



**Città di Saronno**  
**Provincia di Varese**

# **DOCUMENTO DIRETTORE**

**Inquadramento progettuale grandi aree di  
trasformazione in zona B.6.2**

*Il Sindaco*  
*Avv. Pierluigi Gilli*

*Il Dirigente del Settore*  
*Programmazione del Territorio*  
*Arch. Massimo Stevenazzi*

*L'Assessore*  
*Arch. Paolo Riva*

*Il Segretario comunale*  
*Dott. Benedetto Scaglione*

**Redazione a cura del Settore Programmazione del Territorio - servizio urbanistica dell'U.T. comunale costituito da:**

**Arch. Massimo Stevenazzi (dirigente)**

**Arch. Sergio Landoni, Arch. Primo Bionda, Arch. Monica Alberti, Arch. Sara Reguzzoni,  
Dr. Davide Pagani.**

Per la presente relazione sono state utilizzate alcune parti delle Linee Guida d'Intervento, redatte con la collaborazione e con l'assenso di Cemsa, Pirelli Real Estate, Immobiliare GB e FNM.

**INDICE**

<b>PREMESSA .....</b>	<b>4</b>
<b>1. IL CAMPO D'AZIONE.....</b>	<b>7</b>
1.1 La frammentazione della proprietà .....	9
1.2 La praticabilità del progetto di riqualificazione per sub comparti omogenei .....	14
1.3 Il coordinatore del progetto.....	16
1.4 La rispondenza agli indici di PRG.....	18
<b>2. LA DEFINIZIONE DELLE REGOLE.....</b>	<b>21</b>
2.1 Quantificazione e tipologia degli interventi .....	21
2.2 Le caratteristiche prestazionali del progetto di trasformazione .....	26
<b>3. IL PIANO FINANZIARIO.....</b>	<b>29</b>
3.1 La stima delle entrate e dei costi .....	29
3.2 Le modalità operative di attuazione .....	29

LE AREE DISMESSE TRA VIA VARESE VIA FERRARI VIA MILANO  
ZONE DI TRASFORMAZIONE URBANISTICA B 6.2

**INDIRIZZI PER LA PROGETTAZIONE ATTUATIVA DEGLI INTERVENTI**

***PREMESSA***

Con la deliberazione n. 96 del 25 novembre 2002, il Comune di Saronno assumeva il documento riportante le “Linee guida di intervento” relativamente al tema della riqualificazione del grande comparto industriale dismesso posto tra le Vie Varese e Milano, già noto ai più come il sito che accolse le strutture produttive di gloriose aziende quali CEMSA e Isotta Fraschini.

Da vari decenni detti luoghi hanno, in gran parte, cessato di essere l’ambito della produzione materiale e sono stati gradatamente dismessi, sino al completo abbandono di ogni attività.

Quasi nel cuore della città, immediatamente a ridosso del nucleo storico, essi hanno a lungo rappresentato la moderna testa di ponte dello sviluppo del tessuto urbano verso il lato meridionale del territorio; la dismissione delle funzioni originariamente insediatesi, ha ovviamente costituito una perdita sotto il profilo socio-economico, ma soprattutto ha condotto ad una paradossale situazione di “vuoto urbano”. Nel caso il vuoto urbano è rappresentato più dallo scemare dell’utilità del comparto che dalla sua effettiva decadenza edilizia, ed il paradosso si rivela sensibilmente in modo direttamente proporzionale alla pesantezza geometrica dei volumi che vi insistono.

Anche la linea ferroviaria adiacente, in precedenza via preferenziale tra la città ed il resto del mondo, con la contrazione della funzione industriale dei luoghi, cessa di essere la demarcazione, osmotica e modernista, tra la città del lavoro e la città dell’abitare e la peculiare durezza, percettiva e di fatto, del ferro, ne fa risaltare il solo e pernicioso ruolo di netta cesura in seno all’organizzazione urbana.

Per inciso evidenziamo che il primissimo acuto, ovvero la città tagliata dalla ferrovia, non rappresenta che uno, uno solo, dei nodi problematici ad inevitabile corollario del tema in oggetto.

L’idea di riconversione del comparto ha da sempre mostrato, e piuttosto esplicitamente, un’intrinseca complessità; in effetti lo svolgimento di analisi, ragionamenti, proposizioni ed altro, fino ad arrivare all’espressione di prefigurazioni, anche utopistiche, ha periodicamente occupato

l'immaginario cittadino, risultato delle varie forme di dibattito più o meno partecipato. Non a caso qui si usa il termine "prefigurazione", poiché, si permetta la chiosa, ad oggi sull'argomento ben poco è stato davvero redatto in forma di immagine, disegno o, almeno, segno, in genere ci si è limitati a *raccontare* la suggestione dell'idea; magari a raccontare un'idea fortemente innovativa, tuttavia sempre e solo utilizzando la tecnica narrativa, ancora non evolutasi nel verso di alcuna geometria, anche solo embrionale.

L'elaborazione delle "Linee guida" citate, prodotto redatto e pubblicamente assunto dall'Amministrazione Comunale, costituisce, per ora, l'unico tentativo concretamente orientato al superamento della fase dei preamboli e/o dei prologhi, finalizzato alla costruzione di un documento strumentale alla progettazione attuativa; il presente Documento Direttore, ripartendo dalle conclusioni contenute nelle suddette "Linee guida" in termini di espressione di principi, si pone l'obiettivo di esplicitare concisamente il campo e le regole del gioco compositivo, tracciando materialmente le linee raccontate.



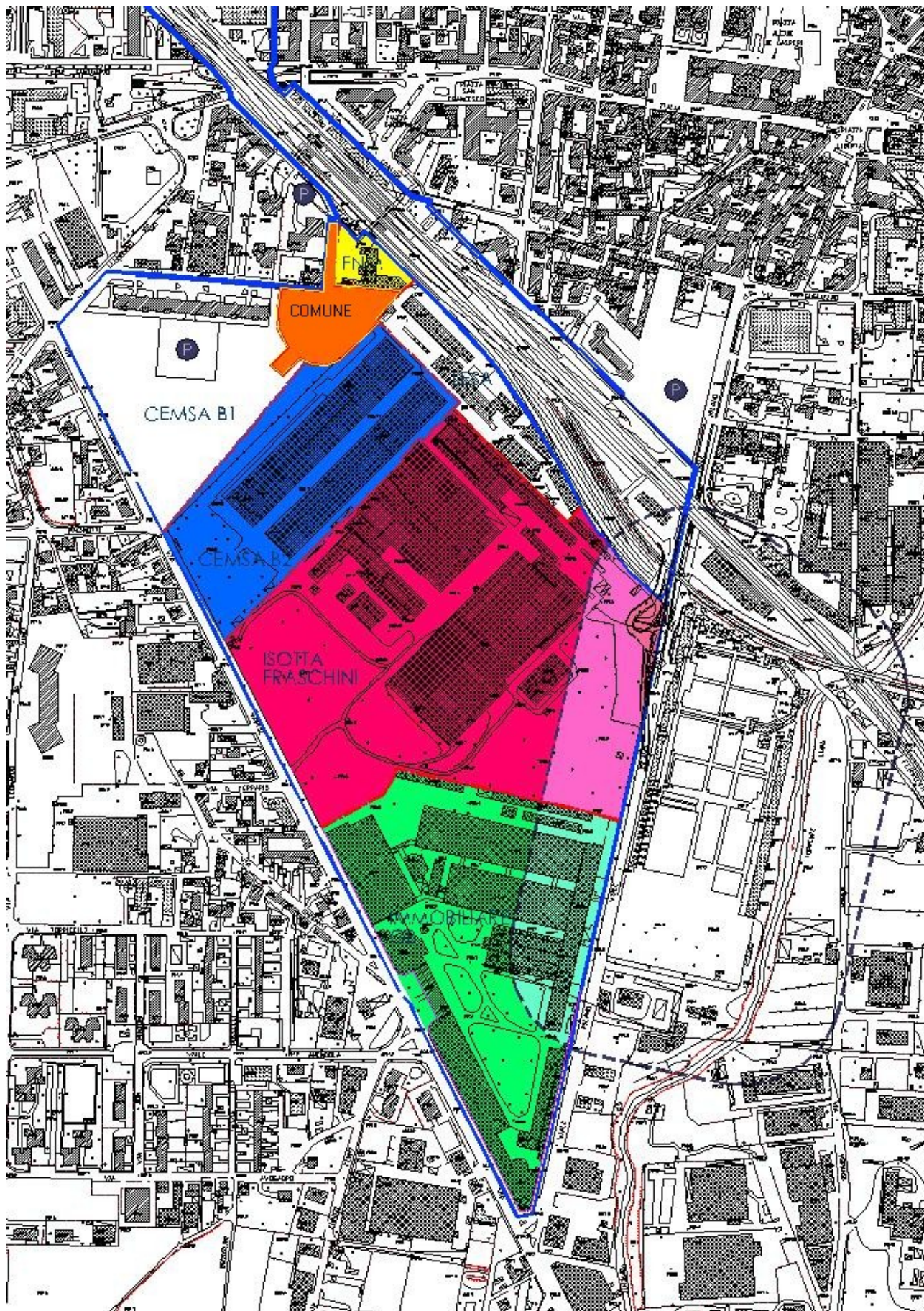
## ***1. IL CAMPO D'AZIONE***

I dati sensibili sullo stato dei luoghi in argomento, in quanto a suddivisione ed estensione delle singole proprietà, condizione delle superfici e parametri complessivi caratterizzanti l'aspetto fondiario, sono di seguito pedissequamente ripresi dalle "Linee guida di Intervento" prodotte nel novembre 2002, evidente che nel frattempo nulla è sostanzialmente cambiato agli effetti delle analisi di prammatica dello stato di fatto.

