



Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

SEGRETARIATO REGIONALE PER LA LOMBARDIA

**IL SEGRETARIO REGIONALE
PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE REGIONALE PER IL PATRIMONIO CULTURALE**

Visto il Decreto Legislativo 30 marzo 2001, n. 165, recante "Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche" e successive modifiche ed integrazioni;

visto il Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 (Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio adottato ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137) e successive modifiche e integrazioni, d'ora in poi *Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio*;

visto il Decreto Legislativo 20 ottobre 1998, n. 368 recante "Istituzione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, a norma dell'articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59" e successive modifiche ed integrazioni;

visto il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 29 agosto 2014, n. 171 recante *Regolamento di organizzazione del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, degli uffici della diretta collaborazione del Ministro e dell'Organismo indipendente di valutazione della performance* (di seguito *Regolamento*);

visto il decreto direttoriale del 21 ottobre 2015, con il quale è stato conferito al dott. Marco Edoardo Minoja l'incarico di funzione dirigenziale di livello non generale di Segretario Regionale del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo per la Lombardia;

visto il Decreto Ministeriale 23 gennaio 2016 recante *Riorganizzazione del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ai sensi dell'articolo 1, comma 327 della Legge 28 dicembre 2015, n. 208*;

vista la nota prot. n. 15013 del 30 novembre 2017 con la quale la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Como, Lecco, Monza e Brianza, Pavia, Sondrio e Varese ha notificato alla proprietà della *Tratta della linea ferroviaria storica Novara - Busto Arsizio - Saronno - Seregno* ubicata nel Comune di Saronno (VA) ed allo stesso Comune di Saronno (VA) l'avvio del procedimento di dichiarazione di interesse culturale storico particolarmente importante del compendio sopra citato come meglio precisato nella allegata relazione storica;

vista la medesima nota prot. n. 15013 del 30 novembre 2017, assunta agli atti con prot. n. 7095 del 30 novembre 2017, con la quale la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Como, Lecco, Monza e Brianza, Pavia, Sondrio e Varese ha comunicato al Segretariato Regionale del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo per la Lombardia l'avvio del procedimento di dichiarazione di interesse culturale storico particolarmente importante del compendio sopra citato, come meglio precisato nella allegata relazione storica;

considerato che risulta legittimamente avviato e regolarmente comunicato ai soggetti interessati il procedimento di dichiarazione di interesse culturale particolarmente importante dell'insieme di immobili sopra citati, ai sensi degli artt. 10 comma 3 lettera d), 12, 13 e 14 del *Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio*;

considerato che, in merito al procedimento di cui alle premesse, sono pervenute osservazioni da parte dei soggetti titolari ai sensi dell'art. 9 della Legge 7 agosto 1990 n. 241 e successive modifiche ed integrazioni, recante *Nuove norme sul procedimento amministrativo*;

viste dunque le osservazioni presentate alla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Como, Lecco, Monza e Brianza, Pavia, Sondrio e Varese dal Comune di Saronno, Settore Ambiente, Urbanistica e Lavori Pubblici, Servizio Verde in data 8 febbraio 2018 e dalla società FERROVIENORD SpA in data 16 febbraio 2018;

considerato il contenuto delle sopraccitate osservazioni, sostanzialmente omogenee e così riassumibile: per quanto concerne il Comune di Saronno:

- il tratto di ferrovia storica dismessa oggetto della proposta di provvedimento si inserisce, tramite lo sfruttamento del sedime, in un più ampio progetto di riqualificazione urbana e viabilistica, nell'ottica dello sviluppo di sistemi di mobilità sostenibile come collegamento anche





Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

SECRETARIATO REGIONALE PER LA LOMBARDIA

transcomunale, nell'ambito di un protocollo d'intesa tra Comune di Saronno, Comune di Solaro, Comune di Ceriano Laghetto, l'Ente Parco del Lura, l'Ente Parco delle Groane e FerrovieNord SpA;

