

RELAZIONE ILLUSTRATIVA E RELAZIONE SUGLI EFFETTI DELLA MOBILITA'

ELABORATI PROGETTUALI

Il progetto di piano risulta composto dai seguenti elaborati, costituenti la proposta di PUA con progetto preliminare delle opere di urbanizzazione.

TAV 1: Estratto del Piano degli Interventi – Definizione dell'ambito di intervento.

TAV 2: Rappresentazione dei Vincoli Gravanti sull'area.

TAV 3: Planimetria Catastale con sovrapposizione dell'ambito di intervento.

TAV 4: Cartografia dello stato di fatto.

TAV 5: Planimetria delle infrastrutture a rete esistenti.

TAV 6: Analisi Geologia, Geomorfologica e Idrogeologica dell'intervento e studio di compatibilità idraulica.

TAV 7: Progetto planivolumetrico.

TAV 8: Individuazione delle aree da cedere o vincolare.

TAV 9: Schema delle opere di urbanizzazione e delle infrastrutture a rete.

TAV 10: Relazione illustrativa del progetto di PUA.

TAV 11: Norme di Attuazione.

TAV 12: Prontuario per la mitigazione ambientale.

TAV 13: Schema di convenzione.

TAV 14: Capitolato e il preventivo sommario di spesa.

TAV 15: Dichiarazione di non avvio procedura VINCA.

AMBITO DI INTERVENTO

Il perimetro dell'ambito di intervento del PUA coincide con il perimetro fissato dal PI e dalla scheda Norma e ricomprende i mappali identificativi catastali riportati nell'accordo di pianificazione sottoscritto e più precisamente:

FOGLIO	MAPPALE	DITTA INTESTARIA	HA	ARE	CA
251	61	Chiavegato ed altri		8	33
251	171	Chiavegato ed altri		8	85
251	172	Chiavegato ed altri		43	62
251	173	Chiavegato ed altri			90
251	156	Centro Casa Srl		4	85
251	391	San Marco Costruzioni Srl			12
251	60	Comune di Verona		24	25
251	186	Comune di Verona		13	59
251	159	Comune di Verona		2	12
251	190	Comune di Verona		3	70
251	201	Comune di Verona			7
251	174	Comune di Verona			50
251	232	Comune di Verona			83
251	233	Comune di Verona		1	84
251	184	Comune di Verona			5
251	62	Proprietà di terzi ma non soggette a modifica			75
251	175	Proprietà di terzi ma non soggette a modifica		1	50
251	182 (parte)	Comune di Verona			3

Tutti i mappali sono di proprietà dei sottoscrittori dell'accordo di pianificazione e richiedenti il PUA, ad esclusione dei mappali del Comune di Verona e dei mappali 62 e 175 che però non sono modificati.

L'ambito di intervento del PUA in oggetto ha quindi una ST di mq: 11.590

FLESSIBILITA' ART. 4 COMMA 1 LETTERA D)

Premesso che:

- 1) nella Tavola 6.1 delle Opere pubbliche programmatiche del Piano degli Interventi e nell'elenco delle Opere pubbliche inserito nella Relazione Programmatica del medesimo Piano degli interventi, la porzione di ambito che coinvolge il PUA relativo alla scheda Norma n.67, era previsto l'allargamento del parcheggio e del giardino adiacente l'Asilo Comunale.
- 2) Lo studio dell'area in questione ha evidenziato esigenze viabilistiche e qualitative di intervento che proponiamo nel PUA.
- 3) Che il PUA, dopo un'analisi condotta anche con gli uffici tecnici comunali, prevede la realizzazione di un percorso pedonale che completi la permeabilità pedonale fra l'edificato della zona.
- 4) Che nel PUA è stato inserito, con accordo anche del PUA adiacente e dopo aver consultato gli uffici competenti, la realizzazione di un nuovo tratto stradale, di una rotonda di ampie dimensioni, di parcheggi lungo strada in Via Cristofori e Via Pirandello.
- 5) Che nel PUA è previsto l'allargamento del parcheggio esistente in Via Pirandello oltre che, lo spostamento dello stesso in una zona più idonea ad essere fruibile dall'utenza della vicina scuola, in modo tale, infatti, i genitori possano sostare ed evitare di dover far attraversare la strada agli utenti della scuola.
- 6) Una porzione del lotto è soggetta a bonifica prima dell'esecuzione delle opere in quanto sono stati ritrovati materiali inerti di demolizioni edili a riempimento di una cava presente nel dopo guerra.

Valutato che:

- 1) Il costo di tali interventi risulta essere maggiore rispetto ai valori tabellari delle Opere di Urbanizzazioni Primarie e Secondarie per un intervento di tali dimensioni.
- 2) L'aumento del 15% della SUL prevista da scheda Norma (3.500 mq) comporta un aumento di SUL di 525 mq e di conseguenza un aumento del contributo di solidarietà di $525 \text{ mq} \times 80 \text{ €/mq} = 42.000,00 \text{ euro}$ rispetto al contributo di solidarietà già concordato di 280.000,00 euro.
- 3) Tale aumento verrà distribuito su più lotti e che quindi non comporterà alcun aumento del numero di piani previsti dalla scheda norma

- 4) Comunque, il numero massimo di piani che il progetto prevede risulta essere allineato con i piani dell'isolato e quindi un numero massimo di 5 piani rispetto ai 6 previsti dalla scheda Norma.
- 5) Il PUA soddisfa tutti gli indici stereometrici calcolati rispetto ad una SUL aumentata del 15%.
- 6) Per il soggetto attuatore, alla luce dei costi evidenziati nel computo metrico di cui alla tavola 14, la fattibilità economica degli interventi pubblici descritti nelle premesse e raffigurati negli elaborati non è sostenibile se non riconoscendo un aumento della Superficie Utile Lorda.

