

COMUNE DI VERONA

PROVINCIA DI VERONA

P.U.A. n.55

**PIANO URBANISTICO ATTUATIVO DI RIQUALIFICAZIONE DI LOTTO
IN LOCALITA' BORGO MILANO (A.T.O. 3) - VIA STURZO - VIA
SCARABELLO**

Scheda norma n. 55 - approvata con D.C.C. n.91 del 23.12.2011

IL PROGETTISTA

Arch. Tobia Bonetti

I PROPONENTI

Sig.ra Marcolini Marisa

Sig. Zanini Jacopo

Sig. Zanini Cecilia

FASCICOLO

RELAZIONI

5

TAVOLE

5.1 - RELAZIONE ILLUSTRATIVA

5.2 - SCREENING VIABILISTICO

S. d'A. B. S.r.l.	
STUDIO d'ARCHITETTURA Bonetti	
37121 Verona - Lungadige Panvinio n° 19 - tel e fax +39 045 592516	
e-mail: abonetti@libero.it pec: tobiabonetti@archiworldpec.it	
RELAZIONI	FASCICOLO 5
5.1 - RELAZIONE ILLUSTRATIVA	Scala: -

S d'A. B.

S.r.l.

STUDIO d'ARCHITETTURA Bonetti

37121 Verona Lungadige Panvinio n°19 tel e fax +39 045 592516

e-mail: abonetti@libero.it
pec: tobiabonetti@archiworldpec.it

COMUNE DI VERONA

PIANO URBANISTICO ATTUATIVO DI RIQUALIFICAZIONE DI LOTTO IN LOCALITA' BORGO MILANO (A.T.O.3) – VIA STURZO – VIA SCARABELLO

Scheda norma n. 55 - approvata con D.C.C. n.91 del 23.12.2012

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Il progettista

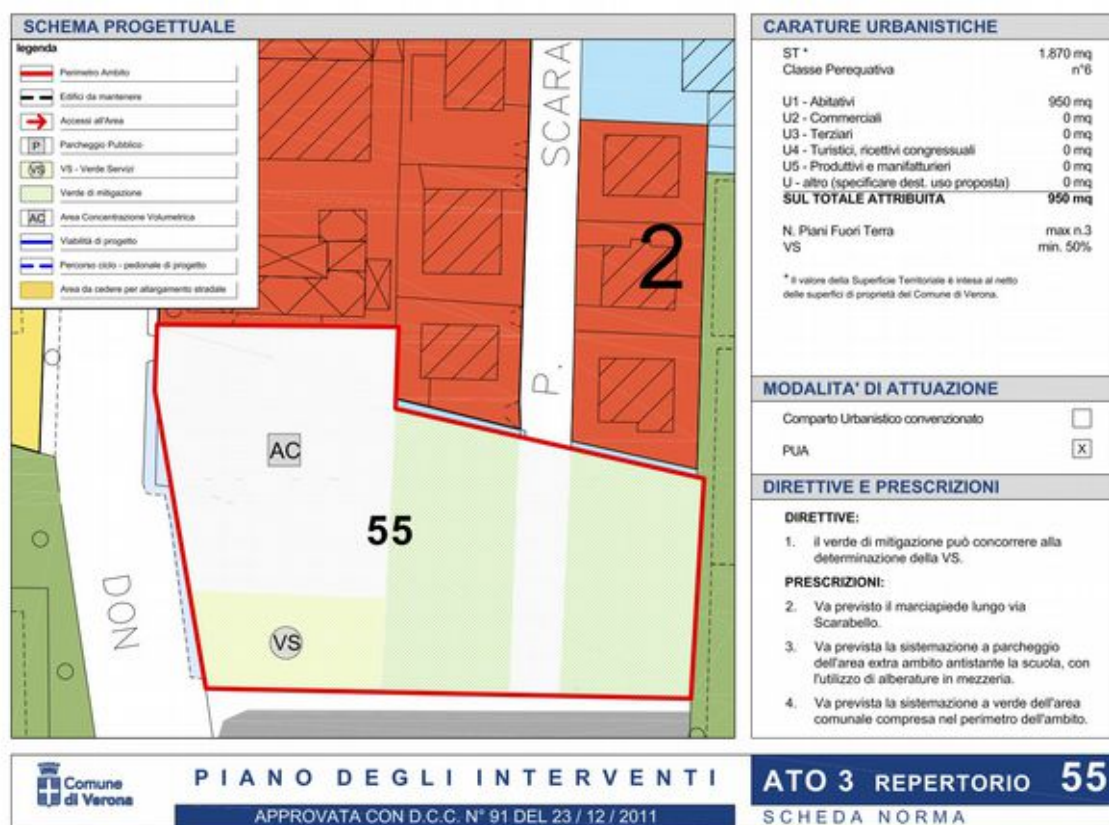
Arch. Tobia Bonetti

INDICE

1.AMBITO DI INTERVENTO.....	3
2.S.U.L. ATTRIBUITA DALLA SCHEDA NORMA.....	6
2.1.APPLICAZIONE DELLA FLESSIBILITA' art.4 N.T.O.....	6
3.PROGETTO DI P.U.A.....	7
3.1.ESPOSIZIONE E ANALISI DELL'AREA.....	7
3.2.IL PROGETTO.....	9
3.3.VALUTAZIONE DATI DIMENSIONALI.....	13
3.4.VERIFICA DEI PARAMETRI ECOLOGICO AMBIENTALI.....	14
3.5.VALUTAZIONI REALTIVE ALL'AREA DA CEDERE AL COMUNE.....	16
3.6.CALCOLO DEGLI STANDARD URBANISTICI.....	18
3.7.PROPOSTA DI MONETIZZAZIONE PARZIALE DEGLI STANDARDS.....	18
3.8. DISCIPLINA ECOLOGICA.....	21
4.RETI SOTTOSERVIZI.....	24
4.1.RETE ACQUE NERE.....	24
4.2.RETE ACQUEDOTTO.....	24
4.3.GESTIONE ACQUE METEORICHE.....	24
4.4.RETE GAS.....	25
4.5.RETE ENERGIA ELETTRICA.....	25
4.6.RETE TELEFONICA.....	25
4.7.RETE ILLUMINAZIONE PUBBLICA.....	25
4.8.IRRIGAZIONE AREE VERDI PUBBLICHE.....	25

1. AMBITO DI INTERVENTO

L'area oggetto del P.U.A. scheda norma n.55, è localizzata in Borgo Milano, ad ovest della città antica, nei pressi dello stadio, nella porzione meridionale di Via San Marco, direttrice di collegamento con gli abitati di San Massimo e Lugagnano. L'ambito è definito da Via Scarabello e Via Sturzo e confina ad ovest con il campo sportivo e a sud con la Scuola Elementare Antonio Vivaldi; a nord sono presenti fabbricati residenziali e alcuni stabili ad uso artigianale.



Scheda Norma n.55 approvata con D.C.C. n.91 del 23.12.2011

La superficie individuata dall'ambito, comprende il lotto di proprietà Zanini in aderenza a Via Sturzo (mapp.123), e alcune aree di proprietà comunale come la porzione terminale di via Scarabello che si congiunge a via Sturzo, pur non essendone effettivamente collegata per la presenza di guard-rail, utilizzata come parcheggio antistante la scuola elementare. Sono incluse nell'ambito le due aree laterali a Via Scarabello, la prima verso ovest adibita a zona verde, la seconda verso est attualmente in concessione al gruppo alpini del gruppo A.N.A. sez. Borgo Milano, nella quale è stato inserito il vagone ferroviario e sono stati effettuati recentemente dei lavori di pavimentazione e recinzione dello spazio.