- la riqualificazione, nello specifico, della tratta ferroviaria dismessa per la realizzazione di una *greenway* ha inoltre ottenuto un finanziamento pari a un milione di euro da parte del Ministero dell'Ambiente;
- la realizzazione della *greenway* persegue anche lo scopo di una riduzione del traffico e dell'inquinamento atmosferico, consentendo una migliore fruibilità di un brano del tessuto urbano oggi dequalificato, trasformando l'infrastruttura dismessa da un vincolo fisico ad una opportunità;
- il progetto *in itinere* rispetta comunque la memoria storica costituita dal tracciato della linea, inglobandone alcuni elementi nell'organizzazione del parco lineare;

per quanto concerne FERROVIENORD SpA:

- è sottolineato il carattere inusuale della proposta di dichiarazione di interesse culturale relativa a manufatti quali la tratta ferroviaria in questione, sia perché i manufatti che la costituiscono non sono, per la maggior parte, in possesso dei requisiti di anzianità previsti, sia perché risultano del tutto simili a quanto presente nella maggior parte delle tratte ferroviarie esistenti per le quali non sono stati avviati provvedimenti di vincolo;
- la sottoposizione a provvedimento di tutela della tratta ferroviaria in questione renderebbe di fatto il sedime inutilizzabile e fonte unicamente di oneri manutentivi; la circostanza rappresenterebbe pertanto una compressione del diritto di proprietà senza possibilità di ristoro;
- la sottoposizione a provvedimento di tutela della tratta ferroviaria in questione costituisce anche pregiudizio per il soddisfacimento di altri interessi pubblici coinvolti nella realizzazione di una *greenway* ciclopedonabile, in termini di efficientamento della viabilità, messa in sicurezza della rete viaria, riduzione del traffico veicolare e dell'inquinamento, miglioramento della fruibilità del tessuto urbano; il progetto è basato su un accordo intercomunale e con FERROVIENORD SpA ed ha ottenuto un finanziamento di un milione di euro da parte del Ministero dell'Ambiente;
- la sottoposizione a provvedimento di tutela della tratta ferroviaria in questione non tiene conto del vincolo di reversibilità alla Regione legato alla stessa, poiché infrastruttura attualmente in concessione a FERROVIENORD SpA;

preso atto che le osservazioni di entrambi i soggetti menzionati, in conclusione, chiedono una rivalutazione del provvedimento avviato, considerandone il ritiro o in subordine una riduzione spaziale;

considerata la seduta della Commissione Regionale per il Patrimonio Culturale della Lombardia del 22 marzo 2018 e le controdeduzioni fornite in tale sede dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Como, Lecco, Monza e Brianza, Pavia, Sondrio e Varese in tale sede;

considerato quanto affrontato, riconducendo le osservazioni di entrambi i soggetti ad argomenti omogenei, dalla sopraccitata Soprintendenza nelle controdeduzioni sopra citate, così come approfondite dalla Commissione Regionale per il Patrimonio Culturale della Lombardia ovvero:

con riferimento alla supposta natura inconsueta della proposta di provvedimento:

- non esiste alcuna eccezionalità nel tutelare un sedime ferroviario di evidente interesse storico (unico tratto ancora sopravvissuto della Novara-Saronno-Seregno) e caratterizzato dai ponti-sottopassi in mattoni e pietra e con il materiale rotabile esistente, seppure naturalmente rinnovato nel tempo, che anche nel progetto di riuso del Comune di Saronno veniva salvaguardato come testimonianza "simbolica". Corre l'obbligo di precisare alcune considerazioni, sia in merito all'interesse storico dell'ambito individuato, sia in merito alla qualità del profilo di interesse riconosciuto:





Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

SECRETARIATO REGIONALE PER LA LOMBARDIA

a) come possibile desumere dalla Relazione storica allegata alla proposta di provvedimento, la realizzazione della linea ferroviaria a scartamento ordinario Novara - Busto Arsizio - Saronno - Seregno, inaugurata il 31 dicembre 1887 e dichiarata linea strategica dal Ministero della Guerra, ha significativamente contribuito a rafforzare le dinamiche socio-economiche di un vasto territorio compreso fra l'alto Piemonte, la Brianza e il Comasco, che in prospettiva si sarebbe poi ulteriormente ampliato verso Bergamo. Tale scopo era stato espressamente dichiarato dai promotori, dagli amministratori locali e dalla parte politica che sosteneva l'operazione. Come auspicato, la costruzione della linea ferroviaria ha costituito un evento di notevole rilevanza per la città di Saronno e per il suo territorio, sostenendo e sostanziando lo sviluppo commerciale e il relativo indotto. Importanti testimonianze delle aspettative legate a tale intervento sono conservate presso l'Archivio Storico del Comune di Saronno: il progettista dell'infrastruttura, ex allievo del Politecnico di Milano, nella presentazione del progetto all'Amministrazione Comunale di Saronno, dichiara:

"Tale ferrovia, essendo stata riconosciuta dal Ministero della Guerra come linea strategica, sarà costruita ed armata come le linee più importanti del Regno e potrà quindi servire a tutte le esigenze del Commercio (...). E' inutile dilungarsi sui vantaggi che la ferrovia Novara - Seregno offrirà a questo Comune e come da essa potrà trarre larga fonte di prosperità (...) basti soltanto accennare che oltre a porlo in diretta comunicazione con Novara, la nuova ferrovia lo congiungerà pure a Seregno, centro commerciale importante..."

A.S.C.S, parte I, titolo I (Acque e strade), cartella 7, fascicolo 8, Ferrovia Novara - Seregno, 1885 - 1890.

b) il procedimento propone una dichiarazione di interesse culturale ai sensi, tra gli altri, dell'art. 10 comma 3 lettera d); tale fattispecie sancisce il valore culturale di *"cose immobili e mobili, a chiunque appartenenti, che rivestono un interesse particolarmente importante a causa del loro riferimento con la storia politica, militare della letteratura, dell'arte, della scienza, della tecnica dell'industria e della cultura in genere, ovvero quali testimonianze dell'identità e della storia delle istituzioni pubbliche, collettive o religiose"*. Per tali beni non opera il limite dei settanta anni, pertanto non rileva, ai fini della dichiarazione proposta, la circostanza per cui molti dei manufatti che costituiscono la linea dismessa non presentino il requisito della vetustà. L'oggetto della tutela, infatti, non è la cosa per le sue caratteristiche intrinseche, bensì la cosa perché sede o testimonianza di fatti storici o simbolici di una storia culturale o, ancora, di una funzione protrattasi nel tempo fino a diventare significativa sotto il profilo identitario della comunità. La necessità di un provvedimento di tutela nasce dalla interruzione di un uso consolidato che rischierebbe di cancellare tale testimonianza;

con riferimento alla supposta impossibilità di riutilizzo del tracciato e di conseguente attuazione del progetto, con perdita del finanziamento ottenuto:

- contrariamente a quanto affermato, proprio per la fattispecie di tutela riconosciuta, non sussistono impedimenti ad un utilizzo del sedime dismesso, ponendo, la dichiarazione, unicamente la necessità di previsioni che tengano conto del valore culturale accertato nel tracciato dismesso. Il provvedimento di tutela, dunque, non impedisce, ma certo costringe a rivedere, l'attuale iniziativa di valorizzazione del tracciato (cioè la trasformazione, del tutto condivisibile, dell'asse ferroviario in una greenway all'interno di un programma di mobilità sostenibile casa-scuola e scuola-lavoro finanziata dal Ministero dell'Ambiente) offrendo nuove occasioni di riflessione e differenti punti di vista per una migliore fruizione dell'opportunità offerta dalla dismissione per un utilizzo dello stesso, al contempo efficace sotto il profilo sociale ed ambientale, ma anche rispettoso dell'identità culturale dallo stesso rappresentata. Infatti, proposte in questo senso sono state avanzate in questi mesi al fine di realizzare la pista ciclopedonale mantenendo l'attuale sedime, soluzione che non solo garantirebbe un mantenimento della memoria collettiva rappresentata





Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

SEGRETARIATO REGIONALE PER LA LOMBARDIA

dalla tratta dismessa (intento peraltro dichiarato anche dall'Amministrazione Comunale) ma che, al contempo, risolverebbe anche alcune criticità del progetto presentato, in termini di sicurezza viabilistica e coerenza di obiettivi di collegamento; una soluzione di riutilizzo che sfrutti il mantenimento del sedime è una scelta a favore di sicurezza sia per gli utenti (non sono noti incidenti o danni a cose o persone), sia per il traffico veicolare in una la zona semiperiferica ed- con transito regolato dai sottopassi a senso alternato. Il riuso del sedime permetterà a FNM di evitarne la paventata continua manutenzione e l'imponente esborso - già programmato- della sua demolizione;

con riferimento alla sussistenza di differenti interessi pubblici confliggenti:

- la sussistenza di diversi interessi pubblici riguardanti, a vario titolo, il sedime ferroviario dismesso, o il coinvolgimento di altre istituzioni pubbliche nelle eventuali procedure di riqualificazione, non rilevano ai fini dell'accertamento di un interesse culturale; l'Amministrazione preposta a tale scopo, una volta rinvenuti i presupposti di sussistenza del valore culturale, è infatti obbligata a procedere, né spetta alla medesima determinare se altri interessi pubblici siano prevalenti rispetto a quello cui è chiamata, per missione istituzionale, ad assolvere, rendendo lo stesso recessivo. In considerazione del rango costituzionale assegnato al riconoscimento dell'interesse culturale, tale ponderazione infatti è assegnata ad un livello politico-amministrativo superiore e affrontata in altre sedi, una volta che il valore culturale sia stato comunque accertato;

ritenute, per quanto sopra espresso, non accoglibili le osservazioni summenzionate;

assunte le determinazioni della Commissione Regionale per il Patrimonio Culturale della Lombardia, in esito alla seduta del 22 marzo 2018, la quale ha deliberato favorevolmente, all'unanimità, alla dichiarazione di interesse culturale storico particolarmente importante proposta e ha condiviso, nella sostanza, approfondendole, le controdeduzioni presentate;

vista la documentazione agli atti;

ritenuto

che il compendio denominato

Tratta della linea ferroviaria storica Novara - Busto Arsizio - Saronno - Seregno

provincia di

VARESE

comune di

SARONNO

distinto catastalmente al comune di Saronno (VA) :

Catasto Terreni

Foglio

11

particelle

nn. 649, 650;

Foglio

12

particelle

nn. 536, 537, 705, 706;

Foglio

13

particelle

nn. 266, 366;

Foglio

16

particella

n. 51;

Foglio

17

particelle

nn. 1, 2, 108, tratto di strada comunale denominata via Piave, tratto di strada comunale denominata via Emanuella)

Catasto Fabbricati

Foglio

17

particella

n. 109,

confinante nel suo insieme, da Nord, in senso orario, con comune di Saronno (VA), Catasto Terreni, Foglio 11, particella n. 556, tratto del torrente Lura, particelle nn. 559, 641, 643, 645, 647, 648, tratto di strada





Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

SEGRETERIATO REGIONALE PER LA LOMBARDIA

comunale denominata via Filippo Reina; Catasto Terreni Foglio 12, particelle nn. 516, 518, 522, 521, 828, 525, 980, 972, 528, 934, 531, 533, 534, tratto di strada comunale denominata via Don Luigi Monza, particelle nn. 677, 680, 689, 690, 696, 700, 977, 704, 758, tratto di strada comunale denominata via Piave; Catasto Terreni Foglio 13, particelle nn. 407, 408, 262, tratto di strada comunale denominata via XXIV Maggio particelle nn. 402, 403, 400, 385, 330, 331, 334, tratto di strada comunale denominata via Cascina Emanuella, particelle nn. 354, 361, 443, 444; Catasto Terreni Foglio 16, particelle nn. 105, 349, 58, 57, 60, 61, 62, 63, tratto di strada comunale denominata via Filippo Reina, Foglio 17, particelle nn. 516, 576, 32, 340, 341, 342, tratto di strada comunale denominata via Giosuè Carducci, particelle nn. 298, 344, 345, 346, 486, 118, 536, 122, 124, 125, 126, 127, tratto di strada comunale denominata via Piave, come identificato in colore rosso nell'unità planimetria catastale,

presenta interesse culturale storico particolarmente importante ai sensi degli artt. 10 comma 3 lettera d), 12, 13 e 14 del *Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio*, per i motivi contenuti nella relazione storica allegata;

visti gli artt. 10 comma 3 lettera d), 12, 13 e 14 del *Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio*,

