



COMUNE DI
PUEGNAGO DEL GARDA

P G T

Piano di Governo del Territorio

DP - C7d

LINEE GUIDA PER LA RIQUALIFICAZIONE DI DON GIUSEPPE BALDO E LA NUOVA VIABILITA' DI RAFFA

C.P.U. s.r.l.

Dirett. tecnico : Arch. Alessandro Magli

con

Arch. Giuliano Zani
Arch. Elvira Ambrogi
Ing. Valentina Lombardi
Avv. Luca Magli
e
Urb. Roberta Arrigoni
Arch. Paola Ceriali
Urb. Andrea Gavazzoni
Urb. Elisa Molari
Vittorio Saini
Matteo Capuzzi
Agr. Rocco Alfieri
Arch. Daniela Marini

IL SINDACO

.....

IL SEGRETARIO

.....

ADOZIONE

Deliberazione C.C. del

APPROVAZIONE

Deliberazione C.C. del



1.	PREMESSA.....	3
2.	LA RIQUALIFICAZIONE DI PIAZZA DON GIUSEPPE BALDO	4
2.1.	GLI OBIETTIVI	5
2.1.1.	L'aspetto paesistico	7
2.1.2.	Il nuovo municipio	8
2.1.3.	Il nuovo parcheggio.....	9
2.1.4.	Il collegamento al polo scolastico sportivo S1/S2	10
2.1.5.	La variante alla SP 25 Cunettone-Esenta.....	11
2.2.	INDIRIZZI E PREVISIONI	12
2.2.1.	Il sistema dei flussi	12
2.2.2.	La stima dei costi.....	13
3.	LA NUOVA VIABILITA' DI RAFFA.....	14
3.1.	IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE STRADALE	15
3.1.1.	Inquadramento territoriale	15
3.1.2.	La viabilità comunale	16
3.2.	NUOVE PREVISIONI.....	17
3.2.1.	Il nuovo assetto viario - Introduzione	17
3.2.2.	La nuova strada comunale di Raffa	17
3.2.3.	Le fasi di esproprio	19
3.3.	IL PROGETTO.....	20
3.3.1.	Strada comunale di Raffa – PRIMO TRATTO	20
3.3.2.	Strada comunale di Raffa – SECONDO TRATTO	21
3.3.3.	Strada comunale di Raffa – TERZO TRATTO	22

3.3.4.	La stima dei costi.....	23
3.3.5.	Gli scenari di riferimento e l'area di influenza.....	24
	Tale ipotesi progettuale di nuova viabilità a Raffa è stata pensata e progettata per rispondere a specifiche esigenze. Tra queste assume rilievo:.....	24
-	Necessità di collegare i diversi comparti residenziali esistenti e di recente edificazione, oltre a quelli a carattere polifunzionale, nella frazione di Raffa. Tale previsione corrisponde ad uno specifico studio del sistema viabilistico a supporto delle SS BS 572, meglio conosciuta come la via Nazionale in collegamento tra Salò e Manerba D/G e del progetto del sottopasso tra via G.La Pira e via Martelli.	24
4.	MISURAZIONE E VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI DEL PROGETTO	25
5.	ABACO DEI MATERIALI E DEL VERDE	26
6.	ALLEGATI.....	28
6.1.	LA RIQUALIFICAZIONE DI PIAZZA DON GIUSEPPE BALDO	28
6.1.1.	Inquadramento	28
6.1.2.	Inquadramento territoriale – RILIEVO	28
6.1.3.	Inquadramento territoriale - PROGETTO	28
6.1.4.	Particolari di progetto.....	28
6.2.	LA NUOVA VIABILITA' DI RAFFA.....	28
6.2.1.	Inquadramento e tracciato di progetto.....	28
6.2.2.	Elenco superfici catastali	28
6.2.3.	Particolari di progetto.....	28

1. PREMESSA

Lo scopo di questo studio ha come finalità la possibilità di acquisire nuove idee e soluzioni in merito ad ipotesi di sviluppo relative a due sistemi fondamentali all'interno del comune di Puegnago del Garda: il sistema della mobilità e il sistema dei servizi pubblici.

L'identità storico ambientale del comune che da sempre caratterizza e valorizza il territorio, costringe ad affrontare le nuove trasformazioni (anche di modeste entità) in rapporto ai diversi sistemi che governano il paese, attraverso un'attenta e sofisticata ricognizione del territorio in oggetto.