Inoltre si aggiunge, che dopo alcuni colloqui con l'ufficio di gestione del patrimonio del Comune di

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Verona è emerso che anche una porzione dell'area adibita a parco pubblico sul lato ovest di Via Scarabello è stata data in concessione dalla Giunta Comunale nella seduta del 22.12.2014 repertorio 2540/2014 e scrittura privata PG88004 del 12/03/2019 per la durata di cinque anni alla sig.ra Albina Albertini (retino verde nella mappa catastale) che è residente nel fabbricato confinante con l'area.



Catasto Terreni: individuazione ambito di PUA

DATI CATASTALI DELLE SUPERFICI ALL'INTERNO DELL'AMBITO

Foglio	M.N.	Sup.Catastale mq	Sup.Reale	Proprietà	Titolo
251	123	1.927 mq	1.891 mq	Marisa Marcolini Cecilia Zanini Jacopo Zanini	Richiedente
251	44	513 mq	1.880 mq	Comune di Verona	Enti
251	394	675 mq		Comune di Verona	Enti
251	395	710 mq		Comune di Verona	Enti
		TOTALE	TOTALE		
		3.825 mq	3.771 mq		

S d'A. B. S.r.l.

STUDIO d'ARCHITETTURA Bonetti

37121 Verona Lungadige Panvinio n°19 tel +39 045 592516 e-mail: abonetti@libero.it

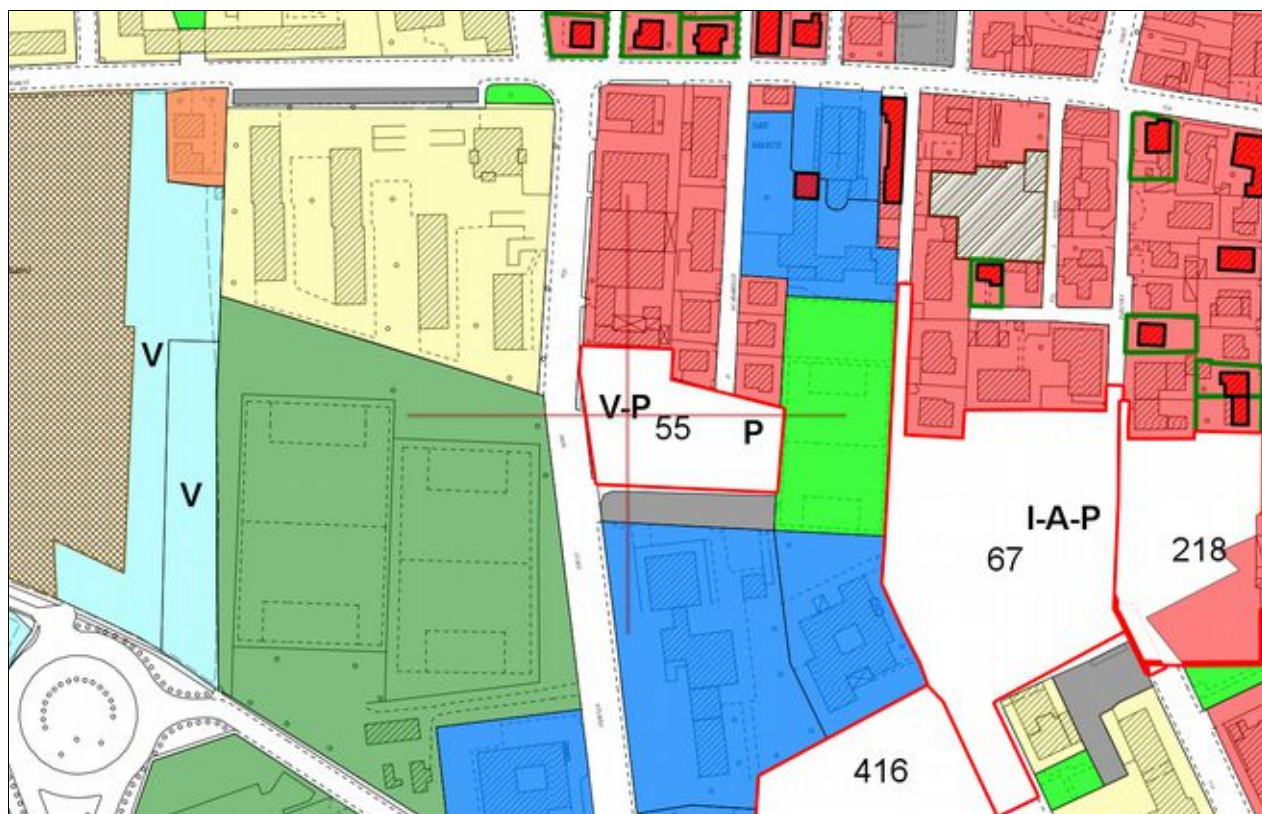


Fotopiano: individuazione area oggetto di P.U.A.

S d'A. B. S.r.l.
STUDIO d'ARCHITETTURA Bonetti

37121 Verona Lungadige Panvinio n°19 tel +39 045 592516 e-mail: abonetti@libero.it

2. S.U.L. ATTRIBUITA DALLA SCHEDA NORMA



*Estratto Tav.4 PI Regolativo – Tav.5 PI Operativo -
Individuazione area aggiunta all'ambito, inclusa nel tessuto Tcb2*

3. PROGETTO DI P.U.A.

3.1. ESPOSIZIONE E ANALISI DELL'AREA

L'area interessata dal P.U.A. si condensa attorno a Via Scarabello e Via Sturzo.

I settori esterni all'ambito del PUA, che sono comunque inclusi all'interno del ripensamento e la riprogettazione dell'area, sono il tratto iniziale e terminale di via Scarabello.



Stralcio della tavola illustrativa dello STATO DI FATTO

S d'A. B. S.r.l.

STUDIO d'ARCHITETTURA Bonetti

37121 Verona Lungadige Panvinio n°19 tel +39 045 592516 e-mail: abonetti@libero.it

Attualmente lungo Via Scarabello è consentito il flusso dei veicoli con doppio senso di marcia fino al raggiungimento del grande spazio destinato a parcheggio antistante la scuola. Qui i veicoli effettuano l'inversione e si reimmettono nel tratto rettilineo della stessa via. Ad oggi, il parcheggio, si configura come uno spazio vuoto, privo dei caratteri che stabiliscono un'appropriata fruibilità degli spazi e una propria identità. Non vi sono marciapiedi, anche lungo la via, e gli alunni delle scuole elementari si confrontano ogni mattina con il traffico delle auto che sopraggiunge da via S.Marco.

A ridosso della via, sono presenti palazzine di recente costruzione, che terminano in prossimità delle due aree verdi, una caratterizzata dalla presenza del vagone ferroviario utilizzato dal gruppo Alpini, che ha in concessione parte dell'area, e la seconda sul lato opposto, costituita da un prato verde recintato, con alberi di medio fusto quali un *Cedro Deodara*, un *Acer Campestre* e un filare di *Pinus Pinea* che rende ombrosa anche parte della via. Questa porzione di verde, confina ad ovest con il lotto di proprietà Zanini e verso sud, lato in cui è attualmente posto l'ingresso, con il piazzale della scuola.



