

**ATTUAZIONE PARZIALE E IN VARIANTE AL PIANO DI GOVERNO DEL
TERRITORIO DEL PROGRAMMA INTEGRATO DI INTERVENTO
AREA AT2.1 VIA MARCONI EST- BARDELLO**

RELAZIONE ECONOMICA DI FATTIBILITÀ

Proprietà: società Costruzioni Edil Rossi Srl P.I. 06949400961 con sede a Bardello in Via Quaglia 24, Tel. 0332 747353 e-mail pec costruzioniedilrossi@gicapec.it, rappresentata da Costantini Massimiliano C.F.. CSTMSM70T04D946A nato a Gavirate il 04/12/1970 residente a Bardello (VA) In Via Degli Alpini, 11 Tel. 0332 747213 e-mail pec costruzioniedilrossi@gigapec.it, in qualità di Legale Rappresentante;

Il progettista: Michele Ossola architetto C.F. SSL MHL 69A30 D946Q, con studio in Gavirate, Viale Ticino 24, Tel. e Fax. 0332-747535, e-mail studio@micheleossola.it, pec michele.ossola@archiworldpec.it, regolarmente iscritto all'ordine degli Architetti della Provincia di Varese al n. 1547 di posizione.

Sommario

1. Inquadramento Urbanistico
2. Consistenze catastali e reali
3. Ubicazione dell'intervento a scala comunale, contesto
4. Modalità di attuazione
5. Contenuti della proposta progettuale
6. Elementi progettuali di interesse pubblico o generale
7. Verifica dotazione minima parcheggi
8. Cessioni
9. Oneri concessori e opere a scomputo
10. Quadro economico
11. Ricadute pubbliche del Programma Integrato di Intervento
12. Conclusioni

1) Inquadramento Urbanistico

Secondo lo strumento urbanistico vigente (PGT) le aree in oggetto ricadono all'interno dell'Area di Trasformazione AT2-1, Via Marconi Est. Il comparto interessa due distinte proprietà:

- Lotto A, proprietà Costruzioni Edil Rossi, superficie totale di 8.728,00 mq
- Lotto B, proprietà Sanfelici, superficie totale di 2.650,50 mq

Gli interventi relativi ad aree di trasformazione espressamente previsti dal DdP 2012 - variante 2016 sono di norma assentibili previa approvazione di Programmi Integrati di Intervento ai sensi degli art. da 87 a 93 della Legge Regionale 11 marzo 2005 n° 12, e per gli stessi è ammessa l'attuazione parziale delle previsioni in capo alle aree di trasformazione, senza che ciò determini variante al DdP 2012 - variante 2016.

2) Consistenze catastali e reali

Appezamento di terreno, sito in via Marconi, censito al Catasto Terreni del Comune Censuario di Bardello al Foglio 9, come da tabella seguente:

| CONSISTENZE ESISTENTI | | | | | |
|--------------------------|---------|--------------------|-----------|------------------|-----------|
| LOTTO | MAPPALE | SUPERFICIE MAPPALE | | SUPERFICIE REALE | |
| A | 1083 | 600,00 | mq | 644,00 | mq |
| | 2881 | 1 770,00 | mq | 1 871,00 | mq |
| | 2883 | 5 125,00 | mq | 5 306,50 | mq |
| | 2885 | 845,00 | mq | 906,50 | mq |
| SUPERFICIE TOTALE | | 8 340,00 | mq | 8 728,00 | mq |
| B | 2952 | 2 315,00 | mq | 2 650,50 | mq |

3) Ubicazione dell'intervento a scala comunale, contesto

L'area oggetto di intervento, con accesso diretto dalla via Marconi, si trova nel tratto prospiciente la zona industriale e più precisamente nel settore urbano della SP 50 che dalla rotatoria del "ponte di Bardello" porta ad Olginasio. La viabilità provinciale delimita in modo netto la tipologia di edifici presenti nell'intorno stretto dato che a nord si trovano prevalentemente fabbricati di tipo industriale mentre a sud si trovano fabbricati a destinazione abitativa, caratterizzati da una varietà di linguaggio architettonico non solo dal punto di vista compositivo ma anche dei materiali e delle

finiture. A livello morfologico l'area si presenta quasi completamente pianeggiante, salvo una leggera "depressione" nella zona a ridosso dell'accesso da via Marconi dovuta al rilevato stradale a suo tempo realizzato. Il profilo del terreno nella parte opposta sale rapidamente fino a collegarsi con la via Barassi, la via IV Novembre e la via Don Alfredo Camera, tratti di viabilità questi ultimi che dalla piazza della chiesa conducono prima al cimitero e poi, uscendo dal paese, si ricongiungono alla strada provinciale.