Si richiede:

Ai sensi dell'art.4 delle NTO del PI una variazione degli indici stereometrici della scheda norma nella misura del 15% e sempre nei limiti di dimensionamento del PAT per l'ATO in cui ricade l'intervento. Specificiamo che l'incremento di SUL è assoggettato al contributo di sostenibilità. Quindi un aumento di SUL di 525 mq; ovvero da 3.500 mq a 4.025 mq totali.

COERENZA CON LO SCHEMA PROGETTUALE DELLA SCHEDA NORMA E/O CON LO SCHEMA PROGETTUALE ALLEGATO ALL'ACCORDO

Il PUA di progetto insiste su un'area situata nel Comune di Verona compresa fra Via Pascoli e Via Pirandello. L'area in questione risulta come un refuso non costruito di una zona a prevalente destinazione residenziale nei pressi del quartiere Stadio.

Successivamente vedremo nel dettaglio di come l'area in questione era identificata come una zona a servizi nell'ormai sorpassato PRG. Tale area non aveva raggiunto il suo compimento nel corso degli anni, sulla stessa era stato presentato, in passato, un progetto di PIRU anch'esso però non autorizzato dalla Spettabile Amministrazione Comunale.

Il lotto, identificato nelle tavole di progetto con i proprietari identificati nelle stesse, è stato per anni quindi lasciato a verde incolto, privo di uno scopo urbanistico e normalmente mantenuto dai proprietari senza però valorizzarne l'aspetto sia funzionale che estetico.

Le manifestazioni di interessi sono state l'occasione, colta dagli attuali proprietari, per valorizzare anche urbanisticamente tale sedime, ed il percorso svolto con l'Amministrazione ha trovato compimento nella attuale presentazione del presente PUA che, una volta autorizzato, consentirà la possibilità di edificare dei volumi residenziali ma donerà anche alla

città di Verona ed al quartiere una nuova viabilità più efficiente, una grande parco usufruibile dalla cittadinanza e dal vicino scuola materna, un implemento ed una miglioria delle urbanizzazioni e dei sottoservizi e di tutta la zona.

L'occasione che stiamo presentando appare quindi come una grande rivoluzione all'interno del quartiere, soprattutto se pensata assieme agli altri PUA presentati o in fase di elaborazione della zona, con un notevole miglioramento dell'insieme, del quale, il presente PUA, appare essere il cuore e il segno più importante.

Inquadramento urbanistico

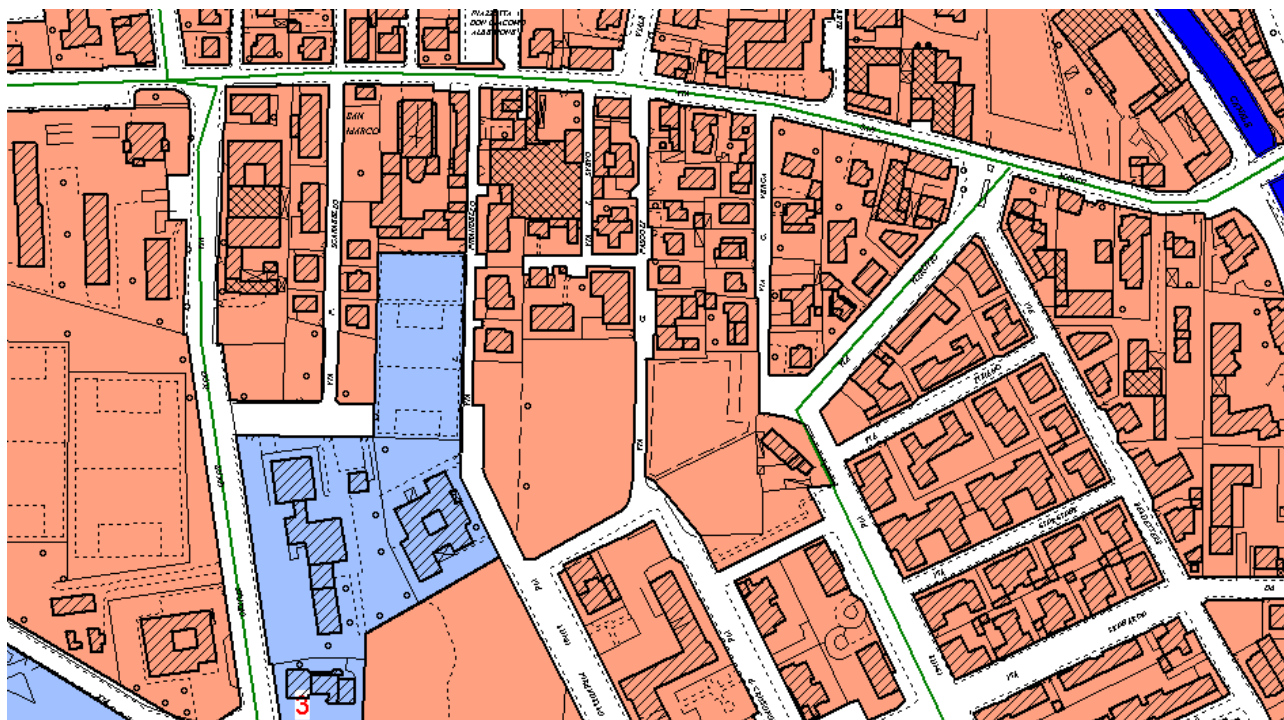
Come accennato nell'introduzione, e come si evince dall'immagine riportata, tale area era destinata ad area servizi all'interno del PRG del Comune di Verona.

Subito appare visibile come la richiesta del PRG appariva come non più attuale delle richieste del loco e, mi sia permesso di evidenziare, non calzante dal punto di vista della viabilità.