Foto 1: vista lungo via Scarabello

L'area in cui verrà a condensarsi il nuovo edificato, coincide con il deposito di materiale edile dei Sig. Zanini. A lambire il lotto verso nord è presente il fabbricato con destinazione d'uso artigianale di proprietà di Ediltecno, uno stabile costruito negli anni '60.

Il grande piazzale, come detto, corrisponde al settore terminale di via Scarabello. Attualmente sono presenti dei guardrail che impediscono l'accesso dei veicoli direttamente da Via Don Sturzo. Queste barriere obbligano le automobili che sopraggiungono per portare i bambini alla scuola, ad accedere da Via San Marco, percorrere via Scarabello e una volta giunte davanti alla scuola, effettuare l'inversione

di marcia che le reimmette lungo la stessa via, causando in tal modo il doppio senso di marcia che come è visibile dalla Foto 1 risulta poco praticabile, e impedendo ai bambini di raggiungere la scuola a piedi, ciò nondimeno, Via Scarabello è spesso occupata da parcheggi improvvisati su ambo i lati che limitano ulteriormente la percorribilità.



Foto 2: vista dello slargo cieco in fondo a via Scarabello

3.2. IL PROGETTO

L'intervento previsto dalla scheda norma 55, comporta la realizzazione all'interno della proprietà Zanini di una S.U.L. pari a 950 mq di insediamento residenziale U1 – Abitativo. Sono previsti al massimo tre piani fuori terra e la VS deve rispettare la quota del 50% della ST.

Inoltre, le prescrizioni inserite all'interno della scheda norma indicano:

1. previsione marciapiede lungo via Scarabello;
2. previsione della sistemazione a parcheggio dell'area extra ambito antistante la scuola con l'utilizzo di alberature in mezzzeria;
3. previsione della sistemazione a verde dell'area comunale compresa nel perimetro dell'ambito



Estratto dalla Tav.07 – Progetto Planivolumetrico

Il progetto si sviluppa rispondendo alle necessità di miglioramento dell'area sia interna che esterna all'ambito, descritta al precedente cap. 3.1. In particolare, il disegno urbano che qui si propone, cerca di gestire le prescrizioni della scheda, affrontandole non come un obbligo necessario al fine di realizzare le volumetrie accordate, ma come occasione di miglioramento di un'area oggi fortemente trascurata.

L'opportunità offerta dalla prescrizione di realizzare il marciapiede lungo Via Scarabello, implica in un certo modo al ripensamento della viabilità interna alla microzona. Si propone quindi di modificare l'attuale assetto viario a due sensi di marcia, rendendolo ad un solo senso. Tale necessità deriva dal restringimento della corsia stradale dovuto appunto alla presenza del nuovo marciapiede, che si è deciso di raddoppiare sul lato opposto. Una modifica dell'assetto precedentemente presentato, riguarda la collocazione degli stalli perimetrati a parcheggio, che si è deciso di porre sul lato sinistro compatibilmente con gli ingressi pedonali e carrabili, potendone inserire un numero maggiore. In prossimità dell'area verde invece si è ritenuto utile mantenerli sul lato di destra. Questa volontà

S d'A. B. S.r.l.

STUDIO d'ARCHITETTURA Bonetti

37121 Verona Lungadige Panvinio n°19 tel +39 045 592516 e-mail: abonetti@libero.it

progettuale, ha determinato la formazione di un leggero disassamento del rettilo stradale, che si propone come scelta formale utile non solo come elemento dissuasore della velocità, ma come risalto del punto di connessione con il percorso pedonale dell'area verde. Non si è optato per la soluzione che lo schema allegato al parere dell'ufficio mobilità e traffico proponeva riguardo alla prosecuzione del marciapiede sul lato destro della carreggiata, perchè si è ritenuto utile terminare il marciapiede nel punto di contatto con il percorso pedonale del parco pubblico. Il percorso pedonale diventa dunque marciapiede e attraverso tale scelta progettuale i pedoni, costretti al passaggio dentro la piccola zona verde, diventano i primi riqualificatori dello spazio, il quale non sarà, come sta accadendo oggi, trascurato e abbandonato ma costantemente fruito e percorso.

Nell'altra porzione extra ambito, ove previsto il ridisegno dello spazio del parcheggio, si propone di realizzare a ridosso dell'ingresso scolastico uno spazio rialzato alla stessa quota del marciapiede che sopraggiunge da via Scarabello. Quest'area diventerà il nuovo piazzale della scuola elementare e avrà la funzione di allontanare lo spazio stradale con il passaggio delle macchine dall'ingresso scolastico.

Dal piazzale si dipartono quindi i quattro percorsi pedonali.

- I. prosegue verso nord lungo via Scarabello fino a Via San Marco;
- II. segue il recinto scolastico verso ovest, fino alle strisce pedonali che attraversano Via Sturzo;
- III. segue il recinto scolastico verso est, proseguendo successivamente nel lato corto del campo sportivo, raggiungendo gli insediamenti urbani ad est;
- IV. attraversa la strada e raggiunge l'area Verde (interna all'ambito).

Nel tratto terminale di Via Scarabello, laddove la viabilità ad un unico senso raggiunge via Sturzo, si propone di eliminare le barriere che oggi impediscono l'ingresso diretto, rendendo possibile l'immissione in Via Sturzo. In tal modo il percorso carrabile non sarà più congestionato lungo via Scarabello e conseguentemente nell'ingresso su Via San Marco, ma defluirà lungo via Sturzo, anche grazie alla corsia di immissione che si propone di realizzare.



Estratto dalla Tav.07 – Progetto Planivolumetrico

3.3. VALUTAZIONE DATI DIMENSIONALI

Dati dimensionali del nuovo insediamento , suddivisione della SUL all'interno del nuovo lotto

NUMERO LOTTO	SUPERFICIE FONDARIA	VM Verde di Mitigazione	SUL	N°PIANI FUORI TERRA
U	1.744 mq	71	950 mq	3

S d'A. B. S.r.l.

STUDIO d'ARCHITETTURA Bonetti

37121 Verona Lungadige Panvinio n°19 tel +39 045 592516 e-mail: abonetti@libero.it

3.4. VERIFICA DEI PARAMETRI ECOLOGICO AMBIENTALI

La scheda norma n.55 prevede che le dimensioni della superficie a Verde e Servizi – **VS** debba essere minimo il 50 % della ST, considerando 1.927 mq di S.T. catastali, si dovrà garantire dunque min. **963,5** mq di VS.