Sul confine nord si trova il tracciato della viabilità di collegamento prevista dagli strumenti urbanistici, realizzata solo in parte dall'Amministrazione Comunale tanto che il suo completamento, seppur in forma provvisoria ma tale da garantire il transito dei veicoli, è condizione all'attuazione del PII.

4) Modalità di attuazione

Alla richiesta di avvio di procedimento depositata in data 15.05.2020, Prot. 1964 (Strumento Urbanistico nr. pratica 13) relativa alla proposta di attuazione parziale delle previsioni in capo alle aree di trasformazione, senza che ciò determini variante secondo quanto contenuto nel DdP 2012-variante 2016, ha fatto seguito la comunicazione del 12.06.2020 relativa all'invito al deposito di Istanza Preliminare di Programma Integrato di Intervento finalizzata alla descrizione a carattere generale dell'iniziativa.

Analizzando nello stato di fatto la composizione dell'intero comparto si può notare la grande differenza esistente tra le aree delle due proprietà sia dal punto di vista delle consistenze che dello stato di utilizzo. Da un lato il lotto di Costruzioni Edil Rossi, decisamente preponderante dal punto di vista della superficie, totalmente ineditato, non ancora trasformato a livello urbanistico e dotato di accesso autonomo dalla strada provinciale. Dall'altro l'area di proprietà Sanfelici, esigua a livello di superficie in rapporto al totale, già edificata e trasformata a livello urbanistico in maniera autonoma, caratterizzata dalla presenza di un impianto di autolavaggio, dotata anch'essa di un accesso autonomo in sicurezza.

Condizioni che sommate alle differenti prospettive di sviluppo delle due proprietà, difficilmente conciliabili per costi e tempi, richiedono da parte di Costruzioni Edil Rossi la necessità di un'attuazione parziale delle previsioni in capo all'area di trasformazione in oggetto, così da poter sfruttare le possibilità edificatorie in essere.

Da questi presupposti prende spunto una proposta progettuale capace di garantire il conseguimento dell'interesse pubblico o generale, che non pregiudica in nessun modo un completamento mediante altro procedimento attuativo, che non grava nella ripartizione dei diritti e degli oneri a danno della proprietà Sanfelici.

L'attuazione parziale prevede una suddivisione degli indici di PGT secondo quanto contenuto nella seguente tabella:

| CONSISTENZE PII AT-2-1 | | | |
|--|-----------------------------------|------------------|------------------|
| SF di cui alla Direttiva 18 del DdP | 9 600,00 mq | | |
| | REALE | CATASTALE | |
| TOTALE SUP. DI PROPRIETA' COSTRUZIONI EDIL ROSSI S.r.l. (LOTTO A) | 8 728,00 | 8 340,00 | |
| MAPPAL 1083 | | 600,00 | |
| MAPPAL 2881 | | 1 770,00 | |
| MAPPAL 2883 | | 5 125,00 | |
| MAPPAL 2885 | | 845,00 | |
| TOTALE SUP DI PROPRIETA' SANFELICI (LOTTO B) | 2 650,50 | 2 315,00 | |
| | TOTALE | 11 378,50 | 10 655,00 |
| | DIFFERENZA | 723,50 mq | |
| SUP. RICADENTE NELLA FASCIA DI RISPETTO CIMITERIALE | 956,45 mq | | |
| SUP. IN CESSIONE | 114,55 mq | | |
| TOTALE SF REALE (11.378,50-(1.071,00+165,00)) | 10 307,50 mq | | |
| QUOTA SF REALE LOTTO A (8.728,00-(956,45+114,55)) | 7 657,00 mq | | |
| QUOTA SF REALE LOTTO B | 2 650,50 mq | | |
| SUDDIVISIONE DELLA CAPACITA' EDIFICATORIA (SF) RISPETTO ALLE CONSISTENZE REALI | | | |
| QUOTA LOTTO A | $(7.657,00/10.307,50) \times 100$ | | 74,29 % |
| QUOTA LOTTO B | $(2.650,50/10.307,50) \times 100$ | | 25,71 % |
| MAX EDIFICABILITA' (RIF. SUP. REALE) | | | |
| DE INTERO COMPARTO AT-2-1 (9.600,00x0,20=1.920,00 mq) | | | |
| QUOTA DE LOTTO A | 1 920,00 | 74,29% | 1 426,29 mq |
| QUOTA DE LOTTO B | 1 920,00 | 25,71% | 493,71 mq |
| DE p/c INTERO COMPARTO AT-2-1 (9.600,00x0,04=384,00 mq) | | | |
| QUOTA DE p/c LOTTO A | 384,00 | 74,29% | 285,26 mq |
| QUOTA DE p/c LOTTO B | 384,00 | 25,71% | 98,74 mq |