Nell'immagine è riportato un estratto del PRG in essere fino all'approvazione del Piano degli Interventi.



Non ci dilunghiamo sulle singole particolarità degli strumenti urbanistici ormai attuali. Evidenziamo, per correttezza di cronaca, la tavola n. 4 del PAT che precede il processo autorizzativo ora presentato.



La presentazione di interessi proposta, voleva evidenziare quelle che erano le necessità del quartiere, soprattutto nel rispetto della scuola e della valorizzazione del parco e delle necessità viabilistiche. Di seguito riportiamo un estratto della presentazione, assolutamente ancora precedente e diversa dal punto di vista dei dati stereometrici, della manifestazione di interessi.



Inserimento nel lotto identificato nella tavola precedente.
L'idea riprende il tessuto urbano esistente sia come distribuzione spaziale che come dimensioni e proporzioni dei fabbricati. Non appare una scelta felice infatti l'uscita di scala dell'urbanizzazione esistente. Sud del nostro lotto trattato.

Si inizia a notare la nuova viabilità proposta e i benefici soprattutto per l'asilo e il quartiere con il collegamento anche del sistema verde esistente.

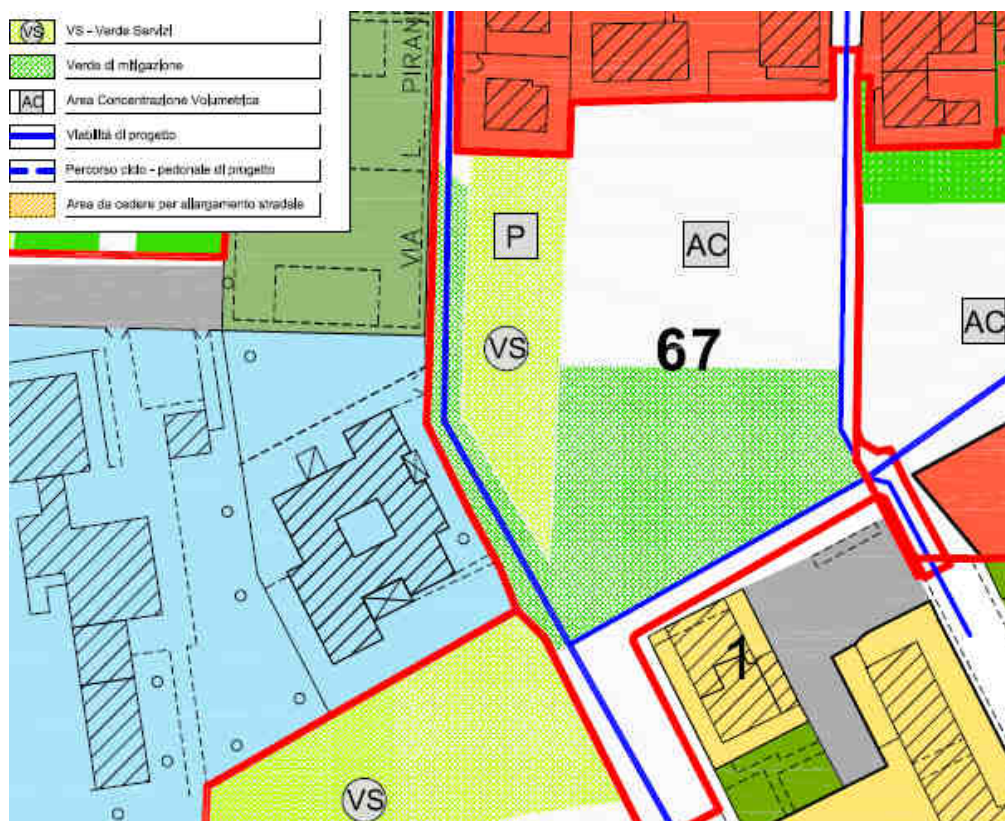


Alcune linee, come si nota, rispecchiano le linee guida ancora valide nel progetto odierno. La scheda norma di base, infatti, riporta una diversa possibilità di progetto che una volta sviluppata si è rilevata, di comune accordo fra tecnici dell'amministrazione comunale, progettisti e proprietari, meno efficace e calzante.