In particolare il comune di Puegnago D/G, in concomitanza e compatibilmente con gli studi ed elaborazioni effettuate dal Piano di Governo del Territorio (con deliberazione del Consiglio Comunale n. 42 del 26.06.2006 è stato avviato il procedimento di formazione del Piano di Governo del Territorio, ai sensi degli artt. 13.2 e 26.2 della L.R. n. 12/2005), ha affidato degli studi di fattibilità relativamente a due interventi importanti:

Ipotesi di viabilità alternativa alla via Nazionale (SP BS 572) in località Raffa di completamento e a servizio dell'area suddetta, definizione del sistema dei percorsi ciclo-pedonali oltre alla realizzazione di verde urbano e parcheggi pubblici;

Riassetto della Piazza Don Giuseppe Baldo ovvero la Piazza del Municipio attraverso un'opportuna definizione degli spazi pubblici, commerciali, religiosi e amministrativi, oltre alla realizzazione di un parcheggio ad uso pubblico in via A.Merler.

Nel corso delle diverse conferenze pubbliche che si sono succedute durante la procedura di P.G.T. è stato possibile attivare una promozione del dibattito e della partecipazione dei cittadini, delle forze politiche, degli operatori e di quanti si sono mostrati interessati attorno alle ipotesi ed alle modalità di intervento da definire sui suddetti ambiti.



2. LA RIQUALIFICAZIONE DI PIAZZA DON GIUSEPPE BALDO

2.1. GLI OBIETTIVI

La piazza principale di Puegnago del Garda è situata sull'ormai storica via Roma, strada che, come è possibile constatare dall'analisi delle diverse soglie catastali, fin dall'insediamento del paese ha caratterizzato la conformazione delle diverse frazioni che costituiscono il paese occidentale quali Palude, Castello e Mura. Attualmente tale piazza funge come uno dei principali palcoscenici nel quale si svolge la vita di Puegnago racchiudendo al suo interno molteplici funzioni: amministrative di gestione e servizio per la comunità (Municipio e sale civiche), culturali (biblioteca e sale civiche), sanitarie (Dispensario farmaceutico e ambulatori medici), religiose (chiesa di San Michele Arcangelo e servizio oratoriale della parrocchia), commerciali (presenza di piccole aree ristoro e servizi di vendita al dettaglio), istruzione (presenza della scuola materna G.Baldo) e ambientali attraverso un continuo e suggestivo panorama verso il territorio valtenese.

E' semplice comprendere come l'area di studio risulti complessa ma molto suggestiva: il corretto approccio e la giusta collaborazione e partecipazione dei cittadini ha portato a strategiche linee guida sulle quali basare le azioni metodologiche per successive ipotesi di riassetto urbano.



Fig. 1 – Vista aerea del centro storico di Puegnago D/G

L'obiettivo principale è stato quello di dare molta importanza alla continua contemplazione paesaggistica creando intorno a questa caratteristica degli elementi architettonici che fossero in grado di definire l'ambiente piazza catturando allo stesso tempo l'attenzione verso il panorama.

In aggiunta a tale obiettivo, l'Amministrazione comunale ha esposto fin dal principio le proprie volontà relativamente a questo progetto e a seguito ne vengono esposti alcuni:

- Il nuovo asse - l'individuazione di un nuovo asse ordinatore in grado di collegare l'attuale sede del Municipio e lo storico Palazzo Tebaldini di proprietà comunale, dove a breve troverà collocazione la nuova sede municipale;
- Prodotti e le fiere internazionali - l'integrazione, attraverso tale progetto di recupero del Palazzo Tebaldini, di mostre permanenti dei prodotti tipici e delle cantine presenti sul territorio comunale (produzione di vini, oli e simili);
- Gestione delle funzioni - la riqualificazione piazza dando una corretta valenza alle funzioni presenti al suo interno, come ad esempio la funzione commerciale che necessita di una propria identità ricettiva per il comune e per il sostentamento dell'effettiva vivibilità della piazza;
- Sagrato - la creazione di un specifica area di pertinenza avanti alla chiesa, il sagrato;
- La pedonalizzazione - la totale dimensione pedonale dell'area considerata attraverso nuove pavimentazioni, nuovi aspetti paesaggistici e un efficiente arredo urbano in grado di garantire una dimensione civica alla piazza Don Giuseppe Baldo,
- Sosta e viabilità - la predisposizione di alcuni parcheggi per la sosta veloce e per i funzionari comunali;
- Memoria storica - il recupero della viabilità storica, via Provinciale, attraverso alcuni segni che ne possano confermare la memoria storica e l'identità culturale di questa frazione;
- Aspetto paesistico - la percezione continua di essere continuamente all'interno un immenso anfiteatro naturale che guarda verso il lago, grazie alla morfologia e all'orografia dell'area considerata;
- Connessione polo scolastico sportivo - la possibilità di creare un nuovo collegamento ciclo-pedonale con il futuro polo scolastico sportivo S1/S2 posto in area agricola e in particolare in via A.Merler, a metà tra le frazioni storiche di Puegnago e Raffa. Questo può essere inoltre reso possibile dalla Pista Ciclabile di progetto sull'intera via A.Merler riconfermata nelle previsioni del PGT e volontà già presente nel vecchio PRG.



