

ALLEGATO A-BIS “RELAZIONE GENERALE- INTEGRAZIONE”

SOMMARIO

1. PREMESSA E NOTE INTEGRATIVE.....	pag. 2
2. RELAZIONE ILLUSTRATIVA.....	pag. 4
3. ELENCO DELLE TAVOLE.....	pag. 8
4. PARAGRAFI SOSTITUITI.....	pag. 11
5. ALLEGATO H – DESCRIZIONE DELLE UNITA’ COMMERCIALI.....	pag. 31

1. PREMESSA E NOTE INTEGRATIVE

Il presente allegato “A bis. Relazione generale” integra ed in parte sostituisce l’allegato “A. Relazione generale” della precedente versione del presente Programma Integrato d’Intervento del Dicembre 2003. **Detto allegato “A. Relazione generale” è parte integrante dei documenti del P.I.I. ed infatti è riproposto nella sua versione pubblicata (ossia con data Dicembre 2003) e corredato da una nota integrativa che specifica il rimando al presente allegato “A bis. Relazione Generale” per le parti che hanno subito modifiche.** Come da sommario di cui alla pagina precedente, il presente allegato è costituito essenzialmente da paragrafi di nuova redazione (1 e 2 del Sommario) e da paragrafi già presenti nella precedente versione del P.I.I. pubblicato, con alcune modifiche (3 e 4 del Sommario). **Tutti i paragrafi aggiuntivi / sostitutivi, le tavole di nuova redazione (tav. 27 e 28), il nuovo documento H “Descrizione delle unità commerciali” (5 del Sommario) inglobato nel presente allegato A bis, sono stati realizzati in conseguenza ed in conformità con quanto scaturito in fase di controdeduzione alle osservazioni ovvero sulla base di sopravvenute norme e pareri. Specifiche di dettaglio inerenti tali argomento sono sviluppate nel proseguo del presente allegato.**

Nel dettaglio il nuovo allegato si articola secondo i seguenti paragrafi:

2. RELAZIONE ILLUSTRATIVA: è tracciato un riepilogo delle modifiche apportate al Programma a seguito delle Osservazioni pervenute dopo la pubblicazione del dicembre 2003 e del conseguente affinamento progettuale.

3. ELENCO DELLE TAVOLE: è riportato il nuovo elenco degli elaborati grafici e dei documenti costituenti il Programma Integrato d’Intervento, con le specifiche relative alle modifiche necessarie **che gli elaborati hanno subito a seguito delle Osservazioni pervenute dopo la pubblicazione del dicembre 2003 e del conseguente affinamento progettuale nonché in relazione a pareri e norme sopravvenute.**

.4. PARAGRAFI SOSTITUITI: le modifiche apportate al Programma Integrato d’Intervento hanno reso necessario l’adeguamento ed aggiornamento di alcuni paragrafi dell’allegato “A. Relazione generale” del dicembre 2003. Pertanto i nuovi paragrafi di seguito riportati sostituiscono i rispettivi paragrafi presenti nella versione precedente. Si precisa a proposito che tali modifiche hanno riguardato essenzialmente dati e quantità del Programma (concentrate, per lo più, nel paragrafo 11.6 DATI URBANISTICI), gli aspetti viabilistici (si allega nuova relazione elaborata dallo Studio Ci.Tra) ed altre minori informazioni e dati di carattere generale.

5. ALLEGATO H – DESCRIZIONE DELLE UNITA’ COMMERCIALI: è inglobata nella presente relazione A bis il documento di nuova redazione riservato alla descrizione delle unità commerciali previste nel presente Programma. Tale documento si è reso necessario causa la sopravvenuta norma regionale - D.G.R. Regione Lombardia N. VII/15701 del 18 dicembre 2003 – che disciplina le unità commerciali e la loro articolazione.

Si specificano inoltre le seguenti note integrative:

- Il nuovo committente del Programma Integrato d’Intervento è la società Faro s.r.l., che ha acquisito gli immobili interessati dal precedente committente, la ABA s.p.a.. Pertanto si consideri che ogni qualvolta all’interno dell’allegato “A -

Relazione generale” è citata la ABA s.p.a., essa va sostituita con la società Faro s.r.l. E’ viceversa evidente che nel presente documento “A bis Relazione generale”, ove richiesto, compare il nominativo del nuovo proponente;

- Con la medesima logica, ogni qual volta vi sia un riferimento alle tavole ed ai documenti che compongono il Programma Integrato d’intervento all’interno dell’allegato “A - Relazione generale” , si deve intendere che il nome della tavola o del documento citato sia seguito dal termine “bis”, termine che contraddistingue il materiale di nuova elaborazione che sostituisce il precedente del dicembre 2003.

2. RELAZIONE ILLUSTRATIVA

A seguito della pubblicazione del Programma Integrato d'Intervento per le osservazioni (periodo dal 12.01.04 al 10.03.04) l'Amministrazione Comunale ha redatto e approvato con Delibera Comunale del 16.04.2004 il documento "Indirizzi di metodo e contenuto per le controdeduzioni alle osservazioni al P.I.I. ex Avir" unitamente all'elaborato grafico "Tavola 11.bis", quale base indicativa per le modifiche del Programma.

La conseguente fase di rettifica degli elaborati ha consentito l'adeguamento dell'intero Programma Integrato d'Intervento ai contenuti dei citati documenti, con particolare attenzione agli aspetti viabilistici. La definizione di un assetto dei tracciati veicolari coerente con le specifiche emerse in fase di controdeduzione, ha richiesto la revisione parziale dell'impianto planimetrico, in particolar modo per quanto concerne l'area a sud, occupata dall'edificio commerciale, dal parcheggio a raso e dalle aree a verde di maggior estensione. Il proficuo confronto con i competenti uffici ANAS ha garantito la definizione di un assetto viario condiviso e ha generato al tempo stesso la necessità di ulteriori aggiustamenti rispetto alle scelte progettuali definite con DCC del 16.04.04; infine ha altresì determinato di conseguenza una continua rielaborazione dei documenti e degli elaborati grafici costituenti il Programma.

Le principali modifiche apportate al Programma sono riassumibili attraverso alcune tematiche principali, in coerenza con quanto già emerso nella fase di controdeduzione alle osservazioni elaborata dall'Amministrazione e dai Tecnici comunali:

- **viabilità, accessi all'area e parcheggi:** l'accesso ai parcheggi principali, a raso ed interrato, avviene dalla rotatoria dell'innesto tra la strada statale 33 (Via Matteotti) sulla strada provinciale 48, attraverso la creazione di adeguate corsie esclusive per il raggiungimento dei posti auto. L'articolazione delle corsie non compromette la fruibilità pedonale (grazie anche ad attraversamenti intervallati da idonee aree di sosta) e garantisce pertanto la continuità dei percorsi lungo il torrente Lenza ed in fregio a Via Matteotti. Nei pressi della rotatoria stessa una porzione limitata del torrente rimane coperta onde consentire la realizzazione dello snodo viabilistico. Un ulteriore accesso al parcheggio interrato (a due livelli) si attesta su Via Risorgimento, di fronte al piazzale della stazione ferroviaria. L'area di carico – scarico dell'edificio commerciale è stata ridisegnata ai fini di garantire una maggiore porzione di spazio a verde (lato Torrente Lenza) e di razionalizzare i flussi veicolari, data la compresenza della rampa di accesso al parcheggio interrato. L'area stessa mantiene il pergolato di mitigazione la cui riduzione (il pergolato non arriva più sul filo di Via Risorgimento) consente l'attraversamento pedonale a raso (dal percorso pubblico principale al percorso che costeggia il torrente) senza necessità di ipotizzare alcun attraversamento in quota. Sia il parcheggio interrato, sia il parcheggio a raso sono stati adeguati coerentemente con le nuove soluzioni viabilistiche e con esigenze di maggior funzionalità. Inoltre, diversamente da quanto previsto nel Programma del Dicembre 2003, la rotatoria dell'innesto SP 48 su Via Gramsci consente il collegamento diretto tra Via Risorgimento, Via Vittorio Veneto e la SP 48 e pertanto garantisce anche lo smaltimento del traffico degli autocarri che, provenienti dal piazzale di carico-scarico, raggiungono la SS 33 senza dover impegnare Via Maddalena. Viene pertanto anche eliminata la necessità di regolazione semaforica dell'uscita autocarri,

precedentemente prevista dalla Convenzione del dicembre 2003. Completa la descrizione del nuovo assetto viario la scelta progettuale di realizzare un nuovo sottopasso ferroviario, pedonale e carrabile, quale attraversamento del tracciato ferroviario in corrispondenza delle vie V. Veneto e via Lombardia. Posizionato esternamente rispetto al perimetro del P.I.I., il sottopasso, già finanziato, costituisce a tutti gli effetti un punto di attraversamento alternativo (rispetto al cavalcavia già presente) per disimpegnare il traffico viario dal “centro” verso l’area del campo sportivo e del cimitero. È garantito altresì, come esemplificato nelle tavole di progetto, un più agevole collegamento ciclo-pedonale tra le due parti di città. In questa sede si accenna inoltre al possibile coinvolgimento, in fase successiva, dell’area della pesa pubblica in fregio al tracciato ferroviario, attualmente dismessa e non ricompresa nel perimetro del P.I.I., per la quale verrà eventualmente definito idoneo riutilizzo. Si rammenta infine che il nuovo assetto viabilistico ha ottenuto parere favorevole Anas in data 08.10.2004.