La dotazione di VS viene così determinata (vedi Tav.8):

Verde Servizi VS	DOVUTI	IN PROGETTO
Area di proprietà ceduta al comune		51 mq + 96 mq = 246 mq
Verde di Mitigazione Pubblico Come indicato al punto 1. delle DIRETTIVE presenti sulla Scheda norma n.55 in cui viene individuato anche dal retino.		1.397 mq
Verde di Mitigazione su aree di proprietà privata (SF)		71 mq
	> 963,50 mq	1.615 mq



Estratto dalla tav.7.4

LEGENDA	
	Limite P.U.B.
	Limite L.R.
	VERDE PUBBLICO area marciapiede e verde piano e verde
	Verde di Mitigazione su area di proprietà pubblica relativa all'area della Vignone (V). Cassa da 1000 mq. (V)
	Area privata del cantiere "Le parterre"
	Area privata che comprende alla Vignone in forma vincolata a Vignone
	Area privata del cantiere "Le verde"
	Microspazi e spazi pedonali di Progetto
	Regime limite dell'edilizia
	Accesso al nuovo edificio
	Accesso pedonale all'area verde
	Edificio esistente
	Area vincolata e fuori dal primo contributo

3.5. STANDARD IN CESSIONE AL COMUNE

Il progetto prevede la realizzazione lungo via Scarabello di n.7 parcheggi di cui uno per disabili, al fine di un miglioramento della qualità progettuale si prevede di posizionare il marciapiede a ridosso del limite del lotto comportando lo slittamento dell'area adibita a parcheggio.

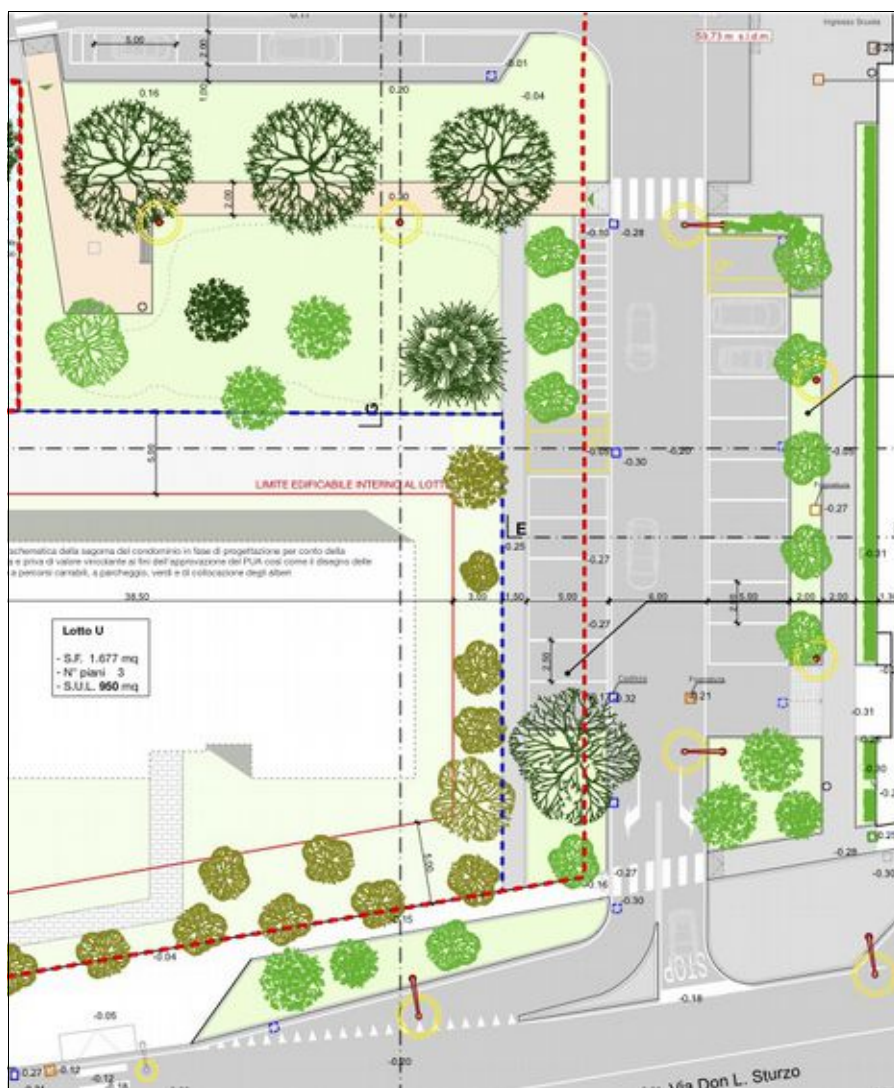




Foto 4: Le piantumazioni esistenti con alberi a medio fusto che si intende mantenere



Immagini con esempi di Paciamatura con telo paciamato rivestito in corteccia e piantumazione ad arbusti.

3.6. CALCOLO DEGLI STANDARD URBANISTICI

Ai sensi dell'art.20 delle NTO del PI vengono valutate le dotazioni minime di servizi:

INDICE		PARAMETRO DI RIFERIMENTO			PROGETTO
SUL	SUL Scheda n.55 (mq)	SCHEDA NORMA 55	950 mq		950 mq
Abitanti Teorici Insediabili		66,7 mq di SUL / abitante	950 / 66,7 = 14,25	14,25 a. t. i.	
				DOVUTI	CEDUTI
Standard		> 30,00 mq /abitante art.20 NTO del PI	30,00 * 14,25 =	> 427,50 mq	147 mq
minimeDotazioni	Parcheggi (P2)	> 1 mq / 10 mq SUL art.14 NTO del PI	1 * 950 / 10 =	> 95 mq	96
	Verde	Standard totali – Standard a parcheggio art. 20/c.3	427,50 – 95 =	> 332,50 mq	51
					da monetizzare 280,50 mq

3.7. PROPOSTA DI MONETIZZAZIONE PARZIALE DEGLI STANDARDS

Dati sia il particolare contesto urbano in cui si inserisce l'intervento (in cui abbondano gli spazi a parcheggio pubblico e privato) e sia la quantità e tipologia di opere da realizzare extra-ambito di PUA, si propone la cessione e sistemazione a verde e parcheggi di una porzione di 147 mq (v. tav. 3) e la monetizzazione delle restanti superfici a Standard a verde (280,50 mq totali).

Di seguito una tabella riassuntiva della proposta:

Contributo di sostenibilità: 950 mq x 80,00 €/mq = **76.000 €** **DOVUTO**

Monetizzazione restante parte a VERDE: 280,50 mq

costo aree 280,50 mq x 80,00 €/mq = 22.440 €

costo opere 280,50 mq x 76,00 €/mq = 21.318 €

Importo complessivo dovuto (monetizzazioni): 43.758 €

dovuti qualora venga realizzata la SUL massima del lotto

Lotto U: SUL = 950 mq uf = 0,32 x 51,00 €/mq = 48.450 €

Importo complessivo dovuto (oneri):	48.450 €
--	-----------------

Considerando le prescrizioni che la scheda norma indica:

- previsione marciapiede lungo via Scarabello;
- previsione della sistemazione a parcheggio dell'area extra ambito antistante la scuola con l'utilizzo di alberature in mezzzeria;
- previsione della sistemazione a verde dell'area comunale compresa nel perimetro dell'ambito

visto e considerato che tali opere non vengono realizzate solo per la necessità di soddisfare le prescrizioni ma costituiscono un tentativo di riqualificazione di un'area trascurata con la piena volontà di miglioramento dell'aspetto di una porzione del quartiere, e vengono aggiunte a queste una serie di ulteriori opere che si ritiene possano essere garanzia di un intervento di qualità.