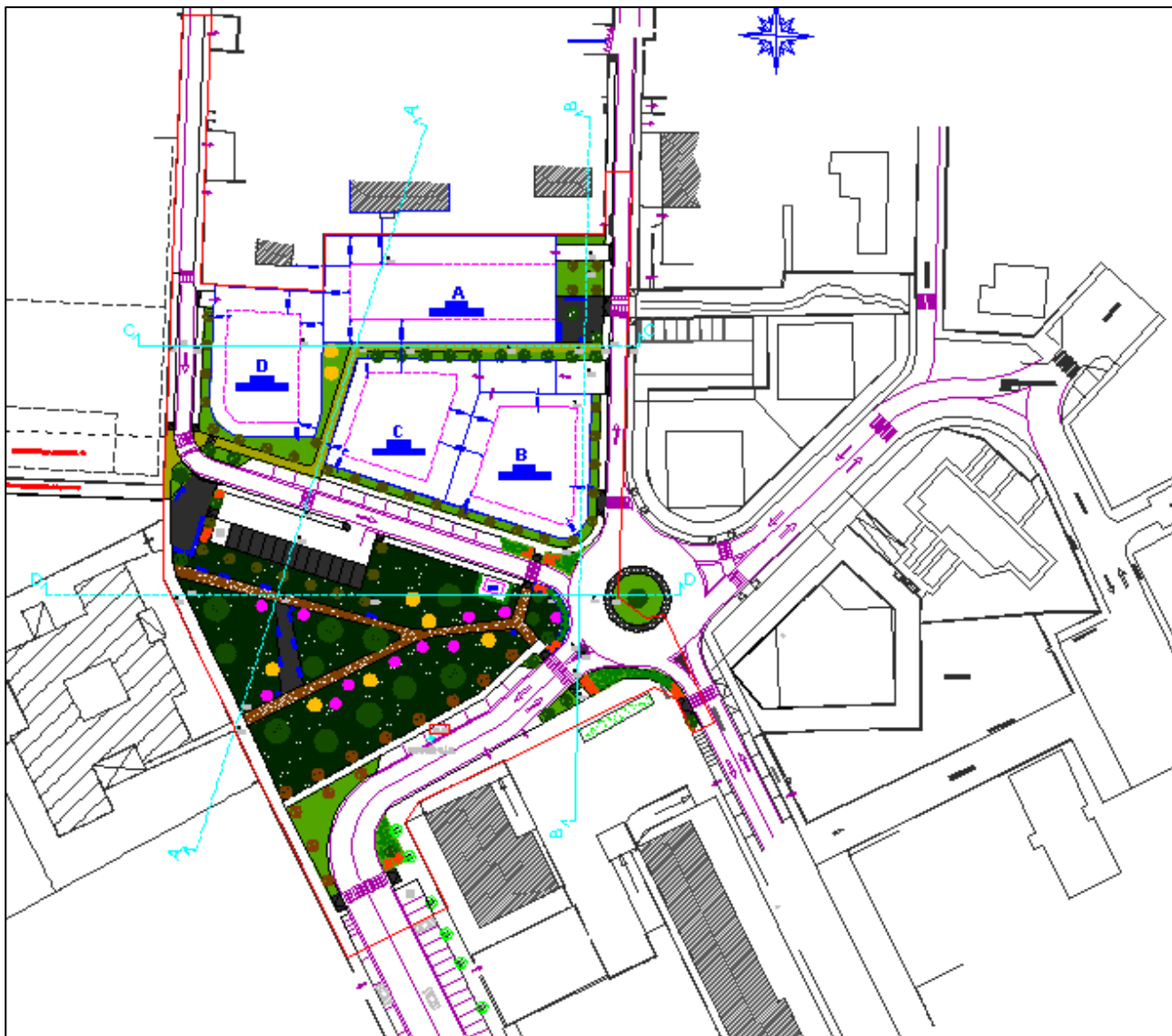
Abbiamo quindi deciso, di comune accordo, di cogliere alcune intuizioni della manifestazione di interessi presentata e completarle con i dati stereometrici, attenzioni progettuali allora non note (non si conoscevano infatti le intenzioni dei lotti vicini) della scheda norma a tutti nota.

Riporto, anche se in scala assolutamente ridotta, un estratto della stessa.

Le modifiche più evidenti sono legate alla viabilità, non solo in quella strettamente prossima al lotto, ma nel suo complesso, nella sua interezza e collegamento con il resto della viabilità cittadina e della necessità del quartiere. Si vuole far notare, oltre alla viabilità automobilistica, una accurata progettualità e sensibilità per i percorsi pedonali e ciclopeditoni in relazione con i lotti limitrofi, con l'obiettivo di creare un continuo di tale rete di mobilità alternativa.



Per completezza della spiegazione riportiamo sopra la scheda Norma n.67 e di sotto, invece, lo schema del PUA presentato.



Lo stato di fatto

L'ambito è attualmente costituito da alcune strade comunali, dei residui di terreno edificato e nella sua grande quantità, da un terreno verde recintato non curato. La cura attuale è il taglio annuale che la proprietà esegue in modo da mantenere accettabile il loco. Tale spazio verde, non è assolutamente per la città e ne sfruttato da essa.

La zona manca inoltre di un compimento di opere urbanistiche, a partire dal semplice marciapiede, ai sottoservizi che nella zona sono molto limitati e carenti. Il grande lavoro del progetto, oltre a quello visibile dalle tavole architettoniche, è infatti stato relativo alla diagnosi e successivamente al miglioramento dei sottoservizi principali come energia elettrica, gas, acqua e fognatura.

Il lotto quindi attualmente appare come una frattura, si vede ma abbandonata, in una zona residenziale, la cui strada attualmente sono lingue di asfalto non contenute, con parcheggi casuali a filo strada.

Il ritrovamento dei rifiuti

Durante le operazioni di indagine preliminare condotte dal Dott. Rizzotto in merito agli elaborati relativi alle relazioni e analisi geologiche geotecniche, in alcune trincee si sono rinvenuti tracce di rifiuti che paiono essere completamente inerti. Per una maggiore dettaglio si prega di fare riferimento alla relazione specifica condotta dal Dott. Rizzotto.

Poiché i PUA hanno una tempistica autorizzativa e una possibilità di spazio temporale per la costruzione molto lunga, abbiamo pensato di proporre, vista anche la natura dei rifiuti, di non procedere immediatamente alla rimozione degli stessi ma di mettere in opera tale rimozione solo al momento dell'edificazione del PUA e dei lotti.

Appare infatti molto delicato, procedere in tempi diversi dalla realizzazione del costruito, alla rimozione di tale rifiuto in quanto potrebbe essere necessario aprire uno scavo molto importante che rimarrebbe in una situazione critica per molto tempo.

In questa relazione, l'accento a tale fatto era dovuto ma evitiamo di specificare quanto già riportato, in modo più dettagliato, in altri documenti allegati.