- **spazi a verde, superficie filtrante:** le modifiche apportate alle parti sistemate a verde concernono essenzialmente il ridisegno del triangolo posto a sud-est, causa il nuovo sistema di accesso al parcheggio interrato ed al parcheggio a raso, e l’ampliamento dello spazio che separa il torrente Lenza ed il percorso pedonale dall’area di carico-scarico di pertinenza dell’edificio commerciale. I conteggi relativi alla superficie filtrante, nonché la restituzione grafica delle aree aventi caratteristiche drenanti, sono riportate nella tavola 28 “Verifica della superficie filtrante”. Come dimostrato, è garantito, con discreto margine, il rispetto della superficie filtrante minima (pari al 25% della Superficie territoriale). Per le aree non sistemate a verde (percorsi e parcheggio), ma ricomprese comunque tra le aree filtranti, la pavimentazione sarà realizzata in materiale drenante, tipo prato armato. Infine il nuovo assetto del cortile dell’isolato nord-ovest di Via Risorgimento supera i previsti regolamenti relativi ai giochi per i bambini (uso diurno) e di carico-scarico delle merci per i previsti locali a destinazione commerciale: l’area gioco è ora individuata in area privata asservita ad uso pubblico, pertanto sempre accessibile durante il giorno, il carico-scarico avviene dal parcheggio interrato.

Si conclude la presente descrizione illustrativa evidenziando alcune modifiche molto specifiche, non direttamente riconducibili alle tematiche di cui sopra:

- specifiche inerenti l’edificio commerciale: le caratteristiche tipologiche, distributive ed architettoniche dell’edificio commerciale, denominato G, sono state riviste e ridefinite con maggior chiarezza. In particolare, in merito alla scelta dei materiali di facciata si specifica che i fronti del fabbricato potranno assumere aspetto adeguato alle connotazioni aziendali del soggetto utilizzatore. Al fine di perseguire la durevolezza nel tempo delle facciate, si opterà per materiali caratterizzati da facilità di pulizia ed alta resistenza nei confronti degli agenti atmosferici ed inquinanti, quali, indicativamente ma non esaustivamente, Klinker, Grc, pietra naturale, mattoni faccia a vista ed in misura minore, intonaco protetto con trattamenti idonei;
- sottopasso pedonale di Via Matteotti (nei pressi della rotatoria di Via V. Veneto su Via Matteotti): il sedime del percorso che consente l’attraversamento in sicurezza di Via Matteotti è ora perpendicolare alla via stessa ed il corpo di risalita è posizionato in area non ricompresa nel P.I.I., ma da acquisire a cura dell’Amministrazione Comunale all’esterno della procedura del P.I.I. medesimo;

la definizione del nuovo sedime è scaturita dalla modifica dei raggi di curvatura della rotonda di Via Matteotti;

- attraversamenti pedonali a raso e percorsi pedonali: nell'ottica di una maggiore e più puntuale definizione dei percorsi pedonali che insistono sulle aree di progetto, interne al perimetro di P.I.I o direttamente confinanti, sono stati inseriti diversi attraversamenti pedonali (su Via Risorgimento e su Via Vittorio Veneto) atti a garantire l'idonea fruibilità degli spazi pubblici e privati. La Tavola 28, tavola di nuova redazione, restituisce il sistema completo dei principali percorsi pedonali, con interesse particolare alle relazioni che l'ex area Avir instaura con la città. L'area di progetto si caratterizza per un elevato grado di percorribilità e fruibilità ciclo-pedonale, sia grazie al principale percorso est-ovest (e percorsi ad esso perpendicolari) sia grazie all'anello perimetrale (lungo Via Risorgimento, Via V. Veneto, Via Matteotti e presso il tracciato del Lenza). I collegamenti tra il sistema "interno" e i percorsi della città (già in essere o in previsione) sono immediati e garantiti dai citati attraversamenti a raso e attraversamenti protetti: la presenza, nell'immediato intorno, di luoghi emergenti per la città (scuole, municipio, stazione, ecc.) ha implicato infatti un'adeguata analisi e definizione delle opportunità progettuali, per le quali si rimanda agli elaborati grafici, in particolare alla già citata tavola 28;
- rinaturalizzazione e sistemazione idraulica del torrente: il sedime del torrente è stato leggermente modificato, in coerenza con il nuovo assetto viabilistico; in dettaglio le rettifiche hanno riguardato l'area di intersezione del torrente con la rotonda di via Matteotti su Via V. Veneto (e le relative corsie di accesso ai parcheggi principali) e l'adeguamento del sedime in corrispondenza del braccio viario che dal parcheggio pubblico conduce alla rotonda dell'innesto della SP 48 su Via Gramsci. Detto adeguamento, nonché ogni aspetto di dettaglio relativo al torrente, dovrà essere oggetto di verifica e studio approfondito in sede di progetto idraulico definitivo, nonché sottoposto al vaglio degli organi competenti (STER, Provincia/Servizio ittico) Si rammenta infine che nella tavola 10 bis sono indicati con precisione **i limiti superiore ed inferiore del tratto del torrente Lenza che sarà sottoposto a rinaturalizzazione.**
- ridefinizione delle aree a standard: la Tavola 23 bis restituisce il complesso delle aree a standard (aree cedute al comune di Sesto Calende, aree asservite ad uso pubblico) nonché delle aree cedute a titolo gratuito ai fini della realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria previste dal Programma. Si rimanda nello specifico a questa tavola e si segnalano in questa sede le principali modifiche apportate, tralasciando, ovviamente, di evidenziare quelle rettifiche direttamente connesse al mutato impianto planimetrico:
 - 1) aree cedute al Comune (in colore rosso nella tavola 23bis): il parcheggio pubblico in fregio al tracciato ferroviario ha una superficie maggiore in quanto include il tracciato viario che lambisce la proprietà della residenza "D"; l'area della piazza pubblica, sulla quale insistono gli edifici esistenti oggetto di risanamento conservativo, racchiude una superficie maggiore avendo inglobato porzioni di area pedonale / area a verde precedentemente escluse.
 - 2) Aree private asservite ad uso pubblico: la modifica di maggior rilievo concerne l'esclusione di alcune aree pedonali e a verde dell'isolato a nord – est. Tali superfici ricadono pertanto nella superficie fondiaria degli edifici residenziali che affacciano su Via Risorgimento.

- 3) Aree da cedere gratuitamente al Comune: si rimanda alla tavola 23 bis per il dettaglio relativo alle aree su cui insistono le opere di urbanizzazione primaria, sostanzialmente le superfici stradali, i marciapiedi ed i percorsi in genere. È necessario qui evidenziare quanto definito per l'area carico-scarico, area ceduta a titolo gratuito, sulla quale, esiste però una servitù di passaggio proprio per le attività legate all'approvvigionamento e alla distribuzione delle merci.
- l'altezza del corpo F è sempre stata, fin dalla pubblicazione del P.I.I., di sei piani fuori terra. Nella tavola 24 del Dicembre 2003 (appartenente dunque al P.I.I. pubblicato) era erroneamente indicata un'altezza di 7 piani fuori terra per detto corpo F. La nuova tavola 24 pone rimedio anche a tale errore materiale.

3. ELENCO DELLE TAVOLE

È riportato qui di seguito il nuovo elenco degli elaborati grafici e dei documenti che sostituisce l'elenco della precedente versione del Programma Integrato d'intervento (Dicembre 2003), riportato nell'allegato A "Relazione generale" alla pagina 5. Sono individuate con l'aggiunta della parola "bis" le tavole grafiche e gli allegati che, modificati a seguito dell'accoglimento parziale delle osservazioni, sostituiscono le rispettive tavole ed i rispettivi allegati già facenti parte della precedente versione del P.I.I. del Dicembre 2003. Le tavole n° 27 e n° 28, unitamente all'allegato H "Descrizione delle unità commerciali", sono interamente elaborati di nuova redazione, non presenti nella consegna del Dicembre 2003.