DECRETA

il bene denominato *Tratta della linea ferroviaria storica Novara - Busto Arsizio - Saronno - Seregno* sito nel comune di Saronno (VA) meglio individuato nelle premesse e descritto negli allegati, è dichiarato di interesse culturale storico particolarmente importante ai sensi degli artt. 10 comma 3 lettera d), 12, 13 e 14 del *Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio*, ed è quindi sottoposto a tutte le disposizioni di tutela contenute nel *Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio*.

La planimetria catastale e la relazione storico-artistica fanno parte integrante del presente decreto che verrà notificato ai proprietari, possessori o detentori a qualsiasi titolo del bene che ne forma oggetto e al comune di Saronno (VA).

Il presente decreto è trascritto presso l'Agenzia delle Entrate – Ufficio provinciale di Varese – Territorio - servizio pubblicità immobiliare ed avrà efficacia nei confronti di ogni successivo proprietario, possessore o detentore a qualsiasi titolo dei beni.

Avverso il presente decreto è ammesso, ai sensi dell'articolo 16 del sopracitato *Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio*, ricorso amministrativo al Direttore Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo entro 30 giorni dalla data di avvenuta notificazione del presente atto.

Avverso il presente decreto è inoltre ammessa proposizione di ricorso giurisdizionale avanti il Tribunale Amministrativo Regionale territorialmente competente secondo le modalità di cui agli articoli 29 e seguenti del Decreto Legislativo 2 luglio 2010 n. 104 e successive modifiche ed integrazioni, recante "*Attuazione dell'articolo 44 della legge 18 giugno 2009, n. 69, recante delega al governo per il riordino del processo amministrativo*", ovvero è ammesso ricorso straordinario al Capo dello Stato, ai sensi del Decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 1971, n. 1199 e successive modifiche ed integrazioni, recante "*Semplificazione dei procedimenti in materia di ricorsi amministrativi*", rispettivamente entro 60 e 120 giorni dalla data di avvenuta notificazione del presente atto.

Milano, lì

27 MAR 2018

IL SEGRETARIO REGIONALE
PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE REGIONALE
PER IL PATRIMONIO CULTURALE
dott. Marco Edoardo Minoja





Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
PER LE PROVINCE DI COMO LECCO MONZA-BRIANZA PAVIA SONDRIO VARESE

SARONNO (VA)

Tratto della linea ferroviaria storica Novara – Busto Arsizio – Saronno – Seregno

RELAZIONE STORICA

Il progetto della linea ferroviaria a scartamento ordinario Novara – Busto Arsizio - Saronno – Seregno fu presentato nel 1882 dagli ingegneri Marco Visconti e Giulio Rusconi Clerici al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Inaugurata il 31 dicembre 1887, la linea ferroviaria contribuì – così come precisato nelle intenzioni di molti, dai promotori, agli amministratori locali, ai politici, – a rafforzare le dinamiche socio-economiche di un vasto territorio compreso fra l'alto Piemonte, la Brianza e il Comasco.

La costruzione del tronco ferroviario ebbe particolare rilevanza per Saronno e per il territorio circostante. Il passaggio della linea ferroviaria – nelle linee programmatiche – avrebbe di fatto influito positivamente nei commerci tramite il collegamento di Saronno a sud-ovest con Novara e a nord-est con Seregno, importante centro commerciale, superato il quale la linea avrebbe poi raggiunto Bergamo attraverso il tratto ferroviario in costruzione Seregno-Ponte San Pietro.

Nel 1885 la linea che doveva attraversare il territorio di Saronno era ancora in fase di definizione ad opera di un nutrito gruppo di ingegneri: Francesco Bellorini, Ercole Seves, Santo Calvi, Angelo Minoretti, Giulio Grassi, Giuseppe Pagani, il geometra Tommaso Tadini e l'assistente Luigi Mariani.

