di rendere più lineare la configurazione dell'area verde centrale. Ricordiamo, infine, che la richiesta in sede di PGT di realizzare un piccolo edificio non residenziale va proprio nella direzione di assicurare un presidio al parco pubblico centrale;
- si rimanda alla risposta alla controdeduzione n.4 che ha posto i medesimi quesiti della presente interrogazione. Per comodità se ne riporta uno stralcio parziale omettendo le questioni riguardanti la viabilità già affrontate precedentemente:
"[omissis] circa l'istruzione, le verifiche sono state fatte a priori in sede di redazione del PGT (si veda Relazione di piano) ove si riscontrava una futura (ovvia) diminuzione della domanda espressa da una popolazione già oggi particolarmente anziana. A tal proposito, si rammenta che i plessi scolastici limitrofi all'intervento sono interessati da una decisa diminuzione degli studenti (scuola primaria di via Deledda, ad esempio) o hanno una dotazione di spazio decisamente abbondante (scuola Bonecchi di via San Giacomo, ad esempio). In entrambi i casi, anche senza addentrarsi in specifiche elaborazioni, tali strutture sono in grado di assorbire la domanda aggiuntiva. Infine, per quanto riguarda il TPL, si ritiene che il problema non sia l'eventuale potenziamento dell'offerta quanto una più generale riorganizzazione dell'intero servizio come previsto nell'atteso nuovo appalto in capo all'Agenzia del Trasporto Metropolitano."

Distinti saluti,

Edoardo Marini,
assessore

Responsabile del procedimento: arch. Varesi Walter - tel.: 0293332 327, e-mail:
walter.varesi@comune.rho.mi.it