Tavola 01 bis - Inquadramento territoriale: infrastrutture e servizi

Tavola 02 bis - Inquadramento territoriale: sistemi ambientali

Tavola 03 bis - Analisi urbana dello stato di fatto

Tavola 04 bis - Urbanizzazioni primarie

Tavola 05 bis - Reti e sottoservizi tecnologici

Tavola 06 bis - Stralcio dell'azzonamento del PRG vigente - Vincoli urbanistici ed ambientali

Tavola 07 bis - Vincoli idraulici ed idrogeologici

Tavola 08 bis - Rilievo dell'area di intervento - Planimetria catastale

Tavola 09 bis – Individuazione dell'area d'intervento (*)

Tavola 10 bis - Planimetria generale

Tavola 11 bis - Planimetria piano terra (quota +201.9)

Tavola 12 bis - Planimetria piani interrati

Tavola 13 bis - Sezioni

Tavola 14 bis - Sezioni

Tavola 15 bis – Sezioni sulla passeggiata del torrente Lenza

Tavola 16 bis – Sezioni sulla passeggiata del torrente Lenza

Tavola 17 bis – Viste assonometriche

Tavola 18 bis - Viabilità di progetto

Tavola 19 bis – Piante e prospetti dell'edificio commerciale

Tavola 20 bis – Piante e Prospetti delle residenze. Ipotesi di progetto architettonico tipo

Tavola 21 bis – Piante e Prospetti delle residenze. Ipotesi di progetto architettonico tipo

Tavola 22 bis – Azzonamento di progetto (*)

Tavola 23 bis – Individuazione delle aree a standard (*)

Tavola 24 bis - Verifica standard urbanistici

Tavola 25 bis - Verifica dotazione parcheggi pertinenziali ed articolazione dei parcheggi pubblici

Tavola 26 bis - Opere di urbanizzazione primaria

Tavola 27 – Percorsi pedonali

Tavola 28 – Verifica della superficie filtrante

Allegato A – Relazione generale

Allegato A bis - Relazione generale

Allegato B bis - Quadro di fattibilità economica

Allegato C bis – Norme tecniche di attuazione (*)

Allegato D bis - Cronoprogramma degli interventi

Allegato E bis - Computo estimativo delle opere pubbliche

Allegato F bis - Descrizione delle opere di recupero / ristrutturazione dell'edificio ex-forno

Allegato G bis – Convenzione urbanistica (*)

Gli elaborati da considerare prescrittivi sono evidenziati con simbolo asterisco (*) (confronta anche allegato C bis “ Norme tecniche di attuazione”).

Si descrivono qui di seguito, sinteticamente, le modifiche principali che hanno interessato gli elaborati grafici dalla versione del Dicembre 2003 alla versione definitiva. Le modifiche hanno ovviamente come base comune l'esigenza di adeguare gli elaborati costituenti il Programma alle Osservazioni che parzialmente o in toto hanno ottenuto l'assenso dell'Amministrazione Comunale.

- a) gli elaborati grafici che restituiscono l'impianto planivolumetrico dell'ex area Avir (Tav. 10bis, Tav. 11bis, Tav. 12 bis, Tav. 17 bis in particolare) hanno richiesto l'adeguamento dell'assetto dei tracciati veicolari e **del sistema dei parcheggi** coerentemente con le specifiche emerse in fase di controdeduzione (**controdeduzione alla osservazione n° 1, n° 2, n° 3**) ed in fase di confronto con gli organi competenti (ANAS). Come già accennato e meglio spiegato precedentemente, ci si riferisce soprattutto alla revisione parziale dell'impianto planimetrico dell'area a sud, occupata dall'edificio commerciale, dal parcheggio a raso e dalle aree a verde di maggior estensione. L'edificio commerciale nel suo complesso, piani interrati e spazi di servizio compresi, ha subito adeguamenti importanti in relazione alla nuova struttura viaria e alle specifiche architettoniche **richieste in fase di osservazione (si veda osservazione n° 7)**.
- b) gli elaborati grafici a carattere urbanistico, che restituiscono specifiche inerenti gli azionamenti di progetto, il dettaglio delle aree a standard, ecc. (pertanto direttamente connessi all'impianto planivolumetrico e ai suoi mutamenti) hanno subito modifiche coerentemente con le nuove scelte progettuali improntate. Da segnalare in questo senso le Tavole 22bis, 23 bis e 24 bis. **La nuova tavola 24 bis corregge inoltre l'errore materiale riguardante l'altezza del corpo F, come già spiegato a pagina 6 del presente allegato A bis.**
- c) gli elaborati grafici di nuova redazione, non presenti nella versione del P.I.I. del dicembre 2003, rispondono ovviamente a precise osservazioni pervenute all'Amministrazione Comunale, per le quali non si è ritenuto opportuno ed agevole la semplice modifica di elaborati già presenti: la Tavola 27 disegna il complesso dei percorsi pedonali (**in risposta all'osservazione n° 2**), evidenziandone gli elementi emergenti, chiarendo le connessioni con la restante parte di città ed i suoi luoghi più rappresentativi; la Tavola 28 restituisce graficamente l'individuazione della superficie filtrante prevista, in ottemperanza al limite fissato del 25% rispetto alla superficie complessiva (**in risposta all'osservazione n° 2, n° 5**)
- d) gli elaborati grafici che completano il quadro del P.I.I. (le tavole di analisi e di inquadramento, Tav. 01bis fino a Tav. 09 bis, e le tavole di progetto non citate nei punti precedenti) hanno subito modifiche di minor rilievo. Si tratta essenzialmente di integrazioni, a correzione di mancanze od imprecisioni, e di puntuali

adeguamenti comunque connessi alle nuove scelte progettuali (si ricorda, a titolo esemplificativo, l'adeguamento del gruppo di tavole che disegnano i profili e le sezioni ambientali dell'area).

4. PARAGRAFI SOSTITUITI

Sono riportati di seguito i paragrafi redatti per la presente versione del Programma Integrato d'intervento, da intendersi come sostitutivi dei medesimi paragrafi già presenti nell'allegato A. "Relazione generale" del dicembre 2003.

Si fornisce, per chiarezza, l'elenco completo dei paragrafi di nuova redazione e si specifica che, ai fini di una migliore comprensione, detti paragrafi riportano una nota che sottolinea la natura delle modifiche:

3. SOGGETTO PROPONENTE E GRUPPO DI LAVORO INTERDISCIPLINARE A SUPPORTO DEL PROGETTO

10. INDIVIDUAZIONE DELL'AMBITO DI INTERVENTO INTERESSATO DALLA PROPOSTA DI PROGRAMMA INTEGRATO DI INTERVENTO

11.3 ELEMENTI QUALITATIVI E LINEE DI INDIRIZZO

11.4.2 La viabilità di progetto

11.4.4 I parcheggi pubblici e privati

11.6 DATI URBANISTICI ED EDILIZI

MODIFICHE DEL PROGETTO PRELIMINARE DELLA VIABILITA' A SEGUITO DELLE OSSERVAZIONI AL PII. Relazione a cura di Ci.Tra

3. SOGGETTO PROPONENTE E GRUPPO DI LAVORO INTERDISCIPLINARE A SUPPORTO DEL PROGETTO

La precedente proprietaria delle aree comprese nell'ambito di intervento individuato ha ceduto gli immobili alla nuova società Faro s.r.l., che diviene, di fatto, il soggetto proponente e firmatario della presente proposta di P.I.I.. In dettaglio:

Precedente committente (Dicembre 2003):

ABA S.p.A.

Via S.M. Pelletier, 4

20052 - Monza (Milano)

P.IVA 00853480960 e C.F. 07271790151 - Tel 039.2301340 - Fax 039.320391.

Nuovo committente (Dicembre 2004):

Faro s.r.l.

Largo Carducci,14 – 38100 Trento

P.IVA e C.F. 01691860223 - Tel 0461 231389 - Fax 0461 231579

L'atto di compravendita che testimonia l'avvenuta cessione ha i seguenti estremi:

N. 404675 del Repertorio, N. 21453 della Raccolta.

Registrato presso l'Ufficio delle Entrate di Monza 1 in data 05.03.2004 al n. 1814 serie

1T. Eseguita formalità di trascrizione all'Ufficio Ipotecche di Varese il 08.03.2004 al n.

5196 R.G. e n. 3165 R.P..

Si specifica che è tuttora in fase di perfezionamento l'acquisto dell'area demaniale e del canale di derivazione (tratto abbandonato in sponda destra del Torrente Lenza), atto che conclude e completa la procedura di acquisizione delle aree identificate per il presente P.I.I..

Per quanto attiene allo studio ed alle verifiche di fattibilità del progetto, sono state avviate le consultazioni con i vari Enti interessati, soprattutto in relazione agli aspetti ambientali (Piano di caratterizzazione dell'area), nonché l'avvio e la conclusione degli studi di approfondimento relativi agli aspetti idraulici ed idrogeologici.