La costruzione della linea determinò una serie di adattamenti, fra cui la necessità di espropriare i terreni di alcuni privati, e, in particolare, il superamento degli incroci con le strade comunali e campestri. La stipula di una "Convenzione per gli Attraversamenti delle Strade Comunali e Vicinali in Territorio di Saronno" (27 luglio 1887) regolò gli attraversamenti di strade comunali e vicinali: strada detta "della Madonna", la "Dubina", "della Colombera", il viale del Cimitero e la vecchia comunale per Solaro; le strade vicinali "della Fossà", "la Catus", "la Comasinella", la "Stradella di Solaro".

Nel 1887 la "Società Anonima per la Ferrovia Novara-Seregno" ebbe la concessione di una linea ferroviaria che faceva da elemento di connessione di vari tratti ferroviari già esistenti fra Piemonte e Lombardia, collegando la Stazione delle Rete Mediterranea di Novara e la Stazione di Seregno, per la quale passava la linea Milano-Como-Chiasso, a cui faceva capo anche la linea Bergamo-Ponte San Pietro.

Saronno costituiva dunque uno snodo formato dalla stazione della linea Novara-Seregno, che si trovava a poca distanza da quella delle Ferrovie Nord-Milano.

Nel 1890 l'esercizio della linea Novara-Seregno passò alla Società delle Ferrovie Nord-Milano, completandone la rete.

Il tratto della linea ferroviaria Novara – Busto Arsizio - Saronno – Seregno, così come individuato nei fogli



catastali allegati, nella sua porzione compresa fra il ponte in ferro a scavalco della linea Saronno-Milano a ovest – escluso dalla tutela per mancanza dei requisiti di vetustà (70 anni) – e il confine comunale a est, ha particolare interesse culturale per la storia di Saronno e del territorio circostante, essendo testimonianza materiale – ancora in buona parte conservata – di un più vasto sistema di collegamento ferroviario che – con obiettivi a largo raggio che miravano a raggiungere anche il mercato internazionale – ha determinato lo sviluppo sociale ed economico di un ampio territorio compreso fra il Novarese e la Brianza.

Fonti bibliografiche

Giovanni CORNOLO', Cento anni di storia... delle Ferrovie Nord Milano, Globo, Trento 1979;

Giuseppe GRILLONI, La Ferrovia Novara-Busto Arsizio-Saronno-Seregno, Tipografia e Litografia Pisoni e C, Busto Arsizio 1883;


IL SOPRINTENDENTE
Arch. Luca Ripaldi

Relazione a cura di:

Arch. Andrea Frigo

Milano, li 27 MAR 2018
IL SEGRETARIO REGIONALE
PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE REGIONALE
PER IL PATRIMONIO CULTURALE
Arch. Marco Edoardo Minichelli