5) Contenuti della proposta progettuale

L'intervento prevede la realizzazione di una struttura commerciale di vendita, da localizzare nella porzione di lotto a ridosso della nuova viabilità che collega la via Marconi con la via Barassi.

Rispetto al territorio circostante completamente urbanizzato, l'area in oggetto risulta essere l'unica non ancora utilizzata ma che grazie alla sua vicinanza alla SP 50 racchiude in sé grosse potenzialità che potranno essere sfruttate appieno mediante

l'insediamento di una struttura commerciale di vendita capace di garantire il rilancio e il sostegno del sistema insediativo esistente.

Un intervento che permetterà finalmente di terminare i lavori sulla bretella di collegamento tra la via Marconi e la Via Barassi e che, oltre ad avere benefiche ripercussioni sul traffico in uscita dal centro, permetterà di creare un collegamento ciclo-pedonale in sicurezza tra la parte centrale del paese, le rive del fiume Bardello ed il lago con i suoi molteplici e caratteristici percorsi naturalistici.

Il nuovo edificio sarà localizzato nella parte "posteriore" del lotto, quasi al limite della fascia di rispetto cimiteriale, così da permettere la realizzazione dei parcheggi a raso e della viabilità di accesso ed uscita.

6) Elementi progettuali di interesse pubblico o generale

La viabilità di accesso che si dirama direttamente dalla via Marconi si caratterizza per la presenza di un unico ingresso posizionato alla distanza massima possibile dalla rotatoria esistente mentre per quanto riguarda l'uscita la stessa avverrà in totale sicurezza sulla nuova viabilità di collegamento con la via Barassi. Il progetto di completamento del collegamento stradale tra la via Marconi e la via Barassi verrà eseguito nel rispetto del tracciato esistente ma con le opportune varianti rispetto alle previsioni generali del DpP. Nello strumento urbanistico, infatti, troviamo quale condizione comune allo sviluppo di entrambe i comparti (AT2-1, AT2-2) la realizzazione in sede di attuazione del primo tra i due comparti (AT2-1) di un insieme di opere tale da consentire, pur in forma provvisoria ma nel rispetto del Codice della Strada, il transito di veicoli. Sempre lo strumento urbanistico richiede il sostanziale rispetto del tracciato esistente nel rispetto delle seguenti condizioni:

- Calibro minimo m 7.50,
- N. 1 marciapiede larghezza minima di m 1.50,
- Pista ciclopedonale avente larghezza minima di m 2.50.

Tutte queste condizioni, contenute nella Direttiva 18 del DdP, si riferiscono allo sviluppo di entrambi i comparti seppur attraverso le modalità già citate. Alla luce della volontà di voler procedere autonomamente, la proprietà si farà carico, nel rispetto di quanto prescritto, di realizzare un tracciato avente le seguenti caratteristiche:

- Calibro minimo (viabilità a senso unico) m 4.00
- Corsia ciclo pedonale larghezza minima m 1.50

Una soluzione questa che può garantire la sostenibilità economica dell'operazione senza gravare in maniera eccessiva sull'unico operatore che, per ora, ha mostrato volontà di

iniziativa, senza pregiudicare un possibile futuro completamento rispetto a quanto di cui sopra. Infatti, quando e se le altre proprietà vorranno intervenire, si potrà procedere ad un ampliamento della larghezza e delle dotazioni del tracciato in oggetto fino al raggiungimento delle larghezze indicate nel DdP.