Per dovizia si rammenta che il frazionamento della superficie fondiaria rappresenta inoltre altrettante condizioni di partenza differenziate. Nelle valutazioni generali di cui al capitolo 4 delle "Linee guida" già si esprimeva, implicitamente, la potenzialità sostanzialmente diversa, delle aree coinvolte ed in effetti ciò che più incide sulla fattibilità del progetto di intervento, indipendentemente dalle scelte di merito, si può agevolmente discernere in alcune emergenze singolarmente evidenziabili (parzialmente mutate dal documento in parola):

- la frammentazione della proprietà, numericamente contenuta, ma rappresentativa di estensioni territoriali di rilevante peso assoluto, suggerisce che sarà improbabile condurre l'iniziativa facendo riferimento ad un unico soggetto attuatore;
- la fattibilità del progetto dovrà tendenzialmente essere misurata sulla possibile articolazione degli interventi per unità autonome; unità che per ragioni pratiche non potranno essere sensibilmente distanti dalla ripartizione già definita dall'intestazione giuridica dei fondi;
- competerà inevitabilmente ad un attore, possibilmente super partes, fungere perlomeno da catalizzatore, se non da coordinatore, delle singole attività;
- le scelte progettuali dovranno sostanzialmente rispettare le indicazioni desunte dallo strumento urbanistico vigente in quanto ad indici, funzioni, cessioni ed ogni altro parametro tipicamente urbanistico, ciò affinché non si producano disparità di trattamento incidenti sugli interessi legittimi dei soggetti concorrenti (soprattutto per evitare qualsiasi contenzioso, anche pretestuoso, che possa rallentare impropriamente la fase della pianificazione attuativa).



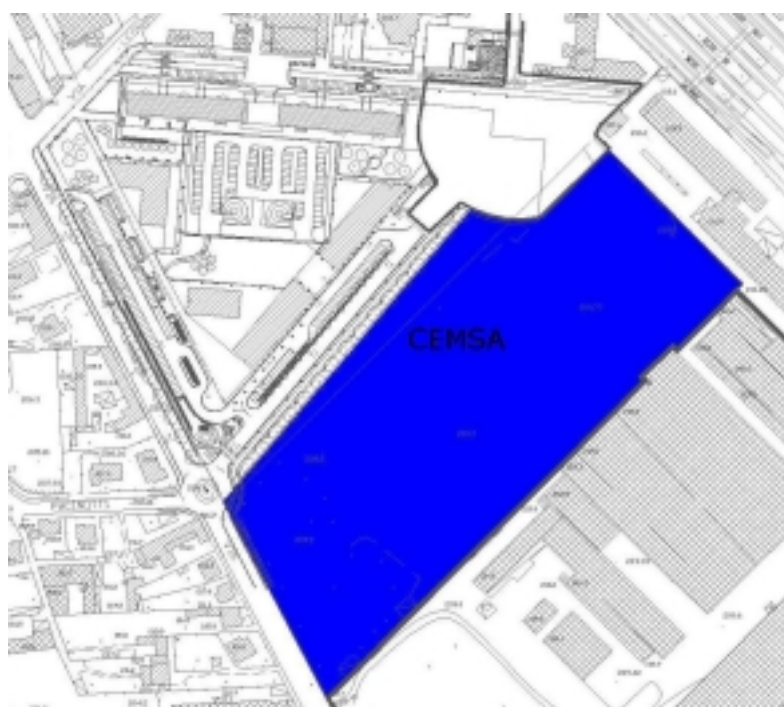




## 1.1 La frammentazione della proprietà

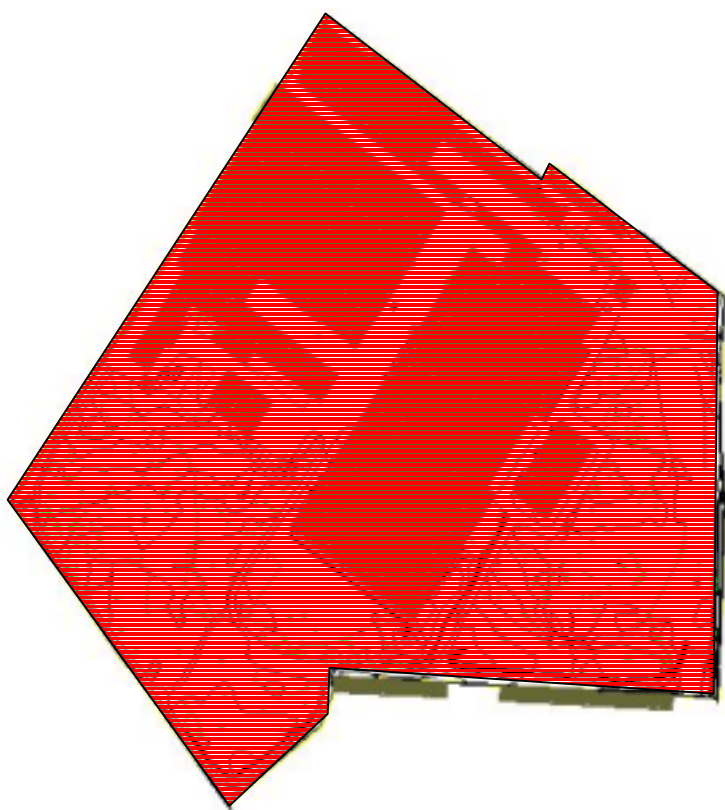
La suddivisione dell'ambito, come evidenziato nella tavola che precede, in capo a quattro proprietari – CEMSA, PIRELLI, FNM e IMMOBILIARE GB – rispecchia altrettante situazioni di fatto distinguibili, sia per le caratteristiche spaziali intrinseche dei lotti, sia per le peculiarità dei soggetti che saranno attuatori del programma edilizio.

CEMSA, già protagonista delle opere di trasformazione territoriale avviate con il precedente strumento attuativo efficace, il Piano Particolareggiato detto PIC 01, sarebbe deputata ad intervenire sulla parte residua della sua proprietà e nella sostanza la plausibilità dell'agire di CEMSA dovrà necessariamente misurarsi rispetto a condizioni, fisiche e giuridiche, piuttosto consolidate.



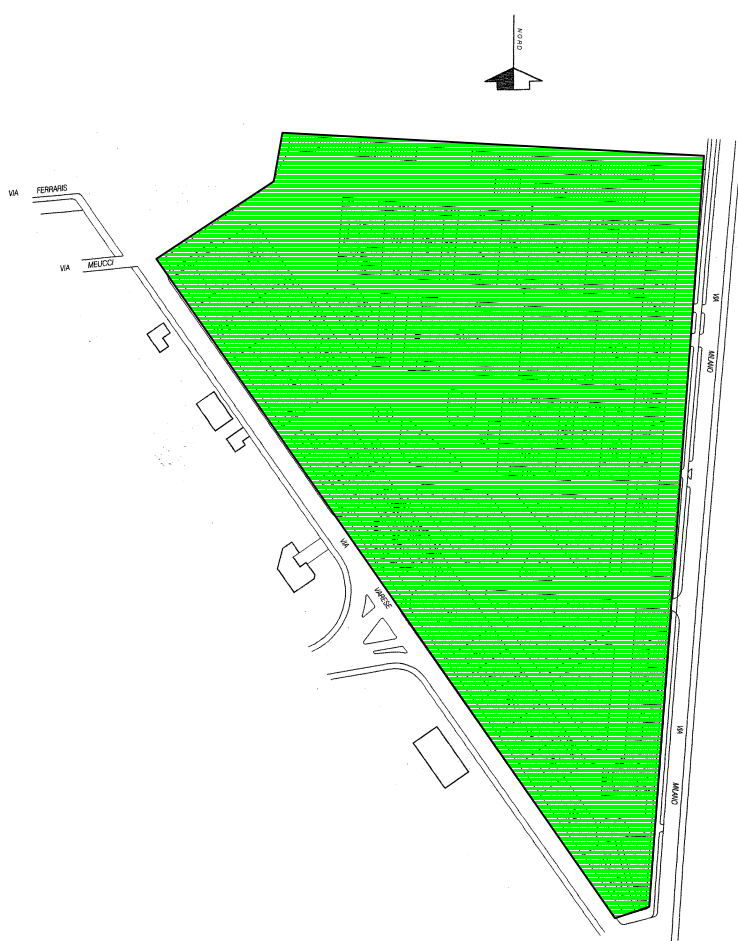
Area CEMSA:  
42.316 mq, sulla quale insiste un impianto industriale  
dismesso, parzialmente utilizzato come parcheggio di uso  
pubblico.

PIRELLI, subentrata a Finmeccanica quale intestatario dell'area originariamente in capo alla Isotta Fraschini, si troverà ad agire nel cuore delle aree dismesse e sulla porzione più direttamente interessata da radicali operazioni di riqualificazione dei siti.



Area Isotta Fraschini:  
116.360 mq, sulla quale insiste un impianto produttivo  
dismesso e in parte degradato. L' area è ora di proprietà di  
Pirelli & C. Real Estate.

La parte di IMMOBILIARE GB, il lato più meridionale, risulta, al contrario, il sub comparto che accoglie attività ancora vive, quasi completamente dedicato alla produzione e con una minima parte di edifici residenziali; per esso l'ipotesi più concreta, come del resto già prefigurato nelle "Linee Guida", sembra essere la razionalizzazione e rifunzionalizzazione dei luoghi anziché una radicale intervento di demolizione e ricostruzione.