ANALISI URBANISTICA E LETTURA DEL PI

In riferimento al PI vigente per l'ambito di interesse si rileva la presenza delle seguenti indicazioni normative:

TAVOLA 1 - Vincoli

Art. 31 – Vincolo sismico classe 3

Art. 39 – Area di ricarica degli acquiferi

Art. 43 – Vulnerabilità intrinseca degli acquiferi

TAVOLA 2 - Il paesaggio

Art. 57 – Ambito Planiziale del fiume Adige

TAVOLA 3 – La Rete Ecologica

Nessun articolo citato

TAVOLA 5 – Disciplina Operativa

Nessun articolo citato

DISEGNO URBANO PROPOSTO

Il progetto e il progetto Architettonico

Il progetto urbanistico è stato sviluppato con una particolare attenzione allo stato di fatto, sia dal punto di vista delle costruzioni sia dal punto di vista dei servizi.

La base del progetto, il concept, è stato di concentrare il costruito in continuità con quello esistente, con caratteristiche degli edifici in termini di dimensioni ed altezze similari all'isolato esistente. La viabilità, successivamente trattata in un paragrafo a parte, aiuta la circolazione della zona, evitando inserimenti pericolosi. Il miglioramento di tale aspetto è anche dovuto alla realizzazione della rotonda e della nuova strada nel PUA adiacente a quello qui presentato. Faccio presente come i due PUA, seppur distinti, sono stati concordati sia nelle urbanizzazioni che nella viabilità per riuscire a dare un servizio migliore alla città di Verona e al quartiere.

Grande attenzione è poi stata posta al parco urbano. Il parco fungerà da filtro fra la scuola e la viabilità.

Tale zona verde ha consentito di ospitare anche due parcheggi che saranno di fondamentale utilizzo occasionale per i fruitori sia del parco che della scuola. Immaginiamo infatti che la situazione progettata possa cogliere le esigenze anche dei genitori che accompagnano a

scuola i loro figli, sarà con questo progetto, consentito loro, infatti, di parcheggiare e di portare i loro figli presso l'ingresso senza dover attraversare la strada, senza parcheggiare in uno sterrato come quello attuale che in periodi dell'anno piovosi diventa assolutamente non praticabile per una utenza del genere.

L'aspetto estetico degli edifici, che verrà studiato nel prontuario di mitigazione, sarà omogeneo per tutti i lotti, moderno ma con il giusto carattere che porterà risalto soprattutto al verde e all'intervento nel suo insieme e non al singolo elemento architettonico.

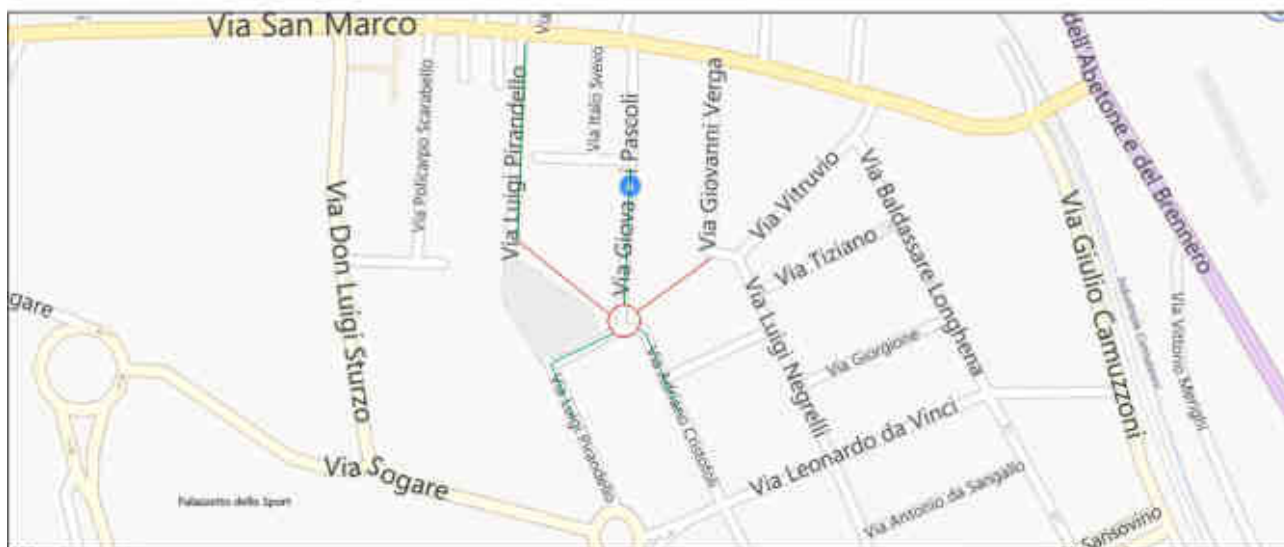
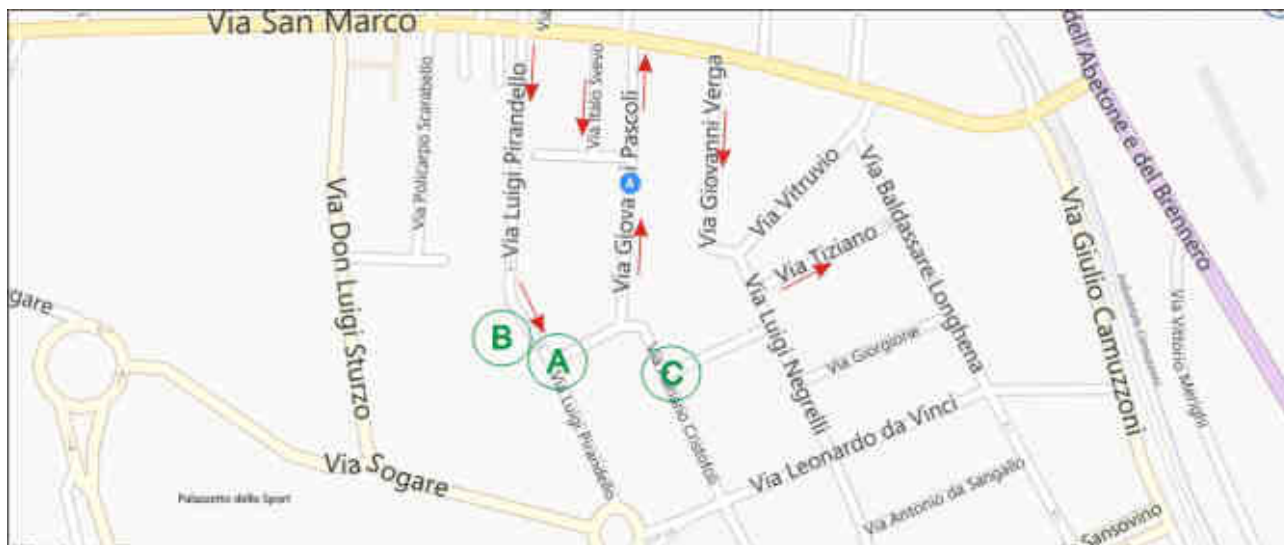
Come ultimo accenno, voglio specificare come il percorso interno ai lotti, dovrà essere esaltato anche dalla presenza di accessi pedonali ai lotti stessi, in modo che lo stesso possa considerarsi un percorso vivo fra le abitazioni.