Di seguito riportate:

- a) Diminuzione della superficie asfaltata e carrabile nell'area extra ambito di fronte alla scuola, da 1.332 mq a 518 mq, dunque dal 100% al 39 %;
- b) ampliamento delle aree verdi extra-ambito da 0 mq a 415 mq di progetto;
- c) realizzazione di opere oltre i limiti dell'extra ambito accordate con il settore coordinamento mobilità e traffico: nuove aiuole su via sturzo per nuovo incrocio, raddoppio del marciapiede lungo Via Scarabello, anziché il singolo prescritto nella scheda norma;
- d) modifica alla viabilità con il netto miglioramento dello stato attuale;
- e) in accordo con agsm predisposizione per un'eventuale futura modifica dell'illuminazione attualmente aerea, con predisposizione a terra di plinti e tubazioni lungo tutta la via;
- f) realizzazione di **969 mq** di marciapiedi e percorsi pedonali a fronte degli attuali **0 mq**, considerando anche la scelta di raddoppiare il marciapiede lungo via Scarabello richiesto in prescrizione di scheda ;

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Considerato che il totale delle opere da eseguire è stato quantificato in **135.666,08 €** come da computo metrico allegato, di cui di seguito è specificata la suddivisione per SUPER CATEGORIE:

QUADRO ECONOMICO dal computo metrico allegato FASCICOLO 8	
OPERE DA PRESCRIZIONE SCHEDA NORMA	€ 80.840,51
ONERI RELATIVI ALLA SICUREZZA DEL CANTIERE	€ 3.233,62
TOTALE OPERE DA PRESCRIZIONE SCHEDA NORMA	€ 84.074,13
OPERE FUNZIONALI	€ 49.607,64
ONERI RELATIVI ALLA SICUREZZA DEL CANTIERE	€ 1.984,31
TOTALE OPERE FUNZIONALI	€ 51.591,95
TOTALE OPERE	€ 135.666,08

Valutati gli oggettivi aspetti di qualità della proposta progettuale che sono stati preferiti agli adempimenti meramente quantitativi, considerate anche le modeste entità del nuovo edificio.

Considerando che gli standard urbanistici monetizzati (verde) hanno la medesima natura delle opere all'interno e all'esterno dell'ambito che si andranno a realizzare.

Si richiede che il valore delle monetizzazioni degli standard di cui sopra (43.758 €) non venga versato ma sia ricompreso all'interno del valore delle opere previste che si andranno a realizzare (135.666,08 €).

Si richiede inoltre, in fase di rilascio del titolo abilitativo edilizio, il diritto allo scomputo della somma calcolata per gli oneri di urbanizzazione secondo le tariffe vigenti (ad oggi fino a 48.450 €).

3.8. DISCIPLINA ECOLOGICA

La richiesta di densità arborea e arbustiva è di:

- Densità arborea (DA) 2 alberi / 100mq di ST quindi: $1.927 \text{ mq} / 100 \times 2 = \mathbf{39 \text{ alberi}}$
- Densità arbustiva (DAr) 2 arbusti / 100mq di ST quindi: $1.927 \text{ mq} / 100 \times 2 = \mathbf{39 \text{ arbusti}}$

Dopo alcuni colloqui con i tecnici del settore aree verdi del Comune di Verona sono state valutate le possibili suddivisioni delle specie arboree all'interno dei settori del PUA come di seguito riportate:

Suddivisione Aree	Alberi Esistenti	DI PROGETTO
Area destinata a Parco Pubblico ad ovest di Via Scarabello	5 alberi esistenti	6 alberi nuovi
Area attualmente in concessione al gruppo alpini a est di Via Scarabello	2 alberi esistenti	0 alberi nuovi
Area privata ceduta al Comune	1 alberi esistenti	1 alberi nuovi
Area extra ambito di PUA	0 alberi esistenti	16 alberi nuovi
Area privata	0 alberi esistenti	16 alberi nuovi
TOTALE	8 alberi	39 alberi

Area	Arbusti esistenti	DI PROGETTO
Area complessiva del PUA	0 arbusti esistenti	39 arbusti nuovi
TOTALE	0 arbusti	39 arbusti

Le specie arbustive conteggiate verranno poste tutte nell'area extra ambito in aderenza alla recinzione dell'edificio scolastico al fine di ridurre la visibilità dall'esterno del cortile, e mascherare la vista sgradevole di una tettoia per le biciclette posta all'interno.

Per quanto concerne la piantumazione delle diverse essenze arboree, è stata ritenuta appropriata la scelta di alberi come il *Fraxinus* e il *Pyrus Calleyana*.

In particolare è stato scelto di inserire dei filari di *Frassini* all'interno delle aree lungo le strade al fine di mitigare la presenza veicolare e aumentare l'ombrosità della via. Per alcuni altri spazi si è optato per la piantumazione a gruppi di *Pyrus Calleyana*, albero dal gradevole aspetto che con i fiori dal tenue colore chiaro in primavera migliorerà la prospettiva e il pregio dello spazio pubblico.



Fraxinus Excelsior



Pyrus Calleyana





Photinia fraseri

Secondo quanto disposto dal repertorio normativo del P.I. Sezione 1 scheda norma 55 ATO 3 la superficie permeabile deve essere almeno il 30% della Superficie Fondiaria

	Superficie	SPt		
ST	1.927 mq	30,00% Superficie Permeabile fondiaria Repertorio Normativo del P.I. Sezione 1 scheda norma 55 ATO 3	SP in aree in cessione	51,00 mq
			SPf	578 mq – 51 mq= 527 mq* ≥ 32,55 % della SF

*L'individuazione della S.P.f. all'interno del lotto unico viene rimandata in sede di presentazione del Progetto Edilizio

4. RETI SOTTOSERVIZI

Il soggetto attuatore del PUA, provvederà alla redazione dei progetti Esecutivi e alla realizzazione delle opere di urbanizzazione in conformità agli elaborati che costituiscono parte integrante del PUA e rispettando la normativa di riferimento. Le opere previste saranno conformi alla disciplina che regola l'abbattimento delle barriere architettoniche. Per quanto riguarda le specifiche tecniche si fa riferimento alle indicazioni poste in essere dai vari uffici e enti preposti:

- Coordinamento Mobilità e traffico
- Coordinamento Strade Giardini e arredo urbano
- Megareti
- Agsm
- Acque Veronesi

per quanto attiene alle varie soluzioni progettuali indicate si fa riferimento anche ai colloqui intercorsi con i tecnici dei singoli uffici.

4.1. RETE ACQUE NERE

Le caratteristiche delle modifiche alla rete, illustrate nella Tav. 8.4a, sono state concordate con Acque Veronesi e di fatto non si possono considerare opere pubbliche in quanto riguardano il solo allacciamento dei due lotti alla rete esistente lungo via Don L. Sturzo che verranno autorizzati e realizzati autonomamente in sede di rilascio del singolo titolo abilitativo.

4.2. RETE ACQUEDOTTO

Le caratteristiche delle modifiche alla rete, illustrate nella Tav. 8.4b, sono state concordate con Acque Veronesi e di fatto non si possono considerare opere pubbliche in quanto riguardano il solo allacciamento dei due lotti alla rete esistente lungo via Don L. Sturzo che verranno autorizzati e realizzati autonomamente in sede di rilascio del singolo titolo abilitativo.