Area Immobiliare GB:  
68.458 mq, sulla quale insiste un impianto produttivo parzialmente attivo ed alcuni edifici di carattere residenziale. Gli edifici sono in parte pluripiano e in discrete condizioni manutentive.

Discorso a parte merita il concorso di Ferrovie Nord Milano.

La partecipazione di FNM al generale recupero delle aree dismesse, oltre ad essere richiamata in seno al tema dell'inquadramento programmatico dalle NTA di PRG, che inequivocabilmente accorpano il coacervo dei comparti produttivi obsoleti al sistema del sedime ferroviario/stazione/depositi FNM (vedi la vasta zona classificata SP1, posta immediatamente a nord di Piazza Cadorna), è un elemento imprescindibile; se non altro, appare più che ovvio il ruolo chiave del nodo Stazione Centro tra i dati informativi di una qualsiasi soluzione urbanistico-compositiva del sito. Detto questo, sarebbe però fuorviante tacere la profonda disparità tra l'operatore FNM ed i privati, nel momento in cui si voglia considerarne il grado di agilità d'azione. Anticipiamo poi che i margini d'intervento di FNM sono più condizionati, probabilmente, da fattori esogeni che endogeni – riassumendo: l'idea di rifunzionalizzazione della stazione e dei depositi dovrà tenere conto dell'evolversi di altri panorami, di maggiore portata, legati allo sviluppo di Saronno Sud e della linea per Seregno.

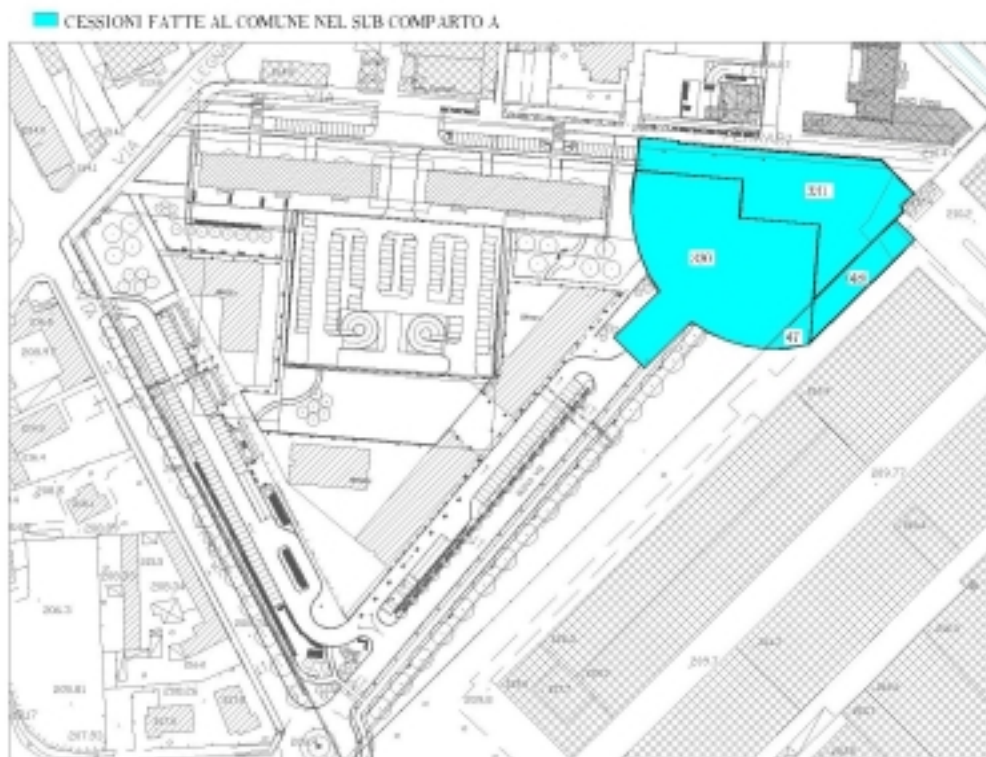
Riteniamo perciò che la partecipazione di FNM sarà in parte ridotta, rispetto alle indicazioni desunte dalle NTA di PRG, o almeno parzialmente differita; nel migliore dei casi non potrà che seguire un percorso parallelo, ma diacronico.





Rileviamo inoltre che tra le proprietà, fino ad ora, non si è mai preso in considerazione un quinto soggetto, eppure importante: il Comune di Saronno.

Parte dell'area che precedentemente costituiva il comparto A del PIC 01- e che il maggiore attuatore del Piano Particolareggiato si impegnava per quanto di sua competenza a cedere ad un non meglio identificato soggetto terzo – risulta oggi nella piena proprietà dell'Ente; un insieme di ca. mq 6922, originato dalle cessioni fatte da CEMSA, è imputato al Patrimonio Comunale (vedi la tavola che segue). Tale lotto, secondo gli indici dedotti dal PRG, è anch'esso produttore, almeno potenzialmente, di volumetria e sebbene, per l'oggettiva posizione, non potrà essere completamente sfruttato, è innegabile che una minima quota di edificabile in esso potrà essere realizzata. La questione pone di diritto, e diremmo anche per dovere, l'operatore pubblico tra i soggetti attivi delle trasformazioni territoriali, non solo per quel che riguarda la formazione delle opere di urbanizzazione, attività propria delle figure pubbliche, ma anche per quanto concerne gli aspetti costruttivi solitamente riservati all'iniziativa privata. La situazione patrimoniale rilevata ci pare suggerisca, all'osservatore attento, che la partecipazione della Città di Saronno alla programmazione degli interventi di riqualificazione non potrà limitarsi al solo coordinamento dell'iniziativa, piuttosto il caso richiede che l'Ente svolga pure una parte da coprotagonista, portatore, oltre che delle ragioni della pubblica utilità, di interessi legittimi peculiari della proprietà fondiaria.



## 1.2 La praticabilità del progetto di riqualificazione per sub comparti omogenei

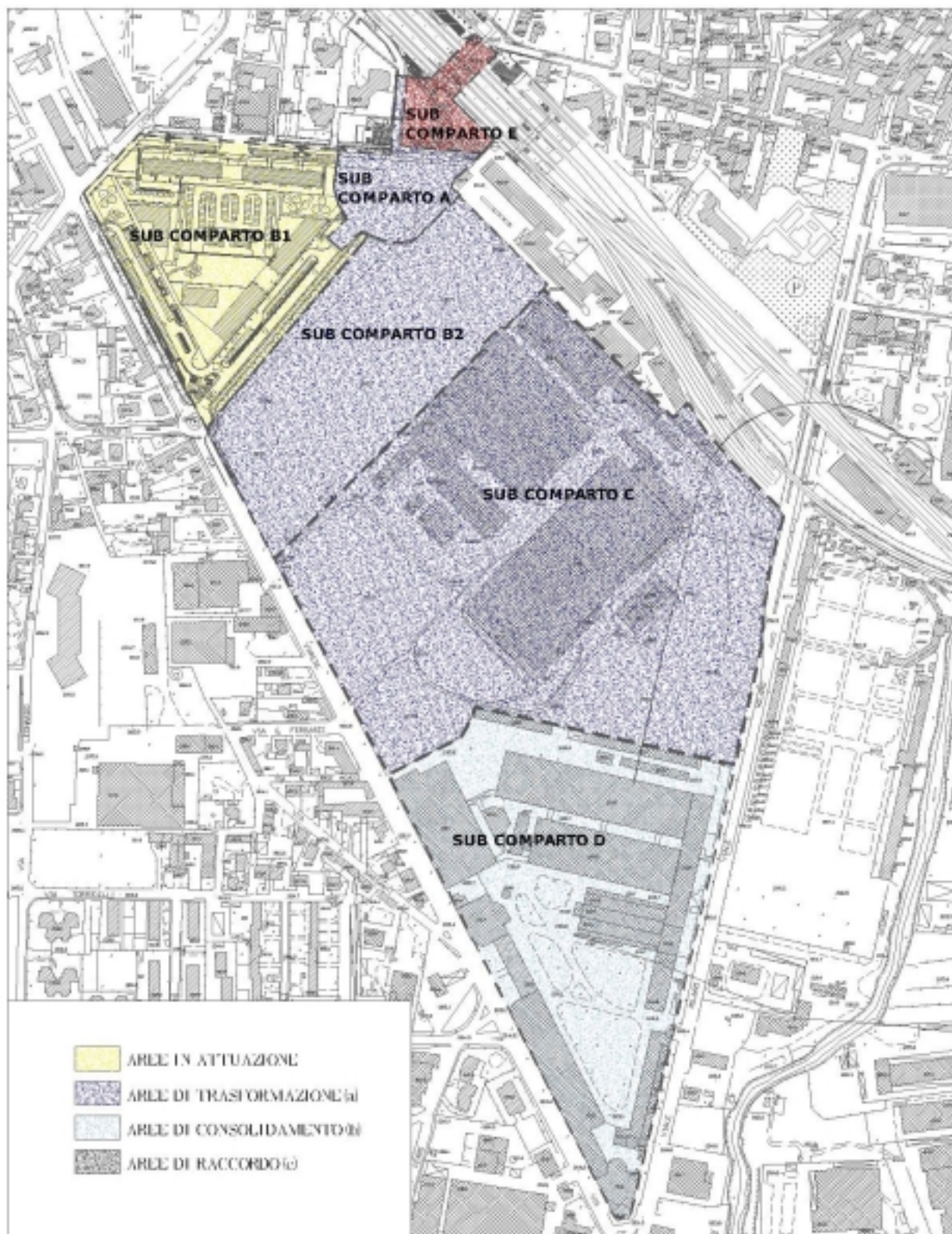
La suddivisione secondo il regime proprietario, sopra sommariamente descritta, rimanda ad alcune considerazioni in merito alla effettiva praticabilità delle prefigurazioni progettuali che si vorranno dare al generale intervento di riqualificazione delle aree dismesse.