La mobilità

Nel paragrafo attuale andiamo ad analizzare le particolarità e le modifiche derivanti dal progetto in presentazione relative alle infrastrutture e alla mobilità. Dobbiamo, evidentemente, esaltare la proposta di intervento all'interno di quello che è una soluzione organica studiata con gli uffici comunali e coordinata degli stessi rispetto al nostro ambito e agli ambiti a Noi adiacenti.

Non si può infatti tralasciare come, nell'analisi di questo argomento, l'aspetto debba essere ampliato a tutto il comparto. Lo sforzo fatto in entrambi gli ambiti, ripeto in modo coordinato, ha sicuramente migliorato la viabilità della zona, la quale, allo stato attuale appare come intricata e non completa proprio per le aspettative urbanistiche mai realizzate di cui si accennava nel paragrafo specifico.

Presentiamo, di seguito, alcuni schemi per meglio comprendere prima la situazione viabilistica (sensi unici ed arterie principali), gli accessi alla zona residenziale, il cui carico urbanistico non incide in modo consistente, la rete della mobilità pubblica.



Nella prima immagine è rappresentato lo stato di fatto del sistema viabilistico con l'evidenza in frecce rosse dei sensi unici della Nostra zona di intervento.

Sono anche evidenziati i punti critici della viabilità attuale, come l'innesto di Via Pirandello in Via Cristofori (criticità A), la presenza della strada frontalmente l'entrata della scuola (criticità B), il mancato collegamento fra Via Cristofori e Via Negrelli.

La strada segnata di collegamento è, infatti, una strada di strette dimensioni di proprietà del supercondominio (criticità C) ed è usata, attualmente anche come parcheggio. Tale porzione di strada è quindi più che altro un passaggio non evidenziato tant'è che per accedervi occorre superare la pendenza fra strada e marciapiedi superando una breve tratto inclinato. In sintesi

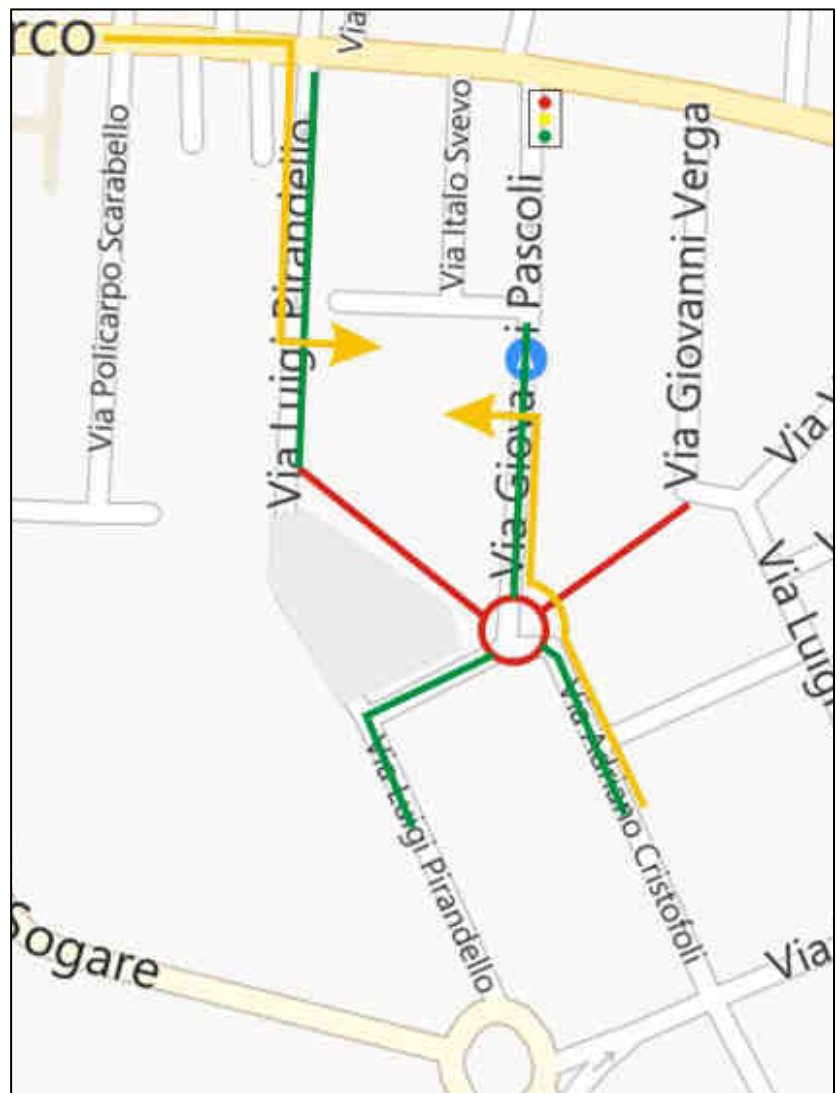
non è assolutamente idonea per essere evidenziato come collegamento reale fra le due strade.