Si provvederà inoltre all'installazione ed allacciamento di un nuovo contatore per l'impianto di irrigazione delle aree pubbliche.

4.3. GESTIONE ACQUE METEORICHE

Si fa riferimento alla Tav. 8.4e ed alla "Analisi Geologica, geomorfologica e idrogeologica dell'intervento" ed allo "Studio di compatibilità idraulica" che prevedono la realizzazione di un bacino di invaso per la captazione delle acque meteoriche delle aree pubbliche all'interno dell'ambito. Tale bacino sarà realizzato con un area ribassata trattata con il verde come luogo di raccolta dell'eventuale sovrabbondanza d'acqua piovana ricadente sulle aree pubbliche.

Per le aree private, la compatibilità idraulica e l'assolvimento delle indicazioni secondo il repertorio Normativo Sezione 8, è demandata in sede di permesso di costruire dell'intervento edilizio.

4.4. RETE GAS

Le caratteristiche delle modifiche alla rete, illustrate nella Tav. 8.4c RETI DI PROGETTO-GAS, sono state concordate con MEGARETI e di fatto non si possono considerare opere pubbliche in quanto riguardano il solo allacciamento dei due lotti alla rete esistente lungo via Don L. Sturzo che verranno autorizzati e realizzati autonomamente in sede di rilascio del singolo titolo abilitativo.

4.5. RETE ENERGIA ELETTRICA

Le caratteristiche delle modifiche alla rete, illustrate nella Tav. 8.4d RETI DI PROGETTO-ENERGIA ELETTRICA, sono state concordate con MEGARETI e di fatto non si possono considerare opere pubbliche in quanto riguardano il solo allacciamento dei due lotti alla rete esistente lungo via Don L. Sturzo che verranno autorizzati e realizzati autonomamente in sede di rilascio del singolo titolo abilitativo.

4.6. RETE TELEFONICA

Sarà cura del costruttore del singolo lotto contattare in fase di cantiere Telecom Italia tramite invio email al allacciofabbricati.nordest@telecomitalia.it e indicare la richiesta di allaccio per la definizione delle infrastrutture da predisporre.

4.7. RETE ILLUMINAZIONE PUBBLICA

Per l'attuazione del P.U.A. è stato realizzato un calcolo illuminotecnico ai fini della determinazione del numero e tipologia dei corpi illuminanti necessari.

Le caratteristiche del progetto sono state discusse con AGSM ed illustrate nella Tav. 8.4f. Il progetto prevede l'installazione di n.11 punti di pubblica illuminazione di cui n.1 in sostituzione di un lampione esistente in via Don L. Sturzo (spostato per migliorare la luminosità dell'intersezione) e n.2 in sostituzione di due lampioni esistenti lungo via Scarabello che verranno spostati dal lato opposto della via.

AGSM ha inoltre chiesto la posa in opera lungo tutta via Scarabello della predisposizione per la sistemazione dell'illuminazione con l'installazione dei pozzetti e delle tubazioni atti ad accogliere in futuro i nuovi pali ed allacciamenti in luogo dell'attuale illuminazione sospesa.

4.8. IRRIGAZIONE AREE VERDI PUBBLICHE

Nella Tav. 8.4g è rappresentato lo schema dell'impianto di irrigazione delle aree pubbliche con l'individuazione dei vari settori, dei sistemi ad irrigazione idrodinamici, idrostatici e a goccia.

S. d'A. B. S.r.l.	
STUDIO d'ARCHITETTURA Bonetti	
37121 Verona - Lungadige Panvinio n° 19 - tel e fax +39 045 592516	
e-mail: abonetti@libero.it pec: tobiabonetti@archiworldpec.it	
RELAZIONI	FASCICOLO 5
5.2 - SCREENING VIABILISTICO	Scala: -

S d'A. B.

S.r.l.

STUDIO d'ARCHITETTURA Bonetti

37121 Verona Lungadige Panvinio n°19 tel e fax +39 045 592516

e-mail: abonetti@libero.it

pec: tobiabonetti@archiworldpec.it

COMUNE DI VERONA

PIANO URBANISTICO ATTUATIVO DI RIQUALIFICAZIONE DI LOTTO IN LOCALITA' BORGO MILANO (A.T.O.3) – VIA STURZO – VIA SCARABELLO

Scheda norma n. 55 - approvata con D.C.C. n.91 del 23.12.2012

RELAZIONE ILLUSTRATIVA NUOVA VIABILITA'

Il progettista

Arch. Tobia Bonetti

INDICE

1.AMBITO DI INTERVENTO.....	3
2.ANALISI DELLA VIABILITA' ESISTENTE INTERNA ALL'AREA.....	5
3.PROPOSTA DELLA NUOVA VIABILITA'.....	8
3.1.LA NUOVA FERMATA DELL'AUTOBUS.....	8

1. AMBITO DI INTERVENTO

L'area oggetto del P.U.A. scheda norma n.55, è localizzata in Borgo Milano, ad ovest della città antica, nei pressi dello stadio, nella porzione meridionale di Via San Marco, direttrice di collegamento con gli abitati di San Massimo e Lugagnano. L'ambito è definito da Via Scarabello e Via Sturzo e confina ad ovest con il campo sportivo e a sud con la Scuola Elementare Antonio Vivaldi; a nord sono presenti fabbricati residenziali e alcuni stabili ad uso artigianale.

La superficie individuata dall'ambito, comprende il lotto di proprietà Zanini in aderenza a Via Sturzo (mapp.123), e alcune aree di proprietà comunale come la porzione terminale di via Scarabello che si congiunge a via Sturzo, pur non essendone effettivamente collegata per la presenza di guard-rail, utilizzata come parcheggio antistante la scuola elementare. Sono incluse nell'ambito le due aree laterali a Via Scarabello, la prima verso ovest adibita a zona verde, la seconda verso est attualmente in concessione agli alpini del gruppo A.N.A. sez. Borgo Milano, nella quale è stato inserito il vagone ferroviario e sono stati effettuati recentemente dei lavori di pavimentazione e recinzione dello spazio.



Fotopiano: individuazione area oggetto di P.U.A.

S d'A. B. S.r.l.
STUDIO d'ARCHITETTURA Bonetti

37121 Verona Lungadige Panvinio n°19 tel +39 045 592516 e-mail: abonetti@libero.it

2. ANALISI DELLA VIABILITA' ESISTENTE INTERNA ALL'AREA

L'area interessata dal P.U.A. si condensa attorno a Via Scarabello e Via Sturzo.

I settori esterni all'ambito del PUA, che sono comunque inclusi all'interno del ripensamento e la riprogettazione dell'area, sono il tratto iniziale e terminale di via Scarabello.

La situazione della viabilità attuale lungo Via Scarabello è dovuta alla probabile assenza nel passato di una riflessione generale sull'area, la quale ha tristemente impresso a tutta la via il carattere della provvisorietà.

Attualmente il flusso dei veicoli lungo la via è consentito con doppio senso di marcia fino al raggiungimento del grande spazio destinato a parcheggio davanti alla scuola. Qui, causa la presenza di guard-rail che impedisce il collegamento con Via Sturzo, i veicoli effettuano l'inversione e si reimmettono nel tratto rettilineo della stessa via. Ad oggi, il parcheggio, si configura come uno spazio vuoto, privo dei caratteri che stabiliscono un'appropriata fruibilità degli spazi e una propria identità.