Sembra più che evidente una prima diversificazione in ragione della tipologia di approccio:

- a) il residuo della proprietà CEMSA, insieme al sedime già patrimonio pubblico ed all'area ex Isotta Fraschini, rappresentano il fulcro della trasformazione, con alcuni distinguo che svilupperemo appresso;
- b) l'insediamento in capo alla IMMOBILIARE GB risulta fortemente strutturato e perciò prevalentemente riutilizzabile senza procedere a radicali opere di trasformazione edilizia;
- c) la parti di proprietà FNM immediatamente concorrenziali alla formazione del master plan possono essere limitate quasi esclusivamente al tema dell'accessibilità alla stazione, rimandando ad oltre l'esatta definizione della zona SP1 (peraltro quest'ultimo aspetto ugualmente non fu considerato nelle precedenti "Linee Guida").

La diversificazione di cui si dice è quindi da riportare ad almeno tre modelli di programmazione particolareggiata:

- per gli interventi di cui al punto a) converrà praticare una forma classica di pianificazione attuativa, ancorché si faccia ricorso a strumenti di recente sperimentazione quali i Programmi Integrati di Intervento ai sensi della L.R. 9/99, fissandone l'impostazione tipologica a livello planovolumetrico e la struttura contrattuale delle obbligazioni rilevanti sotto il profilo dell'interesse pubblico (cessioni, entità delle opere infrastrutturali, possibili scomputi o altre forma di concorso economico al raggiungimento della dotazione di attrezzature);
- parallelamente allo sviluppo programmatico di cui sopra, l'operatore di cui al punto b) dovrà essere orientato alla ristrutturazione del patrimonio edilizio esistente; strumentalmente ad egli si indicheranno i margini di possibile variazione dei caratteri compositivi e funzionali, l'eventualità di procedere con opere di ammodernamento e/o adeguamento delle dotazioni di servizio all'insediamento, la portata delle compensazioni a favore delle esigenze pubbliche (cessioni, servitù, percorsi, ecc.), il tutto strettamente correlato al disegno di più vasta portata già definibile in base al planovolumetrico concordato per l'attuazione dei comparti afferenti al punto a); l'esatta modalità procedurale dell'operazione dovrà essere modulata sull'effettiva portata del recupero preventivato, concordata in base alla sostenibilità dell'operazione ed alla accettabilità della ricaduta urbana prevedibilmente prodotta;
- come già anticipato, il ruolo di FNM resterebbe, in questa fase, piuttosto marginale, limitato al generico assenso a comprendere nel master plan prefigurazioni di carattere generale in tema di riassetto del nodo stazione; ci si attende che l'esplicito concorso delle Ferrovie sia acquisito su un altro tavolo tecnico, tuttavia il presente Documento Direttore non potrà ignorare la prefigurazione di un sistema plausibile di raccordo tra le parti della città ed in ciò sarà imprescindibile conquistare la disponibilità di FNM ad acconsentire all'immediata realizzazione di alcune opere, nonché a perseguire, nel tempo, la definizione delle parti aeree di detto sistema identificate nelle tavole allegate.





### 1.3 Il coordinatore del progetto

Si diceva sopra dell'inevitabilità di individuare un soggetto catalizzatore delle singole attività ed in ciò sta la ragione per cui si procede alla redazione del presente Documento Direttore.

Bisogna per dovere precisare che fino a questo punto il rapporto con i soggetti privati ha consentito lo svolgersi di una attenta e proficua attività di compartecipazione al cosiddetto "Tavolo Tecnico"; la bontà del lavoro fatto si coglie, per l'appunto, nel risultato riassunto nella deliberazione C.C. del novembre 2002 ossia dall'approvazione delle "Linee Guida". L'ipotesi progettuale ivi contenuta consisteva infine nella prefigurazione di uno schema insediativo di massima, certo ampiamente condiviso dai soggetti che concorsero alla redazione delle "Linee", tuttavia limitato quasi solo ad una dichiarazione d'intenti e non certo prossimo alla stesura di un vero e proprio strumento preparatorio alla progettazione attuativa.

E' fin scontato sottolineare la difficoltà di tradurre un tale abbozzo in qualcosa di più concreto, inevitabilmente incidente sulle legittime aspettative delle proprietà fondiarie; in particolare perché – è chiaramente percepibile con l'occhio anche solo rivolto alla complessità della necessaria dotazione infrastrutturale – l'esatta collocazione e quantificazione delle superfici dedicate agli usi civici comporta una variabile sostanziale delle rendite. La preoccupazione degli operatori privati è dunque perfettamente comprensibile, ma è altrettanto ovvio che l'azzonamento, in quanto ripartizione spazi pubblici/spazi privati, non può essere supinamente accettato dalla città quale risultato dei ritagli prodotti dalla soddisfazione di variegati particolarismi.

Con ciò non si vuole addossare alle proprietà concorrenti l'intera responsabilità del parziale rallentamento del lavoro, piuttosto dare atto di un oggettivo segnare il passo del Tavolo Tecnico.

Sono comunque da riprendere gli indirizzi adottati, da approfondire ed infine da dichiarare, nella forma di un programma di massima dell'intervento di trasformazione, comprensivo di tutte quelle "invariabili" a cui faranno riferimento i singoli attuatori; ci pare che la natura dello strumento, anche se non si tratta di un vero e proprio Piano Particolareggiato, non possa che essere cercata in una forma sostitutiva del Piano di Inquadramento, di iniziativa pubblica, richiamato nelle NTA del PRG come elaborazione a monte degli interventi attuativi; al soggetto cui compete la gestione territoriale tocca, a questo punto, la responsabilità di condurre in porto l'operazione e, senz'altro, attraverso la manifestazione di un modello privo di ambiguità.

Il Comune di Saronno con il presente Documento Direttore inequivocabilmente intende predisporre la sinopia della figurazione che ritiene debba essere l'obiettivo immancabile di omologazione urbanistica delle aree dismesse.

Si legga inoltre il Documento quale integrazione al Documento di Inquadramento per l'applicazione della L.R. 9/99, che il Consiglio adottò nel febbraio 2001; in esso ben poco si prefigurava sul tema del riuso delle aree in oggetto, di fatto congelando ogni attività connessa che non fosse di mera manutenzione dell'esistente, e ciò proprio in ragione del fatto che si voleva, come oggi si sta facendo, giungere con la dovuta ponderazione all'espressione specifica della particolarità dell'argomento. Le indicazioni conclusive del presente elaborato produrranno un panorama sufficientemente chiaro per lo sviluppo progettuale a scala adeguatamente esecutiva.





Ipotesi progettuale inserita nelle “Linee Guida d’Intervento” approvate con Del. C.C. 96 del 25/11/02

## 1.4 La rispondenza agli indici di PRG

Come anticipato, si ritiene che sia equo formulare previsioni di trasformazione delle aree in oggetto senza derogare, nella sostanza, dallo strumento urbanistico vigente.

Si crede, in sintesi, che le variabili praticabili non debbano porre i soggetti concorrenti alla realizzazione degli interventi in situazione di disparità, almeno per quanto concerne il mix funzionale previsto e la quantificazione delle cessioni a favore del patrimonio pubblico. Nello specifico sottolineiamo che le NTA del PRG essenzialmente sposano una duplice tesi in vista della rifunzionalizzazione delle aree in oggetto:

- la composizione mista del tessuto urbano rinnovato, indicando una soglia massima dedicata alla residenza e, di conseguenza, consigliando la netta compresenza di attività diverse dal puro abitare;
- la notevole quantità di spazi recuperati all'uso pubblico, con una esplicita preferenza per la formazione di un verde importante, a livello di attrezzatura destinata ad assolvere esigenze ben oltre il panorama di quartiere.

Rispetto a ciò significhiamo:

- la distribuzione delle destinazioni d'uso dovrà comunque essere modulata relativamente al bilancio finale dell'intera operazione, ovvero valutando il peso quantitativo delle funzioni insediabili, tenuto conto poiché pienamente vi concorrono, delle quote di attività già avviate da CEMSA nel sub comparto B1 del PIC (parte realizzato, parte in costruzione) e del carattere prevalentemente produttivo dell'ambito Immobiliare GB (che come si è detto dovrebbe essere ristrutturato anziché trasformato);
- sarà poi giocoforza considerare che la forte riduzione delle superfici fondiarie sfruttabili ai fini dell'edificazione, e ciò per ottenere il desiderato recupero di grandi spazi d'uso pubblico, comporterà ovviamente una certa intensificazione e concentrazione dei volumi, facendo prevalere lo sviluppo in altezza dei fabbricati (e questo necessariamente in deroga agli indici di Piano che per le zone B6.2 fissano l'altezza massima in 24 metri).

#### Art. 26 – Zone B – NTA vigente PRG

....

Nelle zone B6.2 gli interventi edilizi ammessi si attuano mediante:

- autorizzazione,
- piani particolareggiati di cui alla Legge 1150/42,
- programmi integrati di cui alla Legge 179/92,
- piano di zona di cui alla legge 167/62.

Il comparto B6.2 compreso fra la zona SP1 e le vie Milano e Varese è attuato con piano particolareggiato di cui alla Legge 1150/42 e piano di zona di cui alla Legge 167/62, coordinati da Piano di Inquadramento di esclusiva iniziativa pubblica esteso al piano particolareggiato della zona SP1 che disciplini la viabilità, la distribuzione degli standard urbanistici (di cui almeno l'85%, pari al 51% della S.t., è destinato a verde pubblico attrezzato) e l'eventuale trasferimento di volumetrie previsto dal successivo art. 31; il piano particolareggiato definisce l'attuazione degli interventi per unità minime e la relativa programmazione temporale; in detto comparto la percentuale massima destinata a residenza e servizi relativi alla residenza è pari al 70% della S.l.p..