Nella seconda planimetria abbiamo evidenziato il nuovo sistema viabilistico. All'interno di uno schema stradale tracciato con delle linee verdi, sono rappresentate, in rosso, i due nuovi segmenti stradali e la rotonda che semplificherà e regolarizzerà la viabilità dell'intorno.

I sensi unici e i doppi sensi rimangono invariati.

Nello specifico del costruito, che impatterà per circa 60 abitanti equivalenti, gli accessi carrai saranno posizionati uno su Via Pirandello e uno due su Via Pascoli, accessi che saranno tenuti abbondantemente discosti dalle intersezioni stradali.

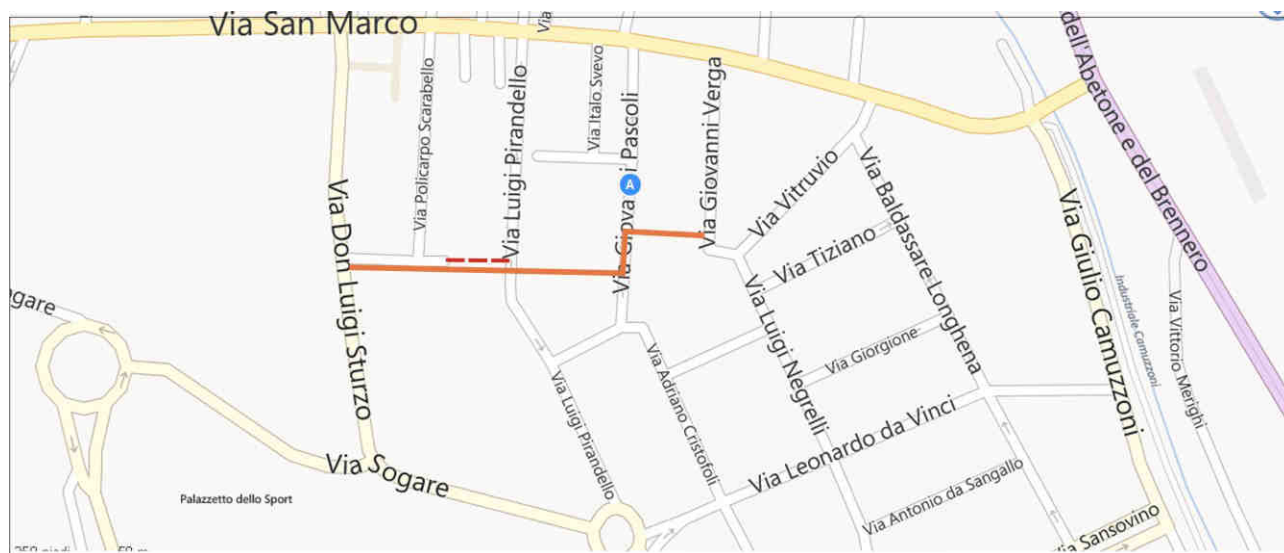
Per raggiungere il lotto (linee arancioni) per mezzo di veicoli a motore, gli abitanti che dovranno accedere per mezzo di Via Pirandello andranno ad incidere su Via San Marco in modo molto modesto (il lotto in questione ha una bassa percentuale di SUL) mentre quelli che entreranno per Via Pascoli giungeranno dalle strade poste a SUD.



L'uscita carraia che si immetterà in Via Pascoli, avrà un impatto, seppur modesto sull'impianto semaforico della via stessa.

Evidenziamo, all'interno di questo paragrafo, l'importante miglioramento dell'intervento in questione, sempre legato anche all'intervento adiacente, rispetto al sistema ciclopeditonale

della zona. Lo schema qui di sotto riportato rappresenta l'impatto del sistema, nel dettaglio rappresentato nelle tavole di progetto allegate.



Nello stesso schema che rappresentiamo, e che faccio notare si evince anche nelle tavole, come da richiesta degli spettabili uffici comunali, è lasciata aperta la possibilità futura di collegare con un nuovo tratto stradale Via Scarabello con il nuovo sedime di Via Pirandello. (vedi tratteggio rosso)

Il disegno urbano proposto risulta non coerente con quanto previsto dalla scheda norma ma coerente con quanto concordato con gli uffici tecnici dello Spettabile Comune di Verona.

VERIFICA DATI DIMENSIONALI

L'ambito del PUA ha una superficie catastale pari a 11.590 mq.

Di cui 4.923 Aree Comunali e 6.667 Aree dei Soggetti Attuatori.

La porzione di lotto D ora di proprietà comunale di 588 mq (vedi Tav.8) è permutata con 950 mq di proprietà dei lottizzanti individuati nella Tav.8.

La SUL con destinazione d'uso residenziale dell'ambito di trasformazione nel progetto di PUA è così suddivisa.:

LOTTE / U.M.I	SF	Di cui VM	SUL
A	1118 mq	250 mq	1361 mq
B	872 mq	70 mq	1115 mq
C	724 mq	70 mq	926 mq
D	736 mq	43 mq	623 mq
totali	3450mq	433 mq	4025 mq

Le aree pubbliche (o di uso pubblico) previste sono:

STRADE (marciapiedi,arredo urbano,pista ciclabile e piazze): 4.945 mq

AREE PARCHEGGIO (compreso arredo urbano):610 mq

di cui 436 mq su area dei soggetti attuatori e 174 su area già Comunale.