Lungo tutta Via Scarabello non è presente la segnaletica orizzontale, pertanto l'intera via è costipata di automobili che in maniera poco appropriata e confusa occupano gli spazi a destra e a sinistra della striscia asfaltata.

Non esistono marciapiedi lungo tutta la via, non è presente un solo metro quadro di percorso pedonale. I pochi studenti delle scuole elementari che decidono di recarsi a scuola a piedi si confrontano ogni mattina con il traffico delle auto che sopraggiunge da via S.Marco. Osservando la situazione alle ore di maggior traffico, la mattina, prima dell'apertura delle scuole e al termine delle lezioni, si percepisce la difficoltà dei pedoni che sono costretti a strisciare laddove è possibile zigzagando tra le auto parcheggiate e facendo attenzione alle macchine che sopraggiungono in gran fretta da via San Marco e quelle che tornano indietro dopo aver "scaricato" il figlio davanti al cancello.

Non ci si può stupire dunque se il nostro paese e la nostra città non si caratterizzano per la cultura della pedonalità, e se la quantità di bambini che si reca a scuola a piedi o in bicicletta è tra le più basse d'Europa.



Foto 1: vista lungo via Scarabello: si notino i pedoni con le attuali condizioni dove sono costrtti a transitare



Foto 2: Vista del piazzale e dei guard rail

S d'A. B. S.r.l.
STUDIO d'ARCHITETTURA Bonetti

37121 Verona Lungadige Panvinio n°19 tel +39 045 592516 e-mail: abonetti@libero.it



Foto 3: vista dello slargo cieco in fondo a via Scarabello con genitori in attesa dei figli in sosta all'interno della strada



Foto 4: vista dello slargo cieco in fondo a via Scarabello

S d'A. B. S.r.l.
STUDIO d'ARCHITETTURA Bonetti

37121 Verona Lungadige Panvinio n°19 tel +39 045 592516 e-mail: abonetti@libero.it

3. PROPOSTA DELLA NUOVA VIABILITA'

L'opportunità offerta dalla prescrizione di realizzare il marciapiede lungo Via Scarabello, implica in un certo modo al ripensamento della viabilità interna alla microzona. Si propone quindi di modificare l'attuale assetto viario a due sensi di marcia, rendendolo ad un solo senso.

Tale necessità deriva dal restringimento della corsia stradale dovuto alla presenza del nuovo marciapiede che si è deciso di raddoppiare sul lato opposto. Sul lato sinistro, ove possibile, si ritiene utile definire degli spazi destinati al parcheggio, compatibilmente con gli ingressi carrai delle palazzine presenti lungo la via.

La scelta iniziale di porre il marciapiede di 1,50 m sul lato sinistro è stata superata dopo i colloqui con i tecnici degli uffici della Mobilità e Traffico e delle Strade e Giardini, in cui è stata espressa la volontà di porre maggior risalto al lato destro della corsia stradale vista la presenza di un numero maggiore di ingressi carrai e pedonali. E' stato deciso dunque di inserire un secondo marciapiede, rendendo quello di destra il principale di larghezza 1,50m e a sinistra un marciapiede "a raso" secondario di larghezza 1,10m.

Tale scelta ha determinato un restringimento notevole ma concordato della corsia carrabile che si è pensato possa essere motivo di rallentamento del traffico al fine di mantenere una certa secondarietà della via.

Ulteriore modifica dell'assetto precedentemente presentato, riguarda la collocazione degli stalli perimetrati a parcheggio, che si è deciso di porre sul lato sinistro compatibilmente con gli ingressi pedonali e carrabili, potendone inserire un numero maggiore. In prossimità dell'area verde invece si è ritenuto utile mantenerli sul lato di destra. Questa volontà progettuale, ha determinato la formazione di un leggero disassamento del rettilineo stradale, che si propone come scelta formale utile non solo come elemento dissuasore della velocità, ma come risalto del punto di connessione con il percorso pedonale dell'area verde. Non si è optato per la soluzione che lo schema allegato al parere dell'ufficio mobilità e traffico proponeva riguardo alla prosecuzione del marciapiede sul lato destro della carreggiata, perchè si è ritenuto utile terminare il marciapiede nel punto di contatto con il percorso pedonale del parco pubblico. Il percorso pedonale diventa dunque marciapiede e attraverso tale scelta progettuale i pedoni, costretti al passaggio dentro la piccola zona verde, diventano i primi riqualificatori dello spazio il quale non sarà, come sta accadendo oggi trascurato e abbandonato ma costantemente fruito e percorso.

Nell'altra porzione extra ambito, ove previsto il ridisegno dello spazio del parcheggio, si propone di realizzare a ridosso dell'ingresso scolastico uno spazio rialzato alla stessa quota del marciapiede che sopraggiunge da via Scarabello. Quest'area diventerà il nuovo piazzale della scuola elementare e avrà la funzione di allontanare lo spazio stradale con il passaggio delle macchine dall'ingresso scolastico.

Il flusso di automobili che percorrerà via Scarabello, a fronte del collegamento con via Sturzo sarà dunque dimezzato. Inoltre, viste le dimensioni piuttosto ridotte della nuova strada, il limite che verrà

imposto dei 30 km/h e le scelte formali utili alla diminuzione della velocità, non si ritiene come invece è stato espresso in sede di Conferenza dei Servizi dal presidente della Circoscrizione che possa essere bretella comoda per scavalcare il semaforo tra via San Marco e Via Sturzo.

I colloqui con i tecnici dell'ufficio Coordinamento Mobilità e Traffico hanno reso possibile apprendere delle indicazioni per la progettualità del raccordo con Via Sturzo. In particolare, è stato consigliato di realizzare delle aiuole verdi in rilievo nel punto di incrocio le quali vanno a configurare la forma delle corsie di immissione.

A sinistra dopo lo stop si prosegue in direzione stadio, a destra è stato ritenuto utile porre una corsia per l'immissione dei veicoli su via Sturzo.



Estratto dalla Tav.07 – Progetto Planivolumetrico

3.1.1. LA NUOVA FERMATA DELL'AUTOBUS

Le modifiche alla viabilità hanno causato anche il ripensamento della collocazione dello spazio destinato alla sosta degli autobus che prima era di fronte ai guard rail che occludevano la via.

La nuova scelta progettuale ha portato a ridefinire questa zona a ridosso dell'incrocio che si andrà a realizzare. Per garantire la possibilità di attesa degli studenti e per distanziare dall'incrocio lo spazio della sosta del bus, si è scelto di realizzare un'isola pedonale.



La fermata dell'autobus attuale

COMUNE DI VERONA

PIANO URBANISTICO ATTUATIVO DI RIQUALIFICAZIONE DI LOTTO IN LOCALITA' BORGO MILANO (A.T.O.3) – VIA STURZO – VIA SCARABELLO

Scheda norma n. 55 - approvata con D.C.C. n.91 del 23.12.2012

RELAZIONE ILLUSTRATIVA DELLE OPERE OGGETTO DI SOSTITUZIONE DELLA MONETIZZAZIONE

Il progettista

Arch. Tobia Bonetti

S. D. A. B. srl
Studio d'Architettura Bonetti

Lungadige Panvinio 19 - 37121 - VERONA
Tel: 045.592516 mobile +39.3496730254 e-mail: abonetti@libero.it tobiabonetti@gmail.com P.I.: 04424250233

1. ANALISI DELLA VIABILITA' ESISTENTE INTERNA ALL'AREA

L'area interessata dal P.U.A. si condensa attorno a Via Scarabello e Via Sturzo.