Il completamento della viabilità interposta tra i due comparti sarà integrato dalla messa in sicurezza della fermata dell'autobus con lo spostamento e l'avvicinamento alla rotatorio nonché la realizzazione di tutte le opere di completamento quali fognature per la raccolta e lo smaltimento delle acque stradali, gli impianti di illuminazione, la posa dell'arredo urbano.

A completamento della proposta progettuale, in riferimento alle prescrizioni del Pgt, tutta la fascia ricadente nel limite del rispetto cimiteriale verrà sistemata a verde e potrà essere fruibile dalla collettività.

7) Verifica dotazione minima parcheggi

Per quanto riguarda la dotazione minima di parcheggi, lo strumento urbanistico prevede due differenti modalità di calcolo a seconda della destinazione e dell'utilizzo:

7a) Parcheggi privati.

L'Art. 37 PdR prevede che la superficie minima di parcheggio privato venga determinata nella misura di 1/3 della superficie lorda di pavimento prevista dal progetto; nel caso specifico a fronte di una Slp pari a 1.441,41 bisogna reperire 480,47 mq di area da destinare a parcheggio privato.

Allo stesso tempo si prescrive un numero minimo di 2 posti auto ogni 30 mq di Slp con destinazione d'uso tale da determinare l'accesso del pubblico; nel caso specifico a fronte di una Slp pari a 1.441,41 mq bisogna reperire un minimo di 50 P.A.

7b) Parcheggi pubblici

L'Art. 19 del PdS prevede che il 60% della SLP commerciale sia destinata a parcheggio pubblico (da cedere o asservire) mentre il restante 40% dello standard (1 mq/ 1mq) dovrà essere destinato a verde.

La direttiva 18, punto 9 del DdP prevede una dotazione minima di 1 P.A. ogni 25 mq di SLP; nel caso specifico a fronte di una SLP pari a 1.441,40 mq bisogna reperire 58 P.A. da destinare ad uso pubblico (da cedere o asservire).

Il tutto come meglio indicato nella seguente tabella riassuntiva.

| DOTAZIONE PARCHEGGI PRIVATI - Art. 37 PdR | | |
|---|----------|-------------|
| TOTALE SLP COMMERCIALE | 1 441,41 | mq |
| SUP. MINIMA 1/3 DELLA SLP (1.441,41/3) | 480,47 | mq |
| MINIMO 2 P.A. OGNI 30 mq DI SLP (1.441,41/30) x 2 = 96,08 | 96 | P.A. |
| TOTALE SUPERFICIE POSTI AUTO PRIVATI | 1 050,00 | > 480,47 mq |
| TOTALE N. POSTI AUTO PRIVATI | 34 | < 96 |
| DOTAZIONE PARCHEGGI PUBBLICI - Art. 19 PdS + DdP, direttiva 18 | | |
| TOTALE SLP COMMERCIALE | 1 441,41 | mq |
| SUP. MINIMA 60% DELLA SLP (1.441,41 x 60%) | 864,85 | mq |
| MINIMO 1 P.A. OGNI 25 mq DI SLP (1.441,41/25) x 1 = 57,66 | 58,00 | P.A. |
| TOTALE SUPERFICIE POSTI AUTO PUBBLICI | 1 295,90 | > 864,85 mq |
| TOTALE N. POSTI AUTO PUBBLICI | 58 | = 58 |

7c) Soluzione progettuale proposta per i parcheggi

Come si vede dalle tabelle sopra riportate la dotazione minima intesa come superficie è sempre verificata mentre per quanto riguarda la dotazione intesa come numero di posti auto riesce a soddisfare le previsioni solamente per la componente pubblica. Se si volesse soddisfare anche la dotazione minima di P.A. privati di cui all'Art. 37 del PdR si dovranno realizzare ulteriori 62 stalli, portando il numero totale a 154 unità (96+58). Considerando che un posto auto incide convenzionalmente per 25,00 mq (12.50 per lo stallone + 12.50 per l'area di manovra) nel caso di specie bisognerebbe reperire un'area di circa 1.550,00 mq. E' evidente come una tale prescrizione possa avere una sua giustificazione in interventi minori, dove le SLP sono contenute, e di conseguenza le dotazioni richieste possono trovare posto nelle aree di pertinenza.