Le professionalità impegnate per lo sviluppo del progetto, che costituisce parte integrante del Programma Integrato di Intervento, nella sua versione definitiva, sono:

- 1) Studio Architetto Ermanno Ranzani- Progettazione Architettonica
- 2) Prof. Ing. Michele D'Alessandro (Ci.Tra) - Viabilità e traffico
- 3) Prof. Alberto Semeraro - Diritto Amministrativo
- 4) S.I.TER S.r.l. - Piano di caratterizzazione, componenti ambientali relativi a suolo ed acqua
- 5) 3E Consulting - Verifica dell'impatto atmosferico ed acustico
- 6) Ing. Ermanno Calcinati - Impiantistica ed opere di urbanizzazione primaria

Nota: *la modifica del presente paragrafo concerne essenzialmente l'aggiornamento dei dati relativi alla committenza del presente Programma*

10. INDIVIDUAZIONE DELL'AMBITO DI INTERVENTO INTERESSATO DALLA PROPOSTA DI PROGRAMMA INTEGRATO DI INTERVENTO

L'intervento è localizzato nel settore ovest del comune di Sesto Calende, nell'area di ora proprietà della società Faro s.r.l., compresa tra la linea ferroviaria Milano-Gallarate-Domodossola e la S.S. n° 33 del Sempione.

L'area conta quasi 4 ettari di superficie territoriale complessiva, per la maggior parte coperta da edificazioni che costituiscono l'impianto della struttura produttiva ormai dismessa da diversi anni e per la restante parte occupata con piazzali in cemento e/o in asfalto. Solamente lungo il lato nord-ovest, fronteggiante la stazione ferroviaria, vi è una presenza significativa di aree verdi.

Completa l'area interessata dal Programma Integrato di Intervento, l'area triangolare a nord di via Risorgimento che, viceversa, è prevalentemente libera da edificazioni e le aree in sponda sinistra del torrente Lenza.

La Tavola 08bis rappresenta il rilievo strumentale dell'area, con il calcolo della superficie territoriale reale, l'individuazione delle quote del terreno e lo stralcio della mappa catastale.

I mappali interessati dall'intervento sono i seguenti:

Foglio 16	Mappale 1408*	Superficie	mq	480
Foglio 16	Mappale 1409*	Superficie	mq	9.020
Foglio 16	Mappale 1410*	Superficie	mq	3.170
Foglio 16	Mappale 1412*	Superficie	mq	360
Foglio 16	Mappale 1413*	Superficie	mq	190
Foglio 16	Mappale 1415*	Superficie	mq	1.990
Foglio 16	Mappale 4505*	Superficie	mq	280
Foglio 16	Mappale 2155*	Superficie	mq	3.940
Foglio 16	Mappale 2597*	Superficie	mq	16.910
Foglio 16	Mappale 3404	Superficie	mq	758
Foglio 16	Mappale 8548	Superficie	mq	674
Foglio 16	Mappale 8549	Superficie	mq	1710
Foglio 16	Mappale 8584	Superficie	mq	607
Foglio 16	Mappale 4397	Superficie	mq	2462
		TOTALE	mq	42.551

La Superficie Territoriale determinata come somma delle superfici catastali dei singoli mappali è dunque di 42.551 mq. Il rilievo strumentale dell'area (Tavola 08bis) evidenzia però che la superficie reale dei mappali individuati in elenco con il simbolo asterisco (*), aventi superficie catastale di mq 36.340, è nella realtà di mq **38.787,58**. Pertanto, al fine di determinare la Superficie territoriale effettiva, si ha:

Superficie reale dei		
Mappali 1408, 1409, 1410, 1412, 1413, 1415, 4505, 2155 e 2597.	Superficie	mq 38.787,58

Mappale 3404	Superficie	mq	758
Mappale 8548	Superficie	mq	674
Mappale 8549	Superficie	mq	1710
Mappale 8584	Superficie	mq	607
Mappale 4397	Superficie	mq	2462
	TOTALE	mq	44.998,58

Si precisa che:

- il mappale 8549 è di proprietà comunale; la Società ABA S.p.a. (di conseguenza Faro s.r.l.) ne ha acquisito i diritti volumetrici, ai fini della determinazione di tutti i parametrici urbanistici del Programma, da Avir S.p.a.;
- il mappale 4901, di proprietà ANAS ma non volturato dopo la realizzazione della strada statale 33, non è conteggiato ai fini volumetrici ma verrà comunque risistemato come area pubblica.
- L'acquisizione del mappale 8584 dal Demanio è in corso di perfezionamento.

Il contesto viario ed i principali insediamenti contermini all'area di intervento sono rappresentati nella Tavola 09bis.

Nota: *la modifica del presente paragrafo concerne la correzione del numero di mappale di proprietà ANAS (erroneamente indicato con numero 1910 nella precedente versione del P.I.I. pubblicato).*

11.3 ELEMENTI QUALITATIVI E LINEE DI INDIRIZZO

Il Programma Integrato di Intervento dell'area ex-Avir è caratterizzato dalla presenza dei seguenti elementi qualitativi:

- 1) pluralità di funzioni pubbliche (aree verdi pubbliche e private di uso pubblico per oltre 5.000 mq, piazze e percorsi pedonali per quasi 10.250 mq, parcheggi pubblici e di uso pubblico a raso ed interrati per oltre 15.750 mq, sale convegni, conferenze, museo del vetro e servizi per 1.150 mq, nonché opzione per possibile insediamento di uffici e poliambulatorio ASL per 1200 mq) e private (residenza, terziario - direzionale, commerciale, ricettivo - alberghiero e servizi per complessivi 22.373 mq di superficie lorda di pavimento, cui si aggiungono quasi 1.700 mq di superficie lorda di pavimento derivati dal recupero degli edifici esistenti);
- 2) adeguamenti alle infrastrutture pubbliche quali sottoservizi e reti tecnologiche (adeguamento ed estensioni delle reti esistenti ed eventuali integrazioni), sistema viario (creazione di un sistema di nuove rotatorie lungo la S.S. n° 33 del Sempione, completamento della viabilità circostante, formazione di due attraversamenti "in sicurezza" della strada statale del Sempione, riqualificazione di piazza XXV Aprile);
- 3) risistemazione e riqualificazione ambientale della maggior parte del tratto tombinato del torrente Lenza;
- 4) rilevanza territoriale dell'area Avir, sotto l'aspetto dimensionale (oltre 40.000 mq) e localizzativo (a pochi metri dal centro storico e nei pressi della stazione ferroviaria);
- 5) vantaggio pubblico individuabile nell'offrire, per la prima volta, l'utilizzo di quest'area ai cittadini di Sesto Calende e, di conseguenza, nel sostanziale ampliamento della qualità urbana, nella risoluzione contestuale e complessiva di una realtà ormai degradata sia in termini igienico - ambientali, che di degrado edilizio, nell'acquisizione di aree ed opere con forti funzioni sociali (le piazze, i percorsi, l'edificio ristrutturato per funzioni pubbliche);
- 6) interventi di sistemazione di aree pubbliche esterne al perimetro del Programma Integrato di Intervento, quali la riqualificazione della piazza della stazione, con la realizzazione di parcheggi pubblici, la sistemazione delle due sponde del torrente Lenza e la sistemazione delle aree adiacenti i plessi scolastici, con la realizzazione di aree a verde attrezzato e di parcheggi pubblici.

L'obiettivo principale del Programma è quello di riqualificare una vasta area urbana centrale attualmente caratterizzata da un forte degrado edilizio ed igienico-sanitario, causato dalla ormai prolungata dismissione delle attività produttive.

I criteri a cui ci si è attenuti nella stesura del Programma Integrato di Intervento sono qui di seguito sintetizzati:

- ridefinizione e riprogettazione funzionale, urbanistica, architettonica ed ambientale di un sito dismesso degradato, collocato in posizione strategica e centrale rispetto al contesto urbano esistente;
- proposta funzionale che vede la presenza di attività "*compatibili*" e "*variegate*" quali:
 - residenza
 - commercio, con la presenza di strutture di media dimensione e negozi di vicinato
 - ricettivo/alberghiero
 - terziario e direzionale
 - attività di servizio

- centro polifunzionale con funzioni pubbliche e private all'interno degli edifici ristrutturati (sala convegni e riunioni, museo del vetro, spazi di servizio, terziario, commerciale e altro).

La presenza di un insieme così articolato di funzioni consentirà di "usare" l'area durante l'intero arco della giornata, da parte di soggetti, di volta in volta e a seconda delle necessità, sempre diversi. Inoltre, le superfici che si affacciano sulle nuove piazze pedonali, sono caratterizzate da un insieme di funzioni polivalenti costituite da destinazioni diverse;

- anche dal punto di vista architettonico e tipologico, i corpi edilizi che costituiscono l'impianto urbanistico dell'intervento, sono integrati e connessi tra di loro e con gli spazi esterni di relazione e di socializzazione;
- recupero ad uso pubblico e privato di alcuni edifici, per l'esattezza tre, di archeologia industriale in cui sono state collocate funzioni integrate pubbliche e private;
- ruolo fondamentale è stato attribuito agli spazi ed alle aree pubbliche che costituiscono elementi di cerniera tra le diverse funzioni, oltre a costituire importanti punti di relazione e di socializzazione all'interno del nuovo intervento.