....

....

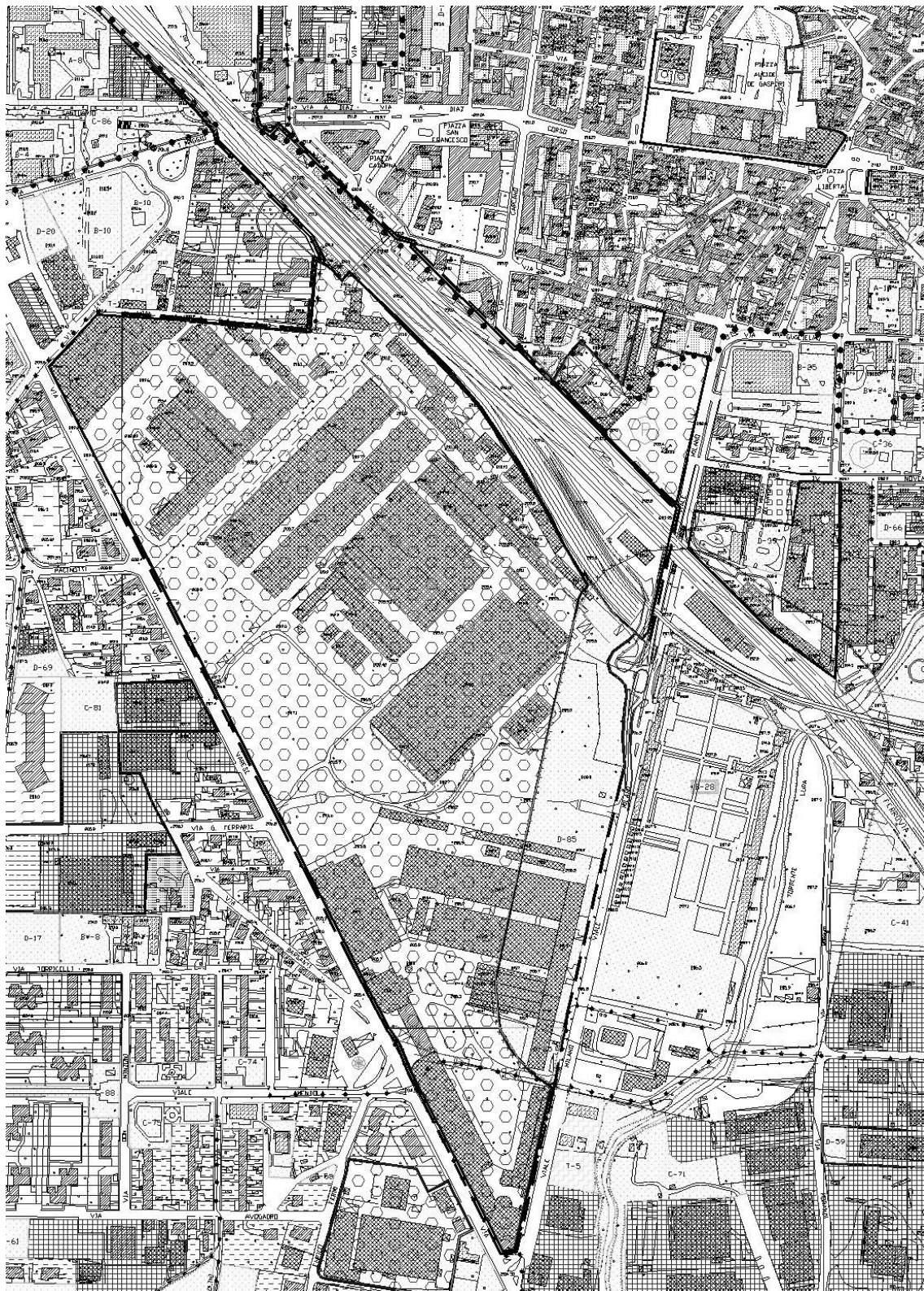
#### Zona B6.2

- indice di utilizz. territoriale (Ut) = mq/mq 0,6
- altezza massima (H) = ml 24
- cessione aree per standard = 60% di St.

Per gli ambiti inferiori ai mq. 20.000 di St, è ammessa la monetizzazione degli standard per le quote eccedenti i minimi di legge di cui all'art. 22 L.R. 51/75.

....







## **2. LA DEFINIZIONE DELLE REGOLE**

Per focalizzare l'obiettivo utilitaristico del presente Documento Direttore, si ritiene opportuno in primo luogo stigmatizzare alcuni postulati:

- l'intera area oggetto di riqualificazione, indipendentemente dai diversi gradi d'intervento edilizio, dovrà contenere un insieme integrato delle destinazioni d'uso – residenza, terziario e produttivo;
- l'incidenza della quota residenziale sarà, inderogabilmente, contenuta nel massimale sancito dalle NTA del PRG, ancorché verificata sull'estensione totale della zona B6.2, cioè in misura uguale o inferiore al 70% di SIp;
- il mix funzionale prodotto sui comparti di trasformazione non potrà in ogni caso, rispetto alla singola attuazione, riproporre variazioni delle quote di destinazione d'uso sensibilmente in contrasto con il bilancio previsionale appresso tradotto in tabelle;
- negli ambiti oggetto di radicale trasformazione, il recupero di aree destinate all'uso pubblico di regola rispetterà i quantitativi richiesti dallo strumento urbanistico generale, con una forte prevalenza degli spazi da destinarsi alla formazione del verde urbano;
- per gli interventi rientranti nella casistica della ristrutturazione del patrimonio edilizio, sarà consentito di derogare al pedissequo recupero della quantità superficiale e potranno concordarsi forme alternative (qualitative) di incremento della dotazione di attrezzature di interesse pubblico;
- il coacervo delle cessioni al patrimonio pubblico dovrà costituire un insieme spaziale il più possibile continuo, ai fini della formazione di un parco urbano consistente, all'incirca, nella dimensione di dieci ettari;
- l'esatta progettazione delle infrastrutture, di servizio o di distribuzione dei flussi di traffico, rispetterà sostanzialmente i tracciati definiti nel master plan, con particolare attenzione a tradursi in modelli costruttivi il meno erosivi possibile delle aree di raccordo con il parco urbano.

### **2.1 Quantificazione e tipologia degli interventi**

Le tabelle che seguono riassumono, scorporati per sub comparti d'intervento, i dati significativi da porre a base della progettazione attuativa; in esse sono indicate le quantità volumetriche realizzabili (suddivise per destinazione d'uso), la determinazione delle superfici necessarie alla formazione degli spazi pubblici e, di conseguenza, le risultanti superfici fondiarie da utilizzarsi per la costruzione degli edifici privati.

**Tabella delle ripartizioni secondo le “Linee Guida d’Intervento” approvato con Del. C.C. 96 del 25/11/02**

DATI LINEE GUIDA												
aree	Superficie	St	Ut	rispetto	viab.	slp	Di cui R	%	Di cui non R	%	standard di cui parco	
<b>B 6.2</b>												
strade	1.275	1.275	0,0									
LESA	13.403	13.403	1,1	0		14.500	0	0	14.500	100	0	0
CEMSA B1	33.468	33.468	1,0	0		33.468	5.182	15	28.286	85	16.630	0
CEMSA A	6.922	6.922	0,0	0							6.922	0
CEMSA												
B2	42.316	42.316	0,6	0		25.390	17.773	70	7.617	30	25.960	21.581
FNM	3.420	3.420	0,6	0		2.052	0	0	2.052	100	2.052	0
Isotta F.	116.360	97.135	0,6	17.740	1.485	58.281	23.312	40	34.969	60	76.021	65.000
Imm GB	68.458	50.946	0,6	17.512		33.680	4.642	14	29.038	86	6.500	6.500
											5.000	5.000
Totale trasf.	238.751	202.014		35.252		119.403	45.727	38	73.676	62	122.455	98.081
Totale B6.2	285.622	248.885		35.252		167.371	50.909	30	116.462	70	139.085	93.081

Tabella delle ripartizioni secondo il presente Documento Direttore

aree	Superficie	St	Ut	rispetto	viab.	slp	Di cui R	%	Di cui non R	%	standard di cui parco
<b>B 6.2</b>											
strade	1.275	1.275	0,0								
LESA	13.403	13.403	1,1	0		14.500	0	0	14.500	100	0
CEMSA B1	33.468	33.468	1,0	0		33.468	5.182	15	28.286	85	16.630
CEMSA A	6.922	6.922	0,0	0							6.922
CEMSA											2.315
B2	42.316	42.316	0,6	0		25.390	17.773	70	7.617	30	25.160
FNIM	3.420	3.420	0,6	0		2.052	0	0	2.052	100	2.052
Isotta F.	116.360	97.135	0,6	17.740	1.485	58.281	23.312	40	34.969	60	78.648
Imm GB	68.458	50.946	0,6	17.512		33.680	4.642	14	29.038	86	6.500
											5.000
Totale											
trasf.	238.751	202.014		35.252		119.403	45.727	38	73.676	62	124.282
Totale B6.2	285.622	248.885		35.252		167.371	50.909	30	116.462	70	140.912
											93.081

Nota: CEMSA A è da leggersi come subcomparto A – Comune di Saronno

## TABELLA RIPARTIZIONE AREE A STANDARD

<b>SUB COMPARTO A</b>	
<b>STANDARD</b>	<b>Superfici MQ</b>
Parco urbano PU 4	2.315
Parcheeggio interrato pluripiano	3.500