VERDE PUBBLICO ATTREZZATO (parco): 2.557 mq

di cui 1.562 mq su area dei soggetti attuatori e 995 su area già Comunale.

ALTRO - CABINA AGSM: 28 mq

Totale:8.140 mq

SF + SUPERFICI PER AREE PUBBLICHE (o di uso pubblico) = 11.590 mq

VERIFICA STANDARD URBANISTICO

La dotazione minima di servizi richiesta ai sensi dell'art. 20 delle NTO del PI è la seguente:

Standard complessivo da rispettare è 1.811 mq (numero abitanti teorici per 30 mq/ab:
numero abitanti teorici = $SUL/66,7$)

La dotazione minima dei parcheggi pubblici o di uso pubblico richiesta ai sensi dell'art.14 delle NTO del PI è pari a 403 mq ($SUL * 1/10$)

Il PUA prevede:

PIAZZE: 213 mq

AREE PARCHEGGIO (compreso eventuale arredo urbano): 610 mq

di cui 436 mq su area dei soggetti attuatori e 174 mq su area già Comunale.

VERDE PUBBLICO ATTREZZATO (parco): 2.557 mq

PISTE CICLOPEDONALI: 241 mq

Da quanto riportato si evince come le dotazioni di servizi previste dal PUA è pari a mq 3.621 di cui considerabili come a Standard (riferito al costruito e ceduto su area ora di proprietà dei privati) 2.275 mq quindi maggiore del minimo richiesto di 1.811 mq.

VERIFICA DEI PARAMETRI ECOLOGICO-AMBIENTALI

La VS richiesta pari al 50% della ST da scheda norma ($\text{mq ST} \cdot 50\% = 3.650 \text{ mq}$) nel PUA è così verificata:

Aree pubbliche (8.140 mq) – Aree di proprietà comunale (4.923 mq) = (3.217 mq)

Queste sono le aree delle ditte che il progetto prevede in cessione come VS. Per raggiungere la VS richiesta di 3.650 mq occorre vincolare $3.650 - 3.217 = 433$ di VM interna ai lotti.

VS	AREE PUBBLICHE (o di uso pubblico)	$8.140 \text{ mq} - 4.923 \text{ mq} =$ 3.217 mq
	Verde di Mitigazione da vincolare (interno alla superficie fondiaria dei lotti)	$3.650 \text{ mq} - 3.217 \text{ mq} =$ 433 mq
Totale:		3.650 mq

Il progetto del PUA assolve alla quota di VS dovuta.

La permeabilità richiesta pari al 30% della ST ($\text{ST} \cdot 30\% = 3.477 \text{ mq}$) ed è così verificata:

Nelle aree pubbliche o di uso pubblico = $\text{mq } 3.667 \text{ mq}$

Nelle aree private è prevista del 30% della SF.

La Da e la Dar richiesta è pari a $\text{Da} = 146$ e $\text{Dar} = 146$ e il PUA prevede:

Aree pubbliche o di uso pubblico = 91 Da e 146 Dar

Lotto A: 20 Da e 0 Dar

Lotto B: 12 Da e 0 Dar

Lotto C: 12 Da e 0 Dar

Lotto D: 11 Da e 0 Dar

Totale 146 Da e 146 Dar

RIASSUNTO DEI DATI METRICI									
Ambito Catastale:		11590 mq							
Aree Comunali:		4923 mq							
Aree soggetti attuatori:		6667 mq							
Area dei lotti (SF):		3450 mq	di cui	A	1118 mq				
				B	872 mq				
				C	724 mq				
				D	736 mq	di cui su Area Pub.		588 mq	
quindi l'area dei soggetti attuatori di: 6667 mq è così ridistribuita nel progetto:									
Area per i lotti:						2862 mq			
Area per cabina elettrica:						28 mq			
Area parcheggio:						436 mq			
Area strade (marciapiedi, arredo urbano, pista ciclabile, piazze):						1779 mq			
Area a verde:						1562 mq			
Per quanto riguarda tutto il progetto invece									
Area strade (marciapiedi, arredo urbano, pista ciclabile, piazze):						4945 mq			
Area parcheggio	174 mq su area pubblica + 436 mq su area sogg.att.					610 mq			
Area a verde:	995 mq su area pubblica + 1562 mq su area sogg.att.					2557 mq			
Area per cabina elettrica:						28 mq			
SF dei lotti:						3450 mq			
TOTALE AREE PUBBLICHE:						8140 mq			
TOTALE AMBITO:						11590 mq			
Verifica Standard.	> 1.811 mq								
Il PUA prevede:	Piazze	213 mq	di cui	98 mq	realizzato e ceduto				
	Area Parcheggio	610 mq	di cui	436 mq	realizzato e ceduto				
	Verde Pubblico Att.	2557 mq	di cui	1562 mq	realizzato e ceduto				
	Piste Ciclopedonali	241 mq	di cui	179 mq	realizzato e ceduto				
Totali:		3621 mq	di cui	2275 mq	realizzato e ceduto				
Verifica VS	ST da scheda norma	7300 mq	quindi VS (50%) =		3650 mq				
	Aree pubbliche:			8140 mq					
	Aree comunali:			4923 mq					
	Aree cedute dai sog.att.			3217 mq					
quindi	VS da vincolare nei lotti:			433 mq					

CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE DELLE OPERE DI URBANIZZAZIONE E DELLE RETI E DEI SOTTOSERVIZI

Le specifiche in questione vengono rimandate nelle tavole in progetto TAV 9 e TAV 12.



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'P. Sartori', is written over a blue circular professional stamp. The stamp contains the text 'ORDINE INGEGNERI VERONA E PROVINCIA' around the top edge, 'A3105' in the center, and 'ING. PIETRO GIUSEPPE SARTORI' around the bottom edge.

Ing. Pietro G. Sartori