Si tratti dei seguenti episodi urbani:

- le grandi piazze urbane, completamente pedonali, come punto di raccordo, unitamente ai percorsi pedonali, tra le diverse funzioni;
- i percorsi pedonali che collegano il centro storico, le funzioni pubbliche, soprattutto quelle legate all'istruzione, il lungolago, la stazione ferroviaria, i quartieri a nord e ad est e le attività commerciali circostanti;
- la riqualificazione ambientale e naturale del torrente Lenza, come elemento di ricomposizione tra contesto urbano ed area Avir rinnovata;
- il parco giochi per bambini creato all'interno del cortile posto a nord-ovest del lotto;
- miglioramento e razionalizzazione della viabilità esistente al fine di garantire adeguati livelli di accessibilità alle funzioni previste nell'area e, più in generale, all'intero contesto urbano di Sesto Calende. In relazione alle nuove funzioni da insediare, è previsto un sistema di accessibilità all'area defilato dall'attuale tracciato viario della S.S. del Sempione, già oggi particolarmente trafficato, come risultato dello studio di approfondimento sulla viabilità;
- il Programma prevede la creazione di un sistema di rotatorie per la fluidificazione della circolazione di accesso e di uscita dall'area, la riqualificazione della S.S. del Sempione, di via Risorgimento, di via Vittorio Veneto, di piazza XXV Aprile e della piazza della stazione, con il preciso compito di migliorare anche la viabilità secondaria;
- realizzazione di un sistema connesso e continuo di percorsi ciclabili e pedonali che, a partire dall'area di intervento, si distribuisce verso il territorio circostante e raggiunge le più importanti funzioni pubbliche presenti nelle aree vicine (stazione ferroviaria, scuole, municipio e altre funzioni pubbliche), il centro storico ed i quartieri residenziali posti a nord della linea ferroviaria. Completa il quadro, la realizzazione di due attraversamenti in "sicurezza" della statale del Sempione che garantiscono l'effettiva continuità dei collegamenti pedonali;
- realizzazione di un numero significativo di parcheggi, in dettaglio: due parcheggi a raso pubblici o di uso pubblico per un totale di circa 56 posti auto e 8 posti autobus; parcheggio interrato di uso pubblico (livello-2) per un totale di circa 11.104,03mq; parcheggio interrato privato (livello -1) per un totale di circa 8.524,60 mq;
- interventi di sistemazione di aree esterne all'area ex-Avir, ma di importanza fondamentale per la città: si tratta della piazza della stazione, delle aree circostanti le

- strutture scolastiche e della sponda sud del torrente Lenza, tutte interessate da interventi di riqualificazione urbanistica ed ambientale;
- l'edificazione prevista destina 22.373 mq di superficie lorda di pavimento per le diverse funzioni previste dal Programma, cui si aggiungono circa 1.700 mq di superficie lorda di pavimento derivante dal recupero di edifici esistenti.
 - Si è optato per l'inserimento di attività non residenziali e residenziali in un tessuto caratterizzato da ampi spazi di relazione costituiti dalle piazze e dai percorsi pedonali. Tale sistema continuo di piazze e percorsi pedonali, da sud (Via Matteotti, centro città) a nord (Via Risorgimento), da est (Via Vittorio Veneto) a ovest (Piazza della Stazione) costituisce elemento di connessione tra le diverse funzioni presenti nel lotto, oltre a divenire importanti punti di relazione e di socializzazione all'interno del nuovo intervento.

Nota: *la modifiche del presente paragrafo concernono l'adeguamento di alcuni dati di progetto*

11.4.2 La viabilità di progetto

Uno dei principali argomenti affrontati, attorno al quale sono state avviate verifiche e confronti preliminari, riportate nel successivo capitolo 13, è stato quello della compatibilità e della sostenibilità del nuovo insediamento nei confronti del sistema viabilistico esistente e dei regimi di traffico attuali. La proposta di sistemazione e di adeguamento della viabilità principale nell'area di intervento e del sistema di accessi alle funzioni previste ed agli insediamenti contermini nasce dalla complessità del contesto territoriale considerato e da una serie di necessità, di volta in volta individuate, riconducibili principalmente alla necessità di garantire adeguati livelli di accessibilità alle funzioni previste, senza aggravare in misura significativa le attuali condizioni di mobilità di cui usufruiscono i cittadini di Sesto Calende.

Le proposte progettuali relative alla mobilità veicolare, pedonale e ciclabile sono state riassunte nella Tavola 17 bis.

L'intervento viabilistico, scartata qualsiasi ipotesi di accesso all'area direttamente dalla strada statale del Sempione, prevede pertanto la realizzazione delle seguenti opere:

- sistema di due rotatorie agli incroci tra via Matteotti - via Vittorio Veneto e via Vittorio Veneto - via Gramsci. In particolar modo la rotatoria in corrispondenza dell'incrocio tra Via Matteotti e Via Vittorio Veneto costituisce l'accesso e l'uscita sul lato Est per il parcheggio di uso pubblico a raso ed il parcheggio interrato a due livelli al di sotto dell'edificio a destinazione commerciale, collegati ad Ovest con piazza Stazione;
- rotatoria all'incrocio tra via Matteotti - via Barberi - via Ferrarin;
- allargamento ed adeguamento della sede stradale di via Matteotti, compresa tra via Ferrarin e via Vittorio Veneto;
- allargamento ed adeguamento del calibro stradale di via Risorgimento, nel tratto dalla piazza della stazione, alla nuova rotatoria, recuperando un aspetto urbano a questa arteria mediante il recupero e/o il nuovo impianto di alberature ed il recupero e la realizzazione di nuovi fronti; in particolare, in corrispondenza della piazza della stazione, un sistema spartitraffico consente la razionalizzazione dei flussi relativi sia alla stazione stessa (taxi e autobus in primo luogo), sia al nuovo intervento (auto private in uscita dal parcheggio interrato, mezzi di trasporto in entrata e in uscita dall'area carico-scarico dell'edificio a destinazione commerciale);
- nuova rotatoria in via Vittorio Veneto - via Risorgimento;
- riqualificazione e "messa in sicurezza" di piazza XXV Aprile (con eventuale rotatoria, qualora approvata dagli organi competenti).

Completa il quadro degli interventi viabilistici, la realizzazione dei sottopassi veicolari di via Maddalena e di via V. Veneto/Lombardia, da realizzare in una fase successiva a cura e spese dell'Amministrazione Comunale, anche avvalendosi del contributo dell'operatore relativo al costo di costruzione.

Queste opere, che definiscono lo schema fondamentale di rete viabilistica, si propongono di fluidificare e di migliorare la circolazione lungo il tratto urbano della S.S. n° 33 del Sempione: la fase successiva, a cura dell'Amministrazione Comunale, sarà invece finalizzata alla gestione della circolazione in queste strade riqualificate e potenziate (in particolare si tratta di via Risorgimento, via Vittorio Veneto e piazza

XXV Aprile), anche in relazione delle funzioni pubbliche che usufruiscono di queste strade, nonché ad estendere la rete ciclo-pedonale verso Nord (Cimitero, Centro Sportivo, quartiere Oca) e Nord-Est (Scuole, quartiere Abbazia).

A queste opere si aggiungono poi tutte le altre opere accessorie, atte a garantire la circolazione e la viabilità interna all'area, ed in modo particolare per garantire gli accessi ai parcheggi a raso ed ai parcheggi pubblici e privati al piano interrato.

Si rimanda al paragrafo “MODIFICHE DEL PROGETTO PRELIMINARE DELLA VIABILITA’ A SEGUITO DELLE OSSERVAZIONI AL PII. Relazione” per i dettagli relativi al nuovo assetto viabilistico.

***Nota:** le modifiche del presente paragrafo concernono l’adeguamento della descrizione relativa all’impianto viabilistico, per il quale si rimanda, per un’esaustiva descrizione delle modifiche apportate, alla già citata relazione a cura di Ci.Tra allegata al presente documento.*

11.4.4 I parcheggi pubblici e privati

Una delle questioni più importanti che la proposta di riqualificazione urbanistica dell'area ha dovuto affrontare è quella relativa ai parcheggi, partendo anche da una serie di esigenze e necessità, espresse dall'Amministrazione Comunale relative a:

- creazione di un numero adeguato e sufficiente per le nuove funzioni previste, senza gravare sull'attuale dotazione di parcheggi;
- creazione di un numero di parcheggi di interscambio a servizio della stazione ferroviaria;
- creazione di un numero aggiuntivo di parcheggi a servizio del centro storico;
- realizzazione di un numero ridotto di parcheggi pubblici a raso, per evitare un'occupazione eccessiva ed ingombrante delle aree.