<b>SUB COMPARTO C</b>	
<b>STANDARD</b>	<b>Superfici MQ</b>
Parco urbano PU 1	69.000
Parcheggi (P1)	3.684
Parcheggi (P3)	3.216
P7	1.203
<b>Totale</b>	<b>77.103</b>

<b>SUB COMPARTO B2</b>	
<b>STANDARD</b>	<b>Superfici MQ</b>
Parco urbano PU 2	21.091
Sosta Autobus (SA)	2.229
Parcheggi (P4)	1.840
<b>Totale</b>	<b>25.160</b>

<b>SUB COMPARTO D</b>	
<b>STANDARD</b>	<b>Superfici MQ</b>
Parco urbano PU 3	6.500
Edificio pubblico	5.000

<b>SUB COMPARTO A ed E</b>	
	<b>Superfici MQ</b>
Aree di raccordo (piazza, percorsi...)	4.347

<b>TOTALE STANDARD</b>	
<b>comparto D (s.i.p.)</b>	<b>5.000</b>
Totale PARCHEGGI PUBBLICI a raso mq	9.943
Totale sosta autobus e raccordi mq	6.576
Parcheeggio interrato pluripiano mq (250/300 posti auto)	3.500
<b>Totale PARCO URBANO mq</b>	<b>103.906</b>



Sommariamente la tipologia dell'attività costruttiva ammissibile per ciascun sub comparto, mirata alla peculiarità del risultato finale che si ritiene praticabile, è così riassunta:

- per i sub comparti A, B2 e C (vedi tavola) - radicale trasformazione, territoriale e funzionale, assoggettata alla preventiva pianificazione attuativa, conforme alla normativa di PRG, con possibilità di adottare Piani Attuativi in variante se nella casistica di cui all'articolo 6 della L.R. 23/97;
- per il sub comparto D – interventi di ristrutturazione e recupero del patrimonio edilizio esistente, assoggettati alla preventiva pianificazione attuativa, comprendenti la facoltà di variazione delle destinazioni d'uso fino al limite del 50% della SIp originaria ed il conseguente recupero del fabbisogno insorgente di standard; la soddisfazione della quota standard relativa alle nuove funzioni insediabili negli edifici ristrutturati potrà avvenire (anzi è consigliabile avvenga) con il sistema dello “standard qualitativo” alternativo alla classica cessione di aree; come desumibile dalle tabelle e dall'azzonamento, all'attuatore si domanda il rilascio di una quota minima di terreno destinato al completamento del parco ed una relativa riduzione dei volumi insistenti sulla porzione;
- per il sub comparto E (in capo a FNM) è acconsentito il pieno recupero del volume costituito dalla ex scuola Bernardino Luini alla destinazione terziaria; in questo caso l'esatta funzione dell'edificio potrà anche essere, in parte, riservata ad attrezzature più o meno direttamente legate all'esercizio ferroviario, determinando al momento dell'intervento la giusta ripartizione tra attività di servizio al pubblico o di carattere privato; indipendentemente dall'avviarsi delle operazioni di recupero edilizio, ad FNM potrà essere richiesta la messa a disposizione dei sedimi attigui, necessari per l'esecuzione delle opere di sistemazione degli accessi al sottopasso.

La zona detta SP1, ora occupata dai depositi FNM, posta a nord di Piazza Cadorna non è considerata ai fini dell'applicazione delle linee guida definite con il Documento Direttore. Ogni specificazione relativa alla suddetta area è demandata ad altro ed apposito atto di indirizzo, fatto salvo che la prefigurazione del sistema connettivo ciclo pedonale schematizzato negli elaborati grafici allegati costituisce uno schema metaprogettuale di riferimento anche per gli atti di programmazione successivi al presente; si auspica che in essi siano reperite le risorse economiche per le parti del sistema non finanziabili immediatamente con gli oneri derivanti dagli interventi sulle aree dismesse.

Dal Documento è altrettanto esclusa l'area già appartenente alla ex Lesa, ora frazionata in piccole proprietà; ad essa continuano ad applicarsi, in mancanza del coordinamento di mano pubblica, le disposizioni di cui all'articolo 26 delle NTA del PRG. Gli interventi edilizi ammessi nell'ambito sono di conseguenza limitati alla manutenzione ordinaria e straordinaria dei fabbricati, con l'eccezione che potrà essere richiesto il permesso di costruire accessi al comparto direttamente prospettanti sul nuovo asse viario previsto nel Documento Direttore stesso; la costituzione di tali accessi, peraltro necessaria alternativa al portale attuale, potrà anche prevedere la contemporanea ristrutturazione delle entrate, o in senso lato del sistema distributivo, di cui ai singoli fabbricati.

## 2.2 Le caratteristiche prestazionali del progetto di trasformazione

Le tavole allegate descrivono graficamente l'impianto tipologico generale a monte dei singoli Piani Attuativi da adottarsi.

In esse sono pure riportate indicazioni alfa numeriche che vale la pena di specificare ulteriormente.

**I sub comparti** – La suddivisione delle aree in oggetto in sub comparti di intervento (A, B2, C, D ed E) è strumentale alla redazione dei singoli Piani Attuativi e del relativo apparato contrattuale; mentre potranno essere avanzate proposte progettuali comprensive di più sub comparti, non saranno considerate accettabili prefigurazioni urbanistiche limitate a parti del singolo sub comparto di appartenenza. In caso di grave inerzia da parte dell'iniziativa privata, i sub comparti nominati dal Documento Direttore costituiscono anticipazione per la formazione di Piani Particolareggiati ex art. 13 Legge 1150/42, nonché per la costituzione dei comparti edificatori di cui all'art. 23 della stessa.

**Azzonamento e sagome dei fabbricati** – L'azzonamento in allegato al Documento è vincolante al fine della pianificazione attuativa. Sono ammesse modeste variazioni dei perimetri definiti quali superfici fondiari, comunque non riduttive degli spazi previsti per la formazione degli standard. Parimenti la progettazione esecutiva delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria, poste in capo alla responsabilità degli operatori privati a scapito degli oneri corrispondenti, potrà in parte variare rispetto alle superfici qui definite, fatto salvo che le caratteristiche geometriche dei manufatti non potranno essere sviluppate in contrasto con la giacitura di massima elaborata.

Gli ambiti di nuova edificazione, numerati progressivamente in ciascun sub comparto di trasformazione, rappresentano una ripartizione riassuntiva del carattere dei fabbricati, non sono vincolanti ai fini delle singole richieste di atti abilitativi alla costruzione, tuttavia suggeriscono una omogenea consequenzialità nella programmazione degli interventi (la numerazione non è da interpretare in senso cronologico).

Negli ambiti di cui sopra le sagome delle superfici coperte potranno essere parzialmente variate e/o traslate, nel rispetto del dispositivo assimilato dal comma 10 dell'art. 7 L.R. 23/97, cioè saranno ammissibili varianti che non incidano sull'impostazione tipologica dell'impianto planovolumetrico generale riferito all'insieme delle aree di trasformazione.

E' obiettivo dell'Amministrazione Comunale coordinare la progettazione architettonica articolata e differenziata, anche mediante l'apporto di professionalità diverse, al fine di ottenere all'interno di un quadro di invarianti essenziali, un insieme caratterizzato e non monotono e ripetitivo, ricco di contenuti e di spunti architettonici e morfologici.

**Altezza dei fabbricati e schema dei profili regolatori** – La citazione del numero di piani è riportata negli elaborati grafici quale prefigurazione di sviluppo delle masse, al fine di caratterizzare tipologicamente l'obiettivo compositivo. Il parametro prescrittivo dell'altezza è indicato quale H max riferita all'ambito di edificazione, indipendentemente dal numero di piani effettivamente realizzati e dall'articolazione della sezione. I profili regolatori dei singoli sub comparti dovranno essere costruiti riproducendo in linea di massima il planovolumetrico assunto con il presente Documento, al fine di garantire la gradualità del sistema insediativo rispetto al parco urbano.

**Destinazioni d'uso** – Le destinazioni stabilite per ogni ambito e riportate negli elaborati grafici, indicano la funzione degli edifici in termini di prevalenza di attività caratterizzante l'organismo; è

acconsentita, anzi consigliata, la compresenza residenza/non residenza nel medesimo ambito, soprattutto nei fabbricati più prossimi ai percorsi di nuova concezione. Si assumerà come riferimento del mix funzionale praticabile da ciascun operatore la ripartizione definita nelle tabelle quantitative già allegate; trattandosi, nel complesso, di un programma edilizio a scadenza più o meno decennale, si ritiene che detta ripartizione funzionale dovrà inevitabilmente confrontarsi con l'evoluzione del mercato immobiliare, al fine di prevenire l'arresto o il rallentamento della riqualificazione a causa della caduta di domanda, è consentita una fascia di oscillazione degli indici di utilizzazione funzionale in ragione del 10% in più o in meno; l'insieme delle eventuali variazioni d'uso non dovrà comunque incidere negativamente sul massimale di insediamento residenziale consentito per le zone B6.2 (70% max della SIp), e la quota residenziale non potrà in ogni caso superare il 50%, verificato sul bilancio globale dei sub comparti considerati.