I settori esterni all'ambito del PUA, che sono comunque inclusi all'interno del ripensamento e la riprogettazione dell'area, sono il tratto iniziale e terminale di via Scarabello.

La situazione della viabilità attuale lungo Via Scarabello è dovuta alla probabile assenza nel passato di una riflessione generale sull'area, la quale ha tristemente impresso a tutta la via il carattere della provvisorietà.

Attualmente il flusso dei veicoli lungo la via è consentito con doppio senso di marcia fino al raggiungimento del grande spazio destinato a parcheggio davanti alla scuola. Qui, causa la presenza di guard-rail che impedisce il collegamento con Via Sturzo, i veicoli effettuano l'inversione e si reimmettono nel tratto rettilineo della stessa via. Ad oggi, il parcheggio, si configura come uno spazio vuoto, privo dei caratteri che stabiliscono un'appropriata fruibilità degli spazi e una propria identità.

Lungo tutta Via Scarabello non è presente la segnaletica orizzontale, pertanto l'intera via è costipata di automobili che in maniera poco appropriata e confusa occupano gli spazi a destra e a sinistra della striscia asfaltata.

Non esistono marciapiedi lungo tutta la via, non è presente un solo metro quadro di percorso pedonale. I pochi studenti delle scuole elementari che decidono di recarsi a scuola a piedi si confrontano ogni mattina con il traffico delle auto che sopraggiunge da via S.Marco. Osservando la situazione alle ore di maggior traffico, la mattina, prima dell'apertura delle scuole e al termine delle lezioni, si percepisce la difficoltà dei pedoni che sono costretti a strisciare laddove è possibile zigzagando tra le auto parcheggiate e facendo attenzione alle macchine che sopraggiungono in gran fretta da via San Marco e quelle che tornano indietro dopo aver "scaricato" il figlio davanti al cancello.

S. D. A. B. srl
Studio d'Architettura Bonetti

2. PROPOSTA DELLA NUOVA VIABILITA'

L'opportunità offerta dalla prescrizione di realizzare il marciapiede lungo Via Scarabello, implica in un certo modo al ripensamento della viabilità interna alla microzona. Si propone quindi di modificare l'attuale assetto viario a due sensi di marcia, rendendolo ad un solo senso.

Tale necessità deriva dal restringimento della corsia stradale dovuto alla presenza del nuovo marciapiede che si è deciso di raddoppiare sul lato opposto. Sul lato sinistro, ove possibile, si ritiene utile definire degli spazi destinati al parcheggio, compatibilmente con gli ingressi carrai delle palazzine presenti lungo la via.

La scelta iniziale di porre il marciapiede di 1,50 m sul lato sinistro è stata superata dopo i colloqui con i tecnici degli uffici della Mobilità e Traffico e delle Strade e Giardini, in cui è stata espressa la volontà di porre maggior risalto al lato destro della corsia stradale vista la presenza di un numero maggiore di ingressi carrai e pedonali. E' stato deciso dunque di inserire un secondo marciapiede, rendendo quello di destra il principale di larghezza 1,50m e a sinistra un marciapiede "a raso" secondario di larghezza 1,10m.

Tale scelta ha determinato un restringimento notevole ma concordato della corsia carrabile che si è pensato possa essere motivo di rallentamento del traffico al fine di mantenere una certa secondarietà della via.

Ulteriore modifica dell'assetto precedentemente presentato, riguarda la collocazione degli stalli perimetrali a parcheggio, che si è deciso di porre sul lato sinistro compatibilmente con gli ingressi pedonali e carrabili, potendone inserire un numero maggiore. In prossimità dell'area verde invece si è ritenuto utile mantenerli sul lato di destra. Questa volontà progettuale, ha determinato la formazione di un leggero disassamento del rettilineo stradale, che si propone come scelta formale utile non solo come elemento dissuasore della velocità, ma come risalto del punto di connessione con il percorso pedonale dell'area verde. Non si è optato per la soluzione che lo schema allegato al parere dell'ufficio mobilità e traffico proponeva riguardo alla prosecuzione del marciapiede sul lato destro della carreggiata, perchè si è ritenuto utile terminare il marciapiede nel punto di contatto con il percorso pedonale del parco pubblico. Il percorso pedonale diventa dunque marciapiede e attraverso tale scelta progettuale i pedoni, costretti al passaggio dentro la piccola zona verde, diventano i primi riqualificatori dello spazio il quale non sarà, come sta accadendo oggi trascurato e abbandonato ma costantemente fruito e percorso.

Nell'altra porzione extra ambito, ove previsto il ridisegno dello spazio del parcheggio, si propone di realizzare a ridosso dell'ingresso scolastico uno spazio rialzato alla stessa quota del marciapiede che sopraggiunge da via Scarabello. Quest'area diventerà il nuovo piazzale della scuola elementare e avrà la funzione di allontanare lo spazio stradale con il passaggio delle macchine dall'ingresso scolastico.

S. D. A. B. srl
Studio d'Architettura Bonetti

Il flusso di automobili che percorrerà via Scarabello, a fronte del collegamento con via Sturzo sarà dunque dimezzato. Inoltre, viste le dimensioni piuttosto ridotte della nuova strada, il limite che verrà imposto dei 30 km/h e le scelte formali utili alla diminuzione della velocità, non si ritiene come invece è stato espresso in sede di Conferenza dei Servizi dal presidente della Circoscrizione che possa essere bretella comoda per scavalcare il semaforo tra via San Marco e Via Sturzo.

I colloqui con i tecnici dell'ufficio Coordinamento Mobilità e Traffico hanno reso possibile apprendere delle indicazioni per la progettualità del raccordo con Via Sturzo. In particolare, è stato consigliato di realizzare delle aiuole verdi in rilievo nel punto di incrocio le quali vanno a configurare la forma delle corsie di immissione.

A sinistra dopo lo stop si prosegue in direzione stadio, a destra è stato ritenuto utile porre una corsia per l'immissione dei veicoli su via Sturzo.

3. LA NUOVA FERMATA DELL'AUTOBUS

Le modifiche alla viabilità hanno causato anche il ripensamento della collocazione dello spazio destinato alla sosta degli autobus che prima era di fronte ai guard-rail che occludevano la via.

La nuova scelta progettuale ha portato a ridefinire questa zona a ridosso dell'incrocio che si andrà a realizzare. Per garantire la possibilità di attesa degli studenti e per distanziare dall'incrocio lo spazio della sosta del bus, si è scelto di realizzare un'isola pedonale.

4. CONCLUSIONI

Alla luce di quanto presentato, visto il progetto e le oggettive migliorie apportate alla viabilità interna ed alla fruibilità degli spazi si chiede di tenere in considerazione ai fini della richiesta di scomputo della monetizzazione, le necessarie opere complementari allo sviluppo dell'intero progetto.

Si evidenzia di seguito il dettaglio delle maggiori opere che questa scelta progettuale ha comportato.

S. D. A. B. srl
Studio d'Architettura Bonetti