Uno studio condotto su strutture simili per destinazione, superficie e tipologia presenti sul territorio dei comuni limitrofi ha mostrato come le dotazioni complessive siano decisamente inferiori a quelle qui richieste. Si ritiene pertanto che la dotazione e la suddivisione prevista nel progetto sia sufficiente per soddisfare le esigenze della nuova struttura.

8) Cessioni

Le superfici minime da destinare per i servizi di interesse pubblico o generale, così come prescritto dallo strumento urbanistico agli Art. 37 del PdR, Art. 19 del PdS, direttiva 18 del DdP sono tutte ampiamente verificate:

- a) aree per parcheggio pubblico: 0,60 mq/mq di Slp

=1.441,41x0,60= 864,85 mq minimo (superficie in progetto 1.295,90 mq)

b) aree per verde pubblico, sport, gioco, tempo libero: 0,40 mq/mq di Slp

=1.441,41x0,40= 576,56 mq minimo (superficie in progetto 956,45 mq)

All'interno del PII le aree in cessione saranno complessivamente le seguenti:

| RIEPILOGO AREE IN CESSIONE Art. 37 PdR, Art. 19 PdS + DdP, direttiva 18 | | | | | PROGETTO |
|---|--|--------------------------------|-----------------|-----------|----------|
| AREA | DESTINAZIONE | DIMENSIONE | SUPERFICIE | N. P.A. | |
| SUP. PARCHEGGI PUBBLICI | | TOTALE P.A. PUBBLICI | 1 295,90 | mq | 58 |
| SUP. AREE STRADALI IN CESSIONE | | | | | |
| 21 | SUPERFICIE AMPLIAMENTO STRADALE | Calcolato graficamente | 237,00 | mq | - |
| 22 | SUPERFICIE STRADALE | Calcolato graficamente | 165,00 | mq | - |
| 31 | SUP. STRADALE RICADENTE NELLA FASCIA DI RISPETTO CIMITERIALE | Calcolato graficamente | 114,55 | mq | - |
| | | TOTALE AREE STRADALI | 516,55 | mq | - |
| SUP. AREE A VERDE IN CESSIONE | | | | | |
| 32 | SUP. A VERDE RICADENTE NELLA FASCIA DI RISPETTO CIMITERIALE | Calcolato graficamente | 956,45 | mq | - |
| | | TOTALE AREE A VERDE | 956,45 | mq | - |
| | | TOTALE AREE IN CESSIONE | 2 768,90 | mq | - |

Si dà atto che le aree da cedere ad uso pubblico ammontano complessivamente a 2.768,90 mq.

9) Oneri concessori e opere a scomputo

9.1) In relazione alle previsioni legislative in materia, gli oneri di urbanizzazione primaria risultanti dall'applicazione delle tariffe vigenti ammontano a € 90.088,13 come di seguito calcolati per "costruzione aree commerciali nuovo fabbricato":

$$\text{mq } 1.441,41 \times \text{€}/\text{mq } \text{€ } 62,50 = \text{€ } 90.088,13$$

9.2) In relazione alle previsioni legislative in materia, gli oneri di urbanizzazione secondaria risultanti dall'applicazione delle tariffe vigenti ammontano a € 23.783,27 come di seguito calcolati per "costruzione aree commerciali nuovo fabbricato":

$$\text{mq } 1.441,41 \times \text{€}/\text{mq } \text{€ } 16,50 = \text{€ } 23.783,27$$

9.3) In relazione alle previsioni legislative in materia, il contributo al costo di costruzione determinato secondo i criteri fissati nella relativa delibera di Consiglio Comunale all'atto del rilascio dei singoli permessi di costruire per

edilizia residenziale libera e di edilizia terziario commerciale in conformità al PdC e proporzionalmente agli stessi, salvo verifica al momento del rilascio dei titoli abilitativi, è di massima quantificabile in € 80.000,00.