N.B. – Nel piano finanziario che segue, il preventivo oneri in di entrata è calcolato sulla misura delle ripartizioni funzionali predefinite; l'eventuale rinegoziazione delle destinazioni d'uso nei termini descritti al paragrafo sopra dovrà, necessariamente, graduare la facoltà concessa agli attuatori tenendo in debito conto la possibile ricaduta sulle proiezioni finanziarie fatte. Si ipotizza inoltre, sempre per quanto concerne il tema contributivo, che l'intervento nel sub comparto C (ex Isotta) riproponga un modello di programmazione integrata sul genere dei PII già approvati per i comparti 6, 7, 8, 9, 10 e 11 del PEEP e che quindi produca un ritorno economico, in denaro o in opere, ulteriore e concorrente al credito conteggiato sugli oneri tabellari.

**Le opere di urbanizzazione primaria e secondaria** – Apposita tavola grafica descrive la consistenza essenziale delle opere di urbanizzazione previste a servizio dei nuovi insediamenti. Si sono già espressi sopra i termini di possibile modificazione delle giaciture e delle cessioni. Nelle tabelle riepilogative agganciate al capitolo finanziario sono preventivati i costi relativi, in termini parametrici. Ovviamente l'acquisizione gratuita delle aree al patrimonio pubblico sarà pattuita in seno alle singole convenzioni, nel generale rispetto del disegno qui assunto. Essenzialmente saranno realizzate a scomputo degli oneri dovuti, coerentemente con lo sviluppo cronologico delle trasformazioni immobiliari. I caratteri costruttivi dei manufatti saranno definiti in fase esecutiva, anche su progetto delle parti in causa, sotto il coordinamento e la sorveglianza del Comune di Saronno.

**Altre opere di interesse pubblico** – Il disegno globale di inquadramento redatto, esteso anche alla zona circostante il comprensorio oggetto dell'effettiva trasformazione, comprende un più vasto sistema connettivo integrato. E' evidente che l'ampiezza della proposta non potrà essere totalmente considerata in contemporanea, sono tuttavia perfettamente scorporabili una serie di opere immediatamente interessanti le aree dismesse che plausibilmente saranno ottenibili nel medio periodo e che convenientemente dovranno essere assunte in capo alla responsabilità, del soggetto pubblico:

- un parcheggio pubblico, situato nel sottosuolo delle aree già di proprietà del Comune di Saronno e costituenti il sub comparto A; si stima utile la dimensione del parcheggio nella misura di 250/300 posti auto;
- la sistemazione del soprassuolo relativo e la connessione pedonale del parcheggio al sottopasso della Stazione Centro, insieme alla porta nord del parco urbano.



Schema planivolumetrico dell'intero comparto



### **3. IL PIANO FINANZIARIO**

#### **3.1 La stima delle entrate e dei costi**

Le dimensioni e la complessa articolazione degli interventi edificatori e di realizzazione delle necessarie infrastrutture pubbliche, peraltro da attuarsi in diverse fasi distribuite presumibilmente nell'arco di un decennio, non consente una quantificazione di dettaglio delle diverse categorie di opere da eseguirsi. Così pure deve essere ricondotto ad una valutazione necessariamente parametrica la stima delle entrate in termini di oneri di urbanizzazione, contributi afferenti il costo di costruzione ed oneri aggiuntivi.

I prospetti che seguono si propongono quindi, con buona attendibilità, di valutare appunto l'equilibrio tra le somme che si prevede di introitare ed il coacervo di opere di urbanizzazione progettate ed indispensabili per un corretto sviluppo urbanistico dell'area e della città in generale.

L'equilibrio, come vedremo, deve essere garantito attraverso un extra onere aggiuntivo ripartito proporzionalmente tra gli attuatori in base alla superficie lorda di pavimento di ciascuno.

Nella prima parte della tabella – punti da 1 a 5 - viene individuato l'insieme delle entrate previste in termini di oneri di urbanizzazione e contributo afferente il costo di costruzione in modo suddiviso per i cinque subcomparti e quindi per ciascun attuatore e funzione.

Il totale delle entrate ammonta a € 11.692.317 comprensivo della previsione per costo di costruzione che tuttavia non viene considerato agli effetti della realizzazione di opere di urbanizzazione. Si assume infatti che tale contributo per costo di costruzione non possa essere destinato tout-court alla realizzazione, anche a scomputo, delle opere di urbanizzazione da realizzarsi nel comparto di riqualificazione.

Al punto 6 vengono quindi quantificati i costi presumibili delle diverse opere di urbanizzazione dell'ambito e di collegamento con la città progettate nel documento, il cui importo complessivo è stimabile in €11.287.000.

In dette opere sono comprese le sistemazioni finali dell'intera viabilità, del parco, dei parcheggi interrati ed a raso previsti, nonché le relative parti impiantistiche e larga parte degli interventi esterni alla stazione e per i collegamenti aerei.

Considerando che l'importo previsto per le sole entrate in conto oneri di urbanizzazione ammonta a €6.607.617 (punto 5 quarta colonna) la differenza necessaria per la realizzazione delle opere viene ridistribuita tra i diversi soggetti attuatori.

Si determina quindi la necessità di individuare l'entità del contributo aggiuntivo complessivamente pari ad €4.679.467 che viene suddiviso al punto 7 tra gli attuatori (vedi terza e quarta colonna).

#### **3.2 Le modalità operative di attuazione**

Proprio a causa delle diverse tempistiche e delle diverse fasi attuative in cui verrà suddivisa inevitabilmente la realizzazione occorre prevedere preliminarmente un probabile piano di sviluppo e garantire la copertura dei costi nei diversi stadi.

Tale individuazione ha carattere indicativo e potrà subire modificazioni a condizione venga comunque chiaramente garantito il mantenimento delle performance minime individuate nel presente documento. In sede attuativa si potrà qualora più conveniente o di maggiore utilità per la pubblica amministrazione, anche al fine di garantire il rispetto delle obbligazioni da parte dei



diversi soggetti, accorpate o ripartite in modo più appropriato la realizzazione delle opere urbanizzative.

E' di tutta evidenza che la previsione del parcheggio pubblico interrato nella parte tra la Stazione ed il parco genera, proprio in quanto opera indispensabile e preliminare all'edificazione, un fabbisogno economico stimato in circa 3milioni di Euro.

Ancorché il bilancio complessivo risulti in pareggio, occorrerà quindi nella fase iniziale disporre in parte di somme proprie dell'Amministrazione Comunale per dare l'avvio alla realizzazione di quest'opera.

Le risorse proprie che si prevede di attivare sono certamente costituite dalla vendita della volumetria prevista in testata al sub comparto B1. Tale risorsa è valutabile in circa € 720.000. Un'ulteriore somma di circa mezzo milione di Euro viene messa a disposizione utilizzando provvisoriamente i fondi disponibili per "miglioramento del sistema dei parcheggi e della viabilità ciclo-pedonale nel centro cittadino", fondo in cui sono convogliati i contributi aggiuntivi dei Piani di Recupero (vedi punto 7 – risorse aggiuntive).

L'ultima parte del finanziamento necessario potrà essere garantita attraverso project financing o contributi regionali per parcheggi d'interscambio o ancora attraverso mutuo da ripagarsi con i proventi della gestione.

L'ultima parte della tabella verifica quindi, attraverso il calcolo del saldo finale, il rientro in possesso delle somme di fatto anticipate dall'Amministrazione Comunale. Con questa somma sarà quindi possibile finanziare le eventuali opere di completamento, in particolare del nodo stazione, per la parte aerea che rimane legato alla definizione degli accordi e delle più generali pattuizioni che dovranno essere sviluppate con l'Ente Ferroviario e la Regione Lombardia.

La condizione fondamentale che poi dovrà essere ripresa nelle fasi attuativa e convenzionale è costituita dalla previsione in capo al soggetto attuatore della realizzazione diretta delle opere di urbanizzazione così come individuate nel presente documento.

Con prescrizione che qualora risultassero di importo superiore al termine parametrico utilizzato, i maggiori oneri resteranno a carico del soggetto attuatore.

Diversamente in caso di minor costo o variazione delle opere la differenza verrà corrisposta al Comune come di prassi.

Quanto sopra ad eccezione delle opere per la formazione del Parco, previste in €15 + 19 ovvero € 34,00 al mq.

## ELENCO TAVOLE

<b>TAV. 1</b>	INQUADRAMENTO GENERALE	scala 1:5000
<b>TAV. 2</b>	INDIVIDUAZIONE AREE OMOGENEE	scala 1:2000
<b>TAV. 3</b>	PLANOVOLUMETRICO	scala 1:2000
<b>TAV. 4</b>	INDIVIDUAZIONE AREE A STANDARD E ATTREZZATURE DI INTERESSE PUBBLICO	scala 1:2000
<b>TAV. 5</b>	INDIVIDUAZIONE OPERE DI URBANIZZAZIONE	scala 1:1000
<b>TAV. 6</b>	VISTA PLANOVOLUMETRICA	