Rispetto a queste necessità, il progetto fornisce le seguenti risposte, su aree di proprietà privata, ma di utilizzo pubblico:

- realizzazione di posti-auto pubblici interrati, al livello -2 del parcheggio interrato sottostante l'edificio a destinazione commerciale, per un totale di circa 11.104,03mq; a servizio delle funzioni commerciali e terziarie, ma anche per coloro che accedono alla stazione ferroviaria ed alle attività commerciali, terziarie e di servizi pubblici presenti all'interno del centro storico, raggiungibile a piedi in pochi minuti;
- realizzazione di due parcheggi pubblici a raso complementari. Il primo, per 15 posti auto, cui si aggiungono anche 4 posti per lo stazionamento degli autobus che effettuano servizio alla stazione ferroviaria, è stato previsto nella parte nord, a servizio sia delle nuove funzioni e sia per coloro che interscambiano ed utilizzano la ferrovia. Da notare, rispetto a questo parcheggio, le potenzialità future a disposizione dell'Amministrazione Comunale che derivano dalla cessione di queste aree, da ricomprendere in futuro nel recupero e riqualificazione delle aree della stazione e del sedime ferroviario, occupate dall'ex-scalo merci: proprio per queste ragioni verranno messe a dimora essenze recuperabili, nel caso di una successiva trasformazione dell'area.

Il secondo, per 68 posti-auto, di proprietà privata, ma di utilizzo pubblico, è stato previsto nella parte sud-est dell'area di intervento, all'ingresso del centro commerciale, destinato in prevalenza a disabili, anziani, ecc. a servizio delle funzioni commerciali e terziarie, ma anche per coloro che accedono alle attività commerciali, terziarie e di servizi pubblici presenti all'interno del centro storico, raggiungibile a piedi in pochi minuti;

- tutti i parcheggi privati, in misura ben superiore agli standard minimi di legge, sono stati realizzati al primo piano interrato e ciò anche in relazione alle caratteristiche ed alle esigenze delle funzioni previste. Si tratta di posti-auto, direttamente a servizio delle varie funzioni residenziali, commerciali, ricettive - alberghiere e terziario - direzionali, con accessi indipendenti collocati lungo via Risorgimento e nei pressi della rotonda posta all'intersezione di Via Risorgimento e Via Vittorio Veneto;
- infine, per quanto riguarda i criteri di progettazione e di realizzazione dei parcheggi al piano terra, si prevede l'utilizzo di materiali, di finiture e di elementi di schermatura adeguati a ridurre e ad attenuare l'impatto e la percezione visiva degli spazi destinati a parcheggio.

La proposta progettuale, sempre per quanto riguarda i parcheggi pubblici, prevede inoltre la realizzazione di parcheggi pubblici in aree esterne al perimetro del Programma Integrato di Intervento, ma fortemente correlate e, di conseguenza, coinvolte dal progetto:

- nelle aree pubbliche antistanti il plesso scolastico, è prevista la sistemazione di 62 posti-auto. È inoltre qui localizzata un'area per la sosta di quattro autobus;
- nel piazzale antistante la stazione ferroviaria è previsto un intervento di riqualificazione e di miglioramento della mobilità sul piazzale stesso, in particolar modo per ciò che concerne i flussi relativi al trasporto pubblico, per il quale si prevede un'area di sosta coperta, e al servizio taxi, per il quale si prevede un'area di stazionamento di otto posti nei pressi dell'ingresso della stazione. E' anche prevista la realizzazione di circa 5 posti-auto a raso destinati all'attesa degli accompagnatori ed al carico-scarico di persone e bagagli.
- L'offerta di parcheggi per i pendolari potrà essere ulteriormente integrata a cura e spese del Comune, ampliando con limitati investimenti il parcheggio Nord-FS fino alla nuova "bretella" ferroviaria Gallarate-Luino.

Per quanto riguarda la proposta progettuale, in questa fase ancora a livello di massima, questi tre interventi saranno inseriti nelle attività di approfondimento progettuale che verranno avviate nelle prossime settimane.

Le nuove previsioni, così come dimostra la tavola 17 bis, integrano, completano ed incrementano in misura significativa la dotazione attuale di parcheggi pubblici: infatti, vi sono parcheggi pubblici nella parte verso il centro storico e nella parte nord, nella parte verso la stazione e le strutture scolastiche.

Nota: *le modifiche del presente paragrafo concernono l'adeguamento della descrizione relativa al sistema della sosta pubblica prevista nel presente Programma*

11.6 DATI URBANISTICI ED EDILIZI

Questo capitolo provvede ad effettuare le verifiche urbanistiche ed edilizie delle quantità previste in progetto, rispetto ai parametri urbanistici ed edilizi fissati dalle Norme Tecniche di Attuazione del PRG vigente, ed alla quantità e qualità delle aree e delle infrastrutture di interesse pubblico previste dal progetto di Programma Integrato di Intervento. Tale capitolo evidenzia, quindi, anche le differenze rispetto alle previsioni del PRG vigente.

11.6.1 Dati quantitativi del Programma Integrato di Intervento

L'area dell'ambito di intervento ha una superficie territoriale complessiva di 44.988,58, così come individuata al paragrafo 10. La Superficie Territoriale di proprietà privata consente, secondo le attuali normative di PRG, la realizzazione massima di 22.499,3 mq di superficie lorda di pavimento, così come individuato al paragrafo 5.1..

La proposta di Programma Integrato, in variante al PRG vigente, così come illustrato nella Tavola 22 bis, relativa all'azzonamento di progetto, Tavola 23 bis, individuazione delle aree a standard e delle aree per attrezzature pubbliche e Tavola 24 bis, verifica standard urbanistici, prevede le seguenti destinazioni e quantità (superficie lorda di pavimento e volumetria, utilizzando per il calcolo della volumetria l'altezza virtuale di 3,00 metri):

Destinazione prevista	Superficie Lorda di Pavimento (slp)	Volumetria H= 3,00 mt (mc)
Residenza Corpi A, B, D, E	10.144	30.432
Commerciale Corpo G	5.000	15.000
Ricettivo/Alberghiero Corpo F, corpo a 6 piani	3.010	9.030
Commerciale/Terziario Corpo I, Corpo L, Corpo H (piano primo), Corpo F (piastra), Corpo C (piastra), Corpo C (porzione corpo a 6 piani)	4.000	12.000
Direzionale / Servizi Corpo C (porzione corpo a 6 piani)	1.901	5.703
Totale funzioni private	24.055	72.165
Attrezzature culturali, sociali, assistenziali, amministrative, uffici pubblici in genere,... Corpo H (piano terra)	1.154	3.462
TOTALE (Pubblico+privato)	25.209	75.627

Come precisato nella convenzione urbanistica (Allegato G) e nelle norme tecniche di attuazione del Programma Integrato di Intervento (Allegato C), per quanto riguarda la destinazione commerciale, viene fissato in 6.000 mq la superficie di vendita massima prevista, così come definito dall'articolo 5.20 delle NTA al PRG vigente. Tale superficie è il risultato della somma delle medie superfici e dei negozi di vicinato previsti dal

progetto, fermo restando il rispetto delle tipologie di vendita, come definite dall'adeguamento del PRG alla normativa commerciale.

Si rimanda inoltre all'allegato H "Descrizione delle unità commerciali", **parte integrante del presente allegato A bis**, per ulteriori specifiche riguardanti i manufatti che hanno destinazione commerciale.

11.6.2 Calcolo di massima delle aree di cessione

La proposta di Programma Integrato di Intervento prevede una perimetrazione di ambito che comprende aree per attrezzature pubbliche, aree a standard e aree per la realizzazione delle opere di viabilità.

Le aree per attrezzature pubbliche e di uso pubblico sono largamente superiori ai minimi calcolati in base alle disposizioni di legge, ed è prevista la cessione dell'area a parcheggio nella parte nord fino a lambire l'area privata della residenza D, del viale pedonale est-ovest, del raddoppio della piazza della stazione, della piazza connessa all'edificio ex-forno, degli spazi pedonali e a verde limitrofi agli edifici recuperati di Via Risorgimento e del piano terra ristrutturato dell'edificio dell'ex-forno stesso; è previsto invece l'asservimento delle aree a verde, delle restanti aree pedonali, del parcheggio a raso antistante l'edificio commerciale ed il livello -2 del piano a parcheggi interrato.

La Tavola 23 bis individua e quantifica le aree da cedere gratuitamente al Comune per opere di urbanizzazione primaria, qui riassumibili in mq 1.544,92 (marciapiedi, allargamenti stradali, percorsi e nuove superfici stradali) e in mq 150 (area pozzo, di cui si specifica la possibilità di delocalizzazione in altro luogo).