- 9.4) L'OPERATORE si obbliga a realizzare direttamente le seguenti opere di urbanizzazione primaria e secondaria per un importo totale pari a € 200.000,00 così suddiviso:

9.4.1) Formazione nuovo tratto stradale

| | |
|---|---------------------|
| Allestimento cantiere e messa in sicurezza per collegamento stradale | 8 158,69 € |
| Rimozioni, demolizioni e movimenti terra per collegamento stradale | 13 055,00 € |
| Opere per collegamento stradale | 85 875,67 € |
| Sottoservizi - Illuminazione pubblica per collegamento stradale | 23 677,65 € |
| Sottoservizi - Adeguamento fognatura acque chiare per collegamento stradale | 1 840,00 € |
| Sottoservizi - Ampliamento fognatura acque chiare per collegamento stradale | 27 702,68 € |
| Segnaletica e sicurezza stradale per collegamento stradale | 12 220,00 € |
| Sistemazioni aree verdi per collegamento stradale | 922,76 € |
| Impianti per collegamento stradale | 5 500,00 € |
| Prove tecnico dinamiche per collegamento stradale | 1 200,00 € |
| Assistenze ed economie per collegamento stradale | 4 200,00 € |
| Imprevisti e arrotondamenti per collegamento stradale | 4 260,19 € |
| | |
| Totale formazione nuovo tratto stradale euro | 188 612,64 € |

9.4.2) Adeguamento fermata autobus esistente

| | |
|--|--------------------|
| Allestimento cantiere e messa in sicurezza per adeguamento fermata autobus e marciapiede | 466,24 € |
| Rimozioni, demolizioni e movimenti terra per adeguamento fermata autobus e marciapiede | 992,79 € |
| Opere per adeguamento fermata autobus e marciapiede | 576,18 € |
| Opere di finitura e segnaletica stradale per adeguamento fermata autobus e marciapiede | 6 000,00 € |
| Segnaletica e sicurezza stradale per adeguamento fermata autobus e marciapiede | 1 180,00 € |
| Assistenze ed economie per adeguamento fermata autobus e marciapiede | 1 500,00 € |
| Imprevisti e arrotondamenti per adeguamento fermata autobus e marciapiede | 672,15 € |
| | |
| Totale adeguamento fermata autobus e marciapiede euro | 11 387,36 € |

10) Quadro economico

| PIANO ECONOMICO PII AT2-1 BARDELLO | | | |
|------------------------------------|--|-------------------------------|-----------------------|
| | | | |
| 1 | Costo area d'intervento | (€/mq 50,00 x mq 7.656,98) | € 382 849,00 |
| | | (€/mq 1,35 x mq 1.071,02) | € 1 445,88 |
| 2 | Costo degli atti, imposte di registro | 10 % valore | € 38 429,49 |
| 3 | Costo di costruzione | 10% importo di cui al punto 7 | € 90 012,00 |
| 4 | Opere a scomputo | | € 200 000,00 |
| Parziale terreno e oneri | | | € 712 736,36 |
| 5 | Spese professionali | | € 130 000,00 |
| 6 | Preparazione aree e spostamento della linea acquedotto | | € 20 000,00 |
| 7 | Costo di costruzione edificio commerciale | (€/mq 600,00 x mq 1500,20) | € 900 120,00 |
| 8 | Sistemazioni aree esterne, opere per invarianza idraulica parcheggi, formazione di aree verdi e piantumazioni | €/mq 50,00 x mq 3'522,37 | € 176 118,50 |
| 9 | Allacciamenti | | |
| | Cabina distribuzione | | € 15 000,00 |
| | Allacciamenti elettricità, acquedotto, telefonia ecc | | € 20 000,00 |
| 10 | Oneri finanziari, imprevisti e costi di gestione | (3% sull'intervento) | € 80 601,34 |
| Totale costi | | | € 2 767 312,57 |
| | Valore commerciale ricavabile dalla vendita | (€/mq 2'000,00 x mq 1'500,20) | € 3 000 400,00 |
| Utile = ricavi - costi | | | 233 087,43 € |

11) Ricadute pubbliche del Programma Integrato di Intervento

Relativamente ai benefici economici, gli interventi in progetto comportano il versamento di una cospicua somma degli oneri relativi al costo di costruzione, che potrà essere destinata nel bilancio comunale al finanziamento di nuove opere pubbliche o all'adeguamento delle esistenti con un notevole beneficio della collettività.