**DOCUMENTO DIRETTORE – INQUADRAMENTO PROGETTUALE**

---

## Grandi aree di trasformazione - B62 -

## Quadro finanziario generale

SIMULAZIONE ONERI/OPERE		Imm Gb ipotesi solo ristrutturazione; quota non R 1/3 T.C.P)								
		Pirelli mix 40% R, 60 % non R								
<b>1. edificabilità (mq slp)</b>										
totale	120.603									
<b>2. mix funzionale (mq slp)</b>										
residenza libera	36.885									
residenza conv.	5.000		46.527	39%						
Residenza ristruttur.	4.642									
terziario/comm. n.e.	42.986									
Prod. Ristr.	10.000		74.076	61%						
Terz .Comm. Ristr.	21.090									
<b>totale</b>	<b>120.603</b>									
<b>3. oneri</b>										
								urb. I II	Costo di	Urb I II + CC
funzioni	urb.I euro		urb.II euro		Stima costo c. in euro		slp	euro		euro
residenza libera	5,42 mc		9,55 mc		20,00	mq	36.885 mq	1.656.505	737.700	2.394.205
residenza conv.	5,42 mc		9,55 mc		0,00	mq	5.000 mq	224.550	0	224.550
Residenza ristruttur.	3,10 mc		3,36 mc		10,00		4.642 mq	89.962	46.420	136.382
terziario/comm. n.e.	35,89 mq		48,55 mq		80,00	mq	42.986 mq	3.629.738	3.438.880	7.068.618
Prod. Ristr.	4,91 mq		6,46 mq		1,81	mq	10.000 mq	113.700	18.100	131.800
Terz .Comm. Ristr.	18,08 mq		24,27 mq		40,00		21.090 mq	893.162	843.600	1.736.762
<b>totale</b>							<b>120.603 mq</b>	<b>6.607.617</b>	<b>5.084.700</b>	<b>11.692.317</b>
di cui c.d.c:										
<b>4. mix funzionale (per proprietà)</b>										
	FNM		Cemsa		Pirelli		Imm GB		Comune	totale
residenza libera	0 mq		17.773 mq		18.312 mq		0 mq		800	36.885
residenza conv.	0 mq		0 mq		5.000 mq		0 mq			5.000
Residenza ristruttur.	0 mq		0 mq		0 mq		4.642 mq			4.642
terziario/comm. n.e.	0 mq		7.617 mq		34.969 mq		0 mq		400	42.986
Prod. Ristr.	0 mq		0 mq		0 mq		10.000 mq			10.000
Terz .Comm. Ristr.	2.052 mq		0 mq		0 mq		19.038 mq			21.090
<b>totale</b>	<b>2.052 mq</b>		<b>25.390 mq</b>		<b>58.281 mq</b>		<b>33.680 mq</b>		<b>1.200</b>	<b>120.603</b>
<b>Ripartizione</b>	<b>1,70%</b>		<b>21,05%</b>		<b>48,32%</b>		<b>27,93%</b>		<b>1,00%</b>	<b>100,00%</b>

<b>5. oneri (per proprietà)</b>											
		Urb I		Urb.II		Cdc		urb. I e II			
FNM		37.100 €		49.802 €		82.080 €		86.902			
Cemsa		562.363 €		879.002 €		964.820 €		1.441.365			
Pirelli		1.634.091 €		2.365.634 €		3.163.760 €		3.999.724			
Imm GB		436.478 €		573.444 €		826.040 €		1.009.921			
Comune		27.364 €		42.340 €		48.000 €		69.704			
<b>totale</b>		<b>2.697.395 €</b>		<b>3.910.221 €</b>		<b>5.084.700 €</b>		<b>6.607.617</b>			
<b>6. opere</b>											
<b>6.1. opere per il comparto</b>											
		quantità		costi		euro		Cemsa	Pirelli	Bertani	Comune
PU1+PU2+PU3	Parco (sistemazione elementare)	96.329 mq		15,00 €		1,44 mil		20.273	67.241	6500	2315
P1+P2+P3+P4+P5+P7	Parcheggi a raso	14.064 mq		60,00 €		0,84 mil	n.b.: non compresi impianti	2.657	11.407		
S1+S4+S5	viabilità	9.739 mq		60,00 €		0,58 mil	n.b.: non compresi impianti	3171	4.988		1580
SV	svincolo	2.250 mq		70,00 €		0,16 mil	n.b.: non compresi impianti		2.250		
S1+S4+S5+SV	acque nere, bianche,acquedotto, illuminazione	11.989 mq		65,60 €		0,79 mil					
P1+P2+P3+P4+P5+P7	acque nere, bianche,acquedotto, illuminazione	14.064 mq		61,90 €		0,87 mil					
	<b>totale 1</b>					<b>4,69 mil</b>					
<b>6.2. opere accessorie</b>											
PU1+PU2+PU3	parco (sistemazione definitiva)	96.329 mq		19,00 €		1,83 mil		20.273	67.241	6500	2315
	sottopasso FNM			€		0,4 mil	n.b. escluse sistemazioni esterne				
	sistemazione esterne sottopasso FNM	1.600 mq		350,00 €		0,56 mil					
P6	parcheggio pubblico interrato	7.000 mq		400,00 €		2,80 mil	n.b. escl. impianti escl. sistemazioni esterne				
	<b>totale 2</b>					<b>5,59 mil</b>					



Grandi aree di trasformazione B62  
**Documento direttore**  
Piano Finanziario

<b>6.3. altre opere</b>										
	passarella	250	ml	5.000,00	€	1,25	mil	n.d. esclusa piastra ponte		
	<b>totale 3</b>					<b>1,25</b>	<b>mil</b>			
<b>6.4. Opere di uso o interesse pubblico</b>										
S2+S3+acc.parco	viabilità uso pubblico	5.650	mq	90,60	€	0,51	mil	n.d. non compresi impianti	10%	0,05 mil
S2+S3+acc. Parco	acque nere, bianche,acquedotto, illuminazione	5.650	mq	73,30	€	0,41	mil		10%	0,04 mil
	n.2 rotonde su Via Varese	2.000		150,00	€	0,30	mil			
IT	cogenerazione				€	3,30	mil		15%	0,50 mil
	<b>totale 4</b>					<b>0,00</b>	<b>mil</b>			<b>0,59 mil</b>
	<b>totale complessivo ("1"+"2"+"3"+"4")</b>					<b>11,528</b>	<b>mil</b>	***non incluso 6.4		<b>12,116 mil</b>
										*** 6.4 al 10%
<b>7. Suddivisione opere/oneri fra i diversi soggetti</b>										
		Urb I e II		CdC		oneri agg. Peep		extra oneri aggiuntivo (in % su sln)		<b>totale in euro (comp. Ex Peep)</b>
	FNM	86.902						56.918		143.821
	Cemsa	1.441.365						704.269		2.145.633
	Pirelli	3.999.724				1.575.000		1.616.600		7.191.324
	Imm GB	1.009.921						934.217		1.944.138
	Comune	69.704						33.286		102.990
	<b>TOT.</b>	<b>6.607.617</b>		<b>0</b>		<b>1.575.000</b>		<b>3.345.289</b>		<b>11.527.906</b>

Grandi aree di trasformazione B62  
**Documento direttore**  
Piano Finanziario

<b>Le risorse aggiuntive</b> :	Vendita volume mc. 3600			Project financing per costruzione-gestione parcheggio (anche con SS)				mutui e/o contributi					
	<b>720.000</b>			<b>1.400.000</b>				<b>1.000.000</b>					
<b>Attuazione</b>	<b>Priorità e lotti d'intervento</b>							<b>Costi</b>		<b>Entrate</b>		<b>Risorse aggiuntive</b>	<b>Saldo</b>
<b>Comune</b>	Concessione convenzionata									<b>102.990</b>		<b>720.000</b>	
	parcheggio pubblico interrato						2.800.000	€				<b>1.000.000</b>	
	Parco (sistemazione elementare)	2.315	mq	15,00	€	34.725	€						
S5	viabilità	1.580	mq	60,00	€	94.800	€						
S5	bianche,acquedotto, illuminazione	1.580	mq	65,60	€	103.648	€						
						3.033.173			102.990		1.720.000		- 1.210.183
<b>Cemsa</b>										<b>2.145.633</b>			
PU2	Parco (sistemazione elementare)	20.273	mq	15,00	€	304.095	€						
P4+P5	Parcheggi a raso	2.657	mq	60,00	€	159.420	€						
S4	viabilità	3.171	mq	60,00	€	190.260	€						
P4+P5	bianche,acquedotto, illuminazione	2.657	mq	61,90	€	164.468	€						
S4	bianche,acquedotto, illuminazione	3.171	mq	65,60	€	208.018	€						
						1.026.261			2.145.633		-		1.119.373

Grandi aree di trasformazione B62  
**Documento direttore**  
Piano Finanziario

<b>Pirelli</b>									<b>7.191.324</b>			
PU1+PU3	Parco (sistemazione elementare)	67.241	mq	15,00	€	1.008.615	€					
P1+P2+P3++P7	Parcheggi a raso	11.407	mq	60,00	€	684.420	€					
S1	viabilità	4.988	mq	60,00	€	299.280	€					
SV	svincolo	2.250	mq	70,00	€	157.500	€					
S1+SV	bianche,acquedotto, illuminazione	7.238	mq	65,60	€	474.813	€					
P1+P2+P3+P7	bianche,acquedotto, illuminazione	11.407	mq	61,90	€	706.093	€					
PU1+PU2+PU3	parco (sistemazione definitiva)	89.829	mq	19,00	€	1.706.751	€					
	sottopasso FNM				€	400.000	€					
	sistemazione esterne sottopasso FNM	1.600	mq	350,00	€	560.000	€					
						5.997.472		7.191.324				1.193.852
<b>Bertani</b>									<b>1.944.138</b>			
	passarella	250	ml	5.000,00	€	1.250.000	mil					
	Parco (sistemazione elementare)	6.500	mq	15,00	€	97.500	€					
	parco (sistemazione definitiva)	6.500	mq	19,00	€	123.500	€					
						1.471.000		1.944.138				473.138
<b>FNM</b>									<b>143.821</b>			
						-		143.821				143.821
						11.527.906		11.527.906		1.720.000	Saldo attivo finale	1.720.000
Per avviare la realizzazione del parcheggio interrato è necessario accertare un importo in numerario di €uro, attraverso l'attuazione dei P.I.I. o in alternativa attivare project-financing o contributo Regionale/Statale per parcheggi d'interscambio o mutuo con ammortamento mediante utili o canoni parcheggio.											€	<b>1.210.183</b>