La Tavola 23 bis individua e quantifica le seguenti aree a standard e le aree per attrezzature pubbliche:

- Aree a standard	
- Piazze e percorsi pedonali pubblici	5.049,37 mq
- Piazze e percorsi pedonali privati di uso pubblico	3.316,19 mq
- Parcheggio privato di uso pubblico a raso	3.848,63 mq
- Parcheggio pubblico a raso	1.925,98 mq
- Parcheggio interrato di uso pubblico	11.104,03 mq
- Aree a verde private di suo pubblico	5.102,80 mq
- Aree a verde pubbliche	42,66 mq
- Edificio ex-forno (piano terra)	1.154,00 mq
Totale aree standard	31.543,66 mq

All'esterno del perimetro del Programma, sono interessate dall'intervento, le seguenti aree di interesse pubblico:

- Aree a verde pubblico	3.908 mq
- Parcheggi pubblici e sosta autobus	2.024 mq
- Sistemazione piazza della stazione	1.900 mq
Totale aree pubbliche esterne	7.832 mq

11.6.3 Verifica dei parametri urbanistici

La scheda urbanistica del PRG vigente relativa alle Zone C2 prevede le seguenti possibilità edificatorie:

1. Quantità edificabili

- IT - Densità territoriale: 1,50 mc/mq
- RC - Rapporto di copertura: 50%

che significa le seguenti quantità:

1.1 Superficie Territoriale: reale	mq 44.998,58
1.2 Volume max realizzabile	mc 67.498
1.3 SLP massima realizzabile	mq 22.499,3
1.4 Superficie Coperta max realizzabile	50% Superficie Fondiaria

In relazione ai contenuti della proposta progettuale, ed alla ipotesi formulata ed illustrata in precedenza, si possono effettuare le verifiche rispetto ai parametri urbanistici ed edilizi.

2. Verifica della SLP

2.1 SLP massima realizzabile	mq 22.499,3
2.2 SLP in progetto	
2.2.1 SLP di nuova edificazione	mq 22.373
2.2.2 SLP edifici esistenti	mq 1.682
2.2.3 SLP Totale	mq 24.055
2.3 Differenza	mq 1.555,7 (7 %)

Pertanto, la richiesta di variante relativa alla superficie lorda di pavimento in progetto, rispetto alle previsioni dello strumento urbanistico vigente, è pari al 7% circa della superficie lorda di pavimento massima realizzabile secondo le attuali norme di PRG.

3. Determinazione della Superficie Fondiaria

3.1 Superficie territoriale	mq 44.998,58
3.2 Viabilità e percorsi carrabili, area pozzo	mq 1704,92
3.3 Aree a standard cedute e asservite (escluso interrato ed ex forno)	mq 19.285,63
3.4 Area mappale di proprietà comunale (n. 8549)	mq 1.710,00
3.5 Superficie Fondiaria	mq 22.298,03

4. Verifica della Superficie Coperta

La verifica è effettuata rispetto alla superficie fondiaria e alla superficie territoriale.

4.1 Superficie Coperta massima realizzabile: 50% Superficie Fondiaria	
22.298,03/2	mq 11.149,01
4.2 Superficie Coperta in progetto	mq 11.145

Rispetto alla Superficie Fondiaria (mq 22.298,03), la Superficie Coperta da realizzare è pari al 49,98%.

Rispetto alla Superficie Territoriale (mq 44.998,58), la Superficie Coperta da realizzare è pari al 24,76%.

11.6.4 Verifica degli standard urbanistici

L'attuazione dell'intervento genera le seguenti quantità di standard, così come previsto dall'articolo 14.ter delle Norme Tecniche di Attuazione del PRG vigente, ed illustrato nella Tavola 24 bis :

Fabbricati	Destinazione prevista	Standard prodotti (mq)	Totale standard (mq)
Corpo A	Residenza	30 mq/abitante	1.230
Corpo B	Residenza	30 mq/abitante	690
Corpo C Corpo monopiano	Commerciale Terziario	1,5/mq slp	2.392,5
Corpo C Corpo pluripiano	Commerciale Terziario	1,5/mq slp	771,0
Corpo C Corpo pluripiano	Direzionale Servizi	1,0 mq slp	1.901,0
Corpo D	Residenza	30 mq/abitante	2.040
Corpo E	Residenza	30 mq/abitante	2.100
Corpo F Corpo monopiano	Commerciale Terziario	1,5/mq slp	313,50
Corpo F Corpo pluripiano	Ricettivo/Alberghiero	20 mq/utente 150 posti-letto	3.000
Corpo G	Commerciale	1,5/mq slp	7.500
Corpo H Piano primo	Commerciale Terziario	1,5mq/slp	1.731
Corpo I	Commerciale Terziario	1,5mq/slp	306
Corpo L	Commerciale Terziario	1,5mq/slp	486
TOTALE COMPLESSIVO FABBISOGNO DI AREE STANDARD			24.461,00

In relazione alla quantità di standard ceduti e/o asserviti ad utilizzo pubblico, la situazione è la seguente:

- Standard individuati	31.543,66mq
- Standard Prodotti	24.461,00mq
- Differenza	+ 7.082,66mq

Pertanto, l'ipotesi progettuale soddisfa pienamente la quantità minima di aree a standard.

11.6.5 Verifica dotazione dei parcheggi pertinenziali

La Tavola 25 bis riporta la verifica della dotazione di parcheggi pertinenziali previsti per le diverse destinazioni del programma Integrato di Intervento.

La quantità minima di standard pertinenziali prevista dalla normativa vigente è la seguente:

- Residenza 1 mq / 10 mc
- Commercio-Terziario-Ricettivo/Alberghiero 1 mq / 2 mq

Rispetto alle quantità in progetto il fabbisogno generato è il seguente:

- Residenza 30.432 mc/ 10 = 3.043 mq
- Commercio-Terziario-Ricettivo/Alberghiero 13.911 mq/ 2 = 6.955,5 mq

In progetto sono previste le seguenti quantità:

- Residenza	Corpo A	1.250,45 mq	
	Corpo B	958,60 mq	
	Corpo D	1.702,00 mq	
	Corpo E	1.623,30 mq	
	Totale	5.534,35 mq	> 3.043 mq
- Commercio-Terziario-Ricettivo/Alberghiero	Corpo C	1.581,60 mq	
	Corpo F	1.550,30 mq	
	Corpo G	8.524,60 mq	
	Totale	11.656,50mq	> 6.955,5 mq

11.6.6 Verifica della superficie filtrante

Infine, l'ultima verifica è relativa alla quantità di superficie filtrante prevista dall'intervento.

La verifica è effettuata rispetto alla superficie fondiaria e alla superficie territoriale.

Apposito elaborato grafico (tavola 28. Verifica della superficie filtrante) riporta i conteggi qui riassunti.

La normativa vigente prevede una quantità minima di superficie filtrante pari al 25% della Superficie Fondiaria, che significa:

$$21.514,37/4 = 5378,59\text{mq}$$

La quantità di superficie filtrante è:

$$\text{Superficie filtrante verde privato, } 214,67 \text{ mq} + 453,78 \text{ mq} = 668,45 \text{ mq}$$

$$\text{Superficie del mappale } 4397, \text{ pari a } 2.462 \text{ mq}$$

Pertanto si registra una situazione caratterizzata dalla seguente superficie filtrante complessiva: 3.130,45 mq

$$\text{Differenza} - 2.248,14 \text{ mq (41,79\%)}$$

Rispetto alla Superficie Territoriale (mq 44.998,58), la superficie filtrante minima richiesta è di $44.998,58\text{mq}/4 = 11.249,64 \text{ mq}$

Le quantità di superficie filtrante sono tutte individuate nella già citata tavola 28 bis , per complessivi mq 11.259,25

Superficie filtrante totale: mq 11.259,25

Differenza + 9,61 mq

La superficie filtrante prevista è pertanto maggiore del 25% di ST, cioè pari al 25,02%

11.6.7 Quadro riassuntivo

Per concludere, i dati urbanistici principali del Programma Integrato di Intervento sono i seguenti:

1. Superfici

1.1	Superficie territoriale	mq	44.998,58
1.2	Superficie fondiaria	mq	22.298,03
1.3	Superficie coperta	mq	11.145
1.4	Superficie da cedere per urbanizzazioni primarie e viabilità	mq	1.544,92
1.5	Superficie aree standard	mq	31.543,27
1.6	Superfici pubbliche esterne al PII		
	1.10.1 Aree a verde pubblico	mq	1.897
	1.10.2 Aree a parcheggio e sosta autobus	mq	2.024
	1.10.3 Aree piazza della stazione	mq	1.900

2. Superfici Lorde di Pavimento

2.1	SLP Residenziale	mq	10.144
2.2	SLP Terziario/Commerciale	mq	5.901
2.3	SLP Ricettivo/Alberghiero	mq	3.010
2.4	SLP Commerciale	mq	5.000
2.5	SLP totale Funzioni private	mq	24.055
2.6	SLP Sala convegni/conferenze, museo del vetro, servizi	mq	1.154
2.6	SLP TOTALE	mq	25.209

3. Volumetria (h virtuale = 3,00 mt)

3.1	Volume Residenziale	mc	30.432
3.2	Volume Terziario/Commerciale	mc	17.703
3.3	Volume Ricettivo/Alberghiero	mc	9.030
3.4	Volume Commerciale	mc	15.000
3.5	Volume sala convegni/conferenze, museo del vetro, servizi	mc	3.462
3.6	Volume Totale	mc	75.627
3.7	Abitanti previsti dal PII	n°	203

4. Indici volumetrici ed edilizi

4.1	Indice territoriale		
	PRG vigente	mc/mq	1,5
	P.I.I.	mc/mq	1,68
4.2	SLP massima		
	PRG vigente	mq	22.499,3
	P.I.I. (SLP Funzioni private)	mq	24.055
4.3	Rapporto di copertura		
	PRG vigente	%	50 Sf
	P.I.I. (rispetto SF)	%	49,98%
	P.I.I. (rispetto ST)	%	24,76%
4.4	Altezze degli edifici		

PRG vigente	ml	14,50
Altezza edifici in progetto:		
Corpo A (residenza)	n° piani	6
Corpo B (residenza)	n° piani	6
Corpo C (terziario)	n° piani	6
Corpo C (commerciale)	monopiano h. massima	5,00 mt
Corpo D (residenza)	n° piani	4 / 6
Corpo E (residenza)	n° piani	4 / 6
Corpo F (commerciale)	monopiano h. massima	5,00 mt
Corpo F (ricettivo - alberghiero)	n° piani	6
Corpo G (commerciale)	monopiano h. massima	8,50 mt

Per i corpi o porzioni di corpo a 6 piani, h. massima di 19,50 mt, per le porzioni di corpo a 4 piani, h. massima 13,50 mt.