Inoltre, occorre sottolineare che le opere primarie e secondarie previste eccedono quanto dovuto in forma di onere.

Complessivamente le opere in cessione genereranno evidenti benefici in termini di riqualificazione urbanistica, ambientale e soprattutto infrastrutturale, traducendosi in una migliore qualità degli spazi cittadini e in una maggiore dotazione di servizi. E' un'occasione unica per la loro realizzazione che altrimenti resterebbe incompiuta in

quanto sostenibile, in termini economici, solo a fronte dell'insediamento di una media struttura di vendita come quella in progetto.

Oltre alla viabilità di collegamento ciclo-pedonale e viabilistico che permetterà di decongestionare il traffico in attraversamento del centro storico, il progetto proposto prevede il rifacimento completo e la messa in sicurezza dell'esistente fermata del bus a vantaggio dei fruitori del servizio ed in generale dell'immagine urbana che ora risulta sicuramente degradata.

Un ulteriore beneficio alla collettività potrà, inoltre, essere generato dall'utilizzo in particolari momenti di necessità dei parcheggi ad uso pubblico prospicienti la struttura.

In ultimo non si può non considerare le ricadute occupazionali permanenti ed il relativo aumento del gettito dei tributi locali commisurati alle dimensioni ed alla tipologia delle attività che si insedieranno.

Si ricorda altresì che per l'attuazione dell'intero intervento non si ricorre a risorse pubbliche e lo stesso sarà finanziato unicamente con capitali privati. Questi sono, come detto, anticipati dall'Operatore, il quale confida ragionevolmente di poter vendere o affittare gli spazi anche prima che questi siano terminati, assumendosi il rischio di incorrere nel pagamento di penali per il ritardo della consegna dell'edificio finito.

Risulta evidente che la proposta di PII interessa una porzione di territorio che, seppur collocata in una posizione semiperiferica, ha una forte rilevanza territoriale e un importante connotato strategico. Infatti, da un lato rappresenta la porta d'ingresso del Comune di Bardello e, dall'altro, svolge un ruolo di cerniera e di saldatura tra la periferia e il centro, contribuendo allo sviluppo del sistema di riqualificazione urbana e di connessione territoriale richiesto dal Documento di Piano dello strumento urbanistico.

12) Conclusioni

La presente relazione a supporto degli allegati e degli elaborati grafici di progetto prodotti in n. 15 tavole:

| | | | |
|---|------------|---|-------------|
| 1 | Tavola 101 | Planimetria, Estratti, Consistenze, Uso del suolo | Esistente |
| 3 | Tavola 102 | Sezioni ambientali | Esistente |
| 4 | Tavola 103 | Planimetria, Uso del suolo | Progetto |
| 5 | Tavola 104 | Planimetria sottoservizi | Progetto |
| 6 | Tavola 105 | Sezioni ambientali | Progetto |
| 7 | Tavola 106 | Sezioni ambientali | Comparativa |
| 8 | Tavola 107 | Pianta piano terra, Pianta copertura | Progetto |

| | | | |
|----|------------|---|----------------|
| 9 | Tavola 108 | Prospetti – Sezioni | Progetto |
| 10 | Tavola 109 | Part. costruttivo – scelte materico cromatiche | Progetto |
| 16 | Tavola 110 | Cabina Enel | Progetto |
| 11 | Tavola 111 | Fotoinserimenti | Progetto |
| 12 | Tavola 112 | Adattabilità | Progetto |
| 13 | Tavola 113 | Consistenze, cessioni e asservimenti | Urbanizzazioni |
| 14 | Tavola 114 | Profilo longitudinale e planimetria stradale | Urbanizzazioni |
| 15 | Tavola 115 | Sezioni tipo esistenti, comparative e di progetto | Urbanizzazioni |
| 16 | tavola 116 | Progetto del verde | Progetto |

Gavirate, 10 novembre 2021

In fede.



The image shows a circular professional stamp in blue ink. The text inside the stamp reads: "Dott. Arch. MICHELE OSSOLA n. 1547". The outer ring of the stamp contains the text "ORDINE DEGLI ARCHITETTI DELLA PROV. DI VARESE". Below the stamp is a handwritten signature in black ink that reads "Michele Ossola".