IL SOPRINTENDENTE
Arch. Luca Rinaldi

Mubarek, H 27 MAR 2018

IL SEGRETARIO REGIONALE

~~PERIL PATRIMONIO CULTURAL~~

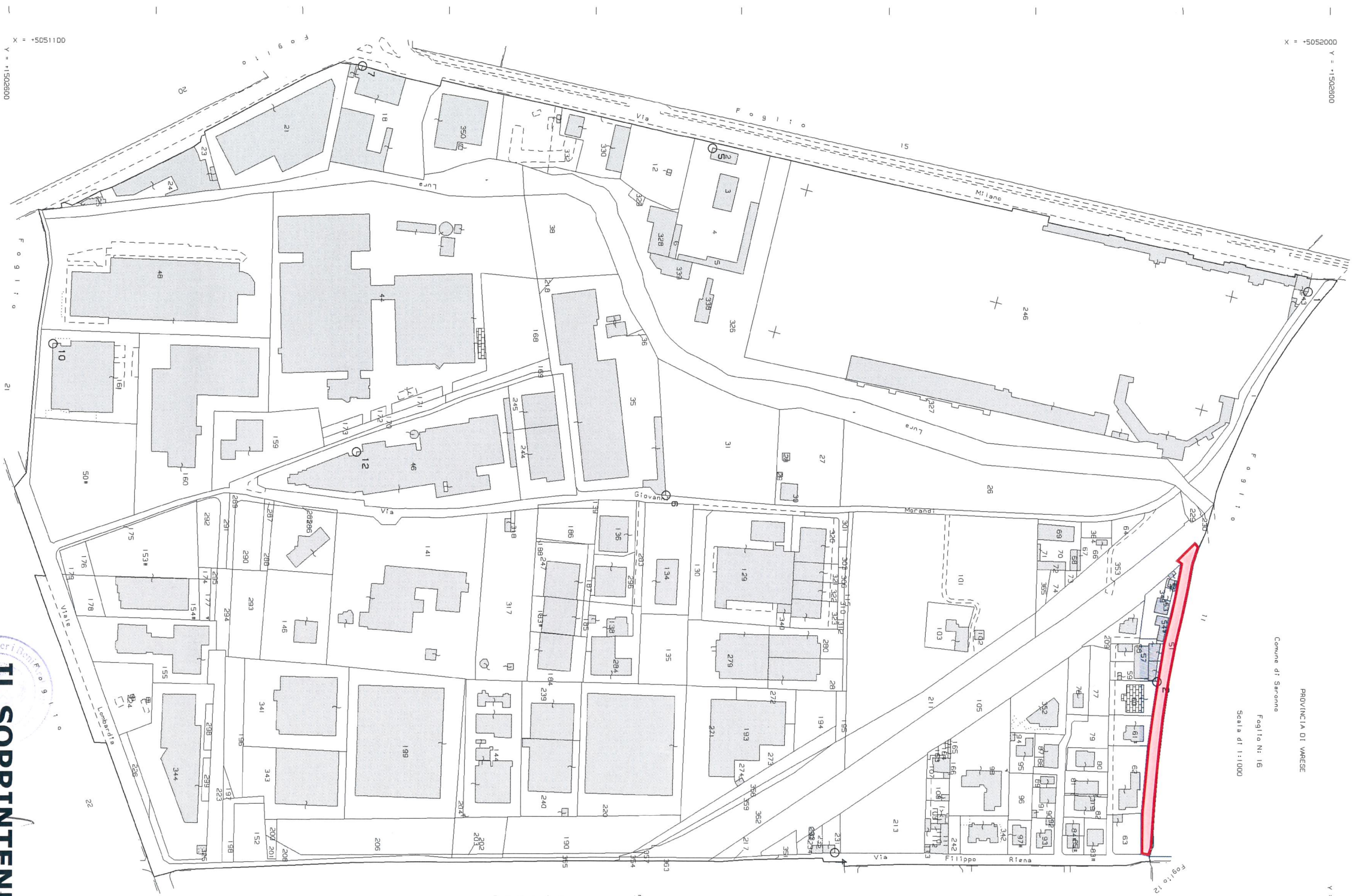
9-Nov-2017 14:24:11
Prot. n. 1223811/2017



IL SOPRINTENDENTE
Arch. Luca Rinaldi

Milano, lì **27 MAR 2018**

IL SEGRETARIO REGIONALE
PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE REGIONALE
PER LA RINNOVAZIONE DEL PATRIMONIO
dott. Mario Edoardo Miraglia



Y = +1502500
X = +5052100

Y = +1502500
X = +5052100

PROVINCIA DI VARESE
Comune di Saronno
Foglio N. 16
Scala di 1:1000

Indirizzo per i Beni F. o. b.
IL SOPRINTENDENTE
Arch. Luca Rinaldi

Comune: SARONNO/A
Foglio: 16

Scala originale: 1:1000
Dimensione cornice: 1164.000 x 828.000 metri

IL SEGRETARIO REGIONALE
PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE REGIONALE
PER IL PATRIMONIO CULTURALE
Dott. Marco Edoardo Minoprio
9-Nov-2017 15:47:25
Prot. n. 1241982/2017

Milano, lì 27 MAR 2018



IL SOPRINTENDENTE
Arch. Luca Rinaldi



IL SEGRETARIO REGIONALE

PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE REGIONALE
P.A. n. 1000/2017
dott. Marco Edoardo Lippa

Milano, li 27 MAR 2018