Le altezze indicate sono in deroga rispetto al vigente P.R.G, così come è in deroga la distanza dei nuovi corpi residenziali dalla strada (Via Risorgimento) al fine di mantenere l'allineamento con i corpi edilizi esistenti. La distanza prescritta dal P.R.G. è di metri 5, la distanza prevista dal Programma è di metri 1.

Nota: il numero dei piani indicato è da intendersi come numero dei piani fuori terra, ivi compreso il piano terra. Per i corpi esistenti H, I e L, oggetto di recupero edilizio, devono essere mantenute le altezze dello stato di fatto.

4.5 Superficie filtrante

PRG vigente	%	25 Sf
P.I.I. (rispetto SF)	%	14,55
P.I.I. (rispetto ST)	%	25,02

5. Parcheggi privati

5.1 Parcheggi richiesti dalla normativa

Residenza:	mq	3.043
Commercio/Terziario-Ricettivo	mq	6.955,5

5.2 Parcheggi di progetto

Residenza	mq	5.534,35
Commercio/Terziario-Ricettivo	mq	11.656,50

6. Parcheggi asserviti ad uso pubblico

6.1 Parcheggio a raso antistante

edificio commerciale	mq	3.848,63
----------------------	----	----------

6.2 Parcheggio interrato (livello -2)

	mq	11.104,03
--	----	-----------

7. Standard

7.1 Minimo previsto dal PRG (art. 14.ter)

	mq	23.363,00
--	----	-----------

7.2 Standard di progetto totali

	mq	32.182,27
--	----	-----------

7.3 Standard in superficie

- Piazze e percorsi pedonali pubblici	5.049,37 mq
- Piazze e percorsi pedonali privati di uso pubblico	3.316,19 mq
- Parcheggio privato di uso pubblico a raso	3.848,63 mq
- Parcheggio pubblico a raso	1.925,98 mq
- Parcheggio interrato di uso pubblico	11.104,03 mq
- Aree a verde private di suo pubblico	5.102,80 mq
- Aree a verde pubbliche	42,66 mq

	Edificio ex-forno (piano terra)	1.154,00 mq
7.4	Standard interrati	
	Parcheggio interrato di uso pubblico	11.104,03 mq

Nota: *la modifica del presente paragrafo concerne l'adeguamento dei dati di progetto del Programma*

**MODIFICHE DEL PROGETTO PRELIMINARE DELLA VIABILITA' A
SEGUITO DELLE OSSERVAZIONI AL PII. Relazione**

5. ALLEGATO H: DESCRIZIONE DELLE UNITA' COMMERCIALI

RELAZIONE

La somma delle SLP commerciali dell'intero P.I.I. è di 9000 mq (5000mq corpo G + 4000mq restanti corpi), la somma delle Superfici di Vendita risulta comunque non superiore al limite massimo di 6000 mq di SV previsto per il presente Programma (2500 mq corpo G + 3500 mq restanti corpi)

Le aggregazioni tra le unità commerciali previste godono di autonomia funzionale relativamente a percorsi, accessi, parcheggi privati e pubblici o di uso pubblico e strutture di servizio, nel rispetto del D.G.R. Regione Lombardia N. VII/15701 del 18 dicembre 2003:

- 1) Corpo G: aggregazione costituita da unica unità commerciale autonoma con superficie di vendita di 2500 mq e SLP di 5000 mq (monopiano), nei limiti previsti per la Media struttura di vendita per comuni con più di 10.000 abitanti;
- 2) In Corpo C (piastra a piano terra), Corpo F (piastra a piano terra), Corpo H (piano primo) + Corpo I e Corpo L: le unità commerciali insediabili possono di Media Distribuzione oppure di Vicinato (ciascuna con Superficie di Vendita massima di 250 mq); La Superficie di Vendita da realizzarsi all'interno di detti corpi è al massimo di 3500mq, la SLP massima ammonta 4.000 mq

L'aggregato commerciale 2 rispetta la condizione per la quale la SLP commerciale (4.000,0 mq) è inferiore al 20% della SLP complessiva nel medesimo isolato urbano (ossia SLP determinata sottraendo alla SLP di tutto il Programma la SLP dell'edificio commerciale G, già autonomo), ai sensi dell'art 8/d del D.G.R. Regione Lombardia N. VII/15701 del 18 dicembre 2003 che consente in tale caso di realizzare aggregati commerciali (la cui Superficie di Vendita totale può superare anche i 2.500 mq), se complementari a insediamenti misti con altra funzione principale.

La verifica di tale condizione si evince dal seguente calcolo esplicativo:

SLP complessiva del P.I.I. = 25.209 mq

SLP corpo G (sottratta) = 5.000 mq

SLP rimanente = 25.209 mq - 5.000 mq = 20.209 mq

Il 20% di 20.209 mq corrisponde a mq 4.041,80 mq

SLP commerciale = 4.000,0 mq (inserita nei corpi C, F, H, I, e L)

Verifica: 4.000,0 mq è inferiore a mq 4.041,80 (massima SLP commerciale ammessa, ossia 20% della SLP complessiva), cioè pari a circa il 19,7% della SLP complessiva (20.209 mq).

Tali quantità sono indicate negli altri elaborati del P.I.I., con particolare riferimento alla scheda inclusa nella tavola 22bis e allegata alle NTA.

Anche nel caso in cui la somma delle SV commerciali dei Corpi C, F, H, I, e L risultasse superiore a mq 2500, la soluzione progettuale qui proposta risulta è conforme alla normativa. Le aggregazioni di unità commerciali, così come sopra individuate, sono separate dal percorso pedonale pubblico principale (in direzione est-ovest), che determina l'articolazione complessiva dei corpi di fabbrica in progetto. Quale supporto alla descrizione che segue sono allegati alla presente relazione le tavolette Allegato 1 e 2.

Al fine di dimostrare l'autonomia funzionale di ogni aggregato commerciale si specifica quanto segue:

- 1) Corpo G: la Media struttura di vendita è dotata di parcheggio a raso privato di uso pubblico posto di fronte all'ingresso (fronte ovest) e di un parcheggio interrato privato (primo livello) di pertinenza dell'edificio commerciale; l'accesso veicolare (entrata ed uscita) ai parcheggi (parcheggio a raso e parcheggio interrato) avviene dalla nuova rotonda di Via Matteotti / Via Vittorio Veneto. È altresì garantito, per il solo parcheggio interrato, un secondo accesso che si attesta su Via Risorgimento, di fronte al piazzale della stazione ferroviaria. La corsia di accesso è qui separata dallo spazio di accesso dedicato alle attività di carico-scarico delle merci. Le funzioni di servizio proprie della struttura di vendita in esame sono collocate in adiacenza all'area di carico-scarico. Il piano di parcheggio interrato posto al livello - 2 è pubblico.

- 2) Corpi C, F, H, I ,L: le unità commerciali insediabili all'interno delle sagome previste dal Programma si avvalgono di un parcheggio privato di pertinenza localizzato nel parcheggio interrato dell'isolato posto a nord ovest, con accesso da Via Risorgimento. I parcheggi pubblici connessi a tali corpi, (vedi allegato 2) sono posti a nord di via Risorgimento e ad Est del torrente Lenza, .. I collegamenti pedonali a raso consentono il raggiungimento delle unità in esame. Un percorso pedonale coperto corre lungo il perimetro dei fabbricati garantendo la massima fruibilità pubblica.

Nota: la redazione del nuova allegato H e degli schemi grafici annessi si è resa necessaria ai fini di una definizione coerente degli aggregati commerciali previsti nel Programma in rapporto con la sopravvenuta norma regionale, ossia il D.G.R. Regione Lombardia N. VII/15701 del 18 dicembre 2003