Fig. 2 – Vista sul municipio e Torre campanaria



Fig. 3 – Vista sul municipio e Torre campanaria

La realizzazione di tali obiettivi ha però individuato problematiche con livelli differenti dettati dalla situazione esistente e dal particolare assetto del territorio e in primo luogo le ipotesi progettuali hanno dovuto far fronte al forte dislivello presente in quest'area (e le modifiche orografiche apportate nel corso degli anni dal comune per necessità e esigenza).

La realizzazione del progetto prevede una distribuzione per fasi:

- La riqualificazione della piazza con la definizione dell'ingresso dell'attuale municipio;
- La quasi totale pedonalizzazione dell'area grazie al progetto della variante SP25 in collaborazione con la Provincia di Brescia in grado di permettere una gestione dei flussi ad alto-medio traffico esterna all'abitato e in particolare al nucleo storico di Castello;
- La definizione dei livelli di accessibilità alla piazza e alle funzioni che su di essa si affacciano (carrabile, ciclabile e pedonale);
- La realizzazione di un parcheggio di modeste dimensioni da realizzarsi nell'area dell'attuale campo da calcio, di proprietà parrocchiale, ad uso della piazza e delle attività e manifestazioni che in essa possono trovare collocazione.

2.1.1. L'aspetto paesistico

“L'eredità di questo disegno non va dispersa. Il paesaggio raggiunge qui, grazie anche alla plasticità dei rilievi, livelli di grande suggestione estetica.

**da Relazione del Documento di Piano*

Come già reso noto del Documento di Piano (DP – C6 del Piano di Governo del Territorio), Puegnago D/G rientra nell'area denominata “anfiteatri morenici del Garda e del Sebino”, quali ambiti di grande valore paesaggistico come è possibile constatare dal panorama proposto di Piazza Don Giuseppe Baldo.

A questo panorama naturale si affiancano anche i caratteri fondamentali dell'opera antropica: poche case allineate e con grandi corti interne di forte valenza storica, la Chiesa di San Michele Arcangelo e la torre campanaria che domina sull'intero territorio.

Come quasi tutte le frazioni di Puegnago D/G, anche Castello sviluppa il suo apparato storico su un'altura sulla quale si innalza la torre campanaria, a sua volta protetta da un alto muro di pietra che assume carattere di ricetto monumentale, quasi ad individuare una piazza alta, il ricetto appunto, in rapporto alla piazza bassa del Municipio. La necessità quindi di trovare degli opportuni collegamenti tra i due livelli della piazza.



Fig. 4 – Dislivelli della Piazza



Fig.5 – Paesaggio culturale visto da Piazza del comune

All'aspetto del costruito si affianca l'attenzione all'apparato vegetale – naturale: il mantenimento delle specie arboree esistenti e la valorizzazione delle colture che si stendono al di sotto di questo anfiteatro naturale.

L'ambito percettivo raggiunto da tale progetto interessa essenzialmente a sud la frazione di Mura e, verso oriente, la frazione di Raffa. Percorrendo la via A. Merler in direzione Raffa, si raggiunge l'area destinata al nuovo polo scolastico sportivo in grado di accogliere nuove strutture e diverse funzioni e manifestazioni per il comune di Puegnago.

Inoltre guardando verso est, la piazza gode di uno splendido panorama, la vista lago, che nelle giornate limpide e serene offre uno spettacolo senza uguali.

2.1.2. Il nuovo municipio

All'interno degli obiettivi, la volontà comunale ha subito comunicato il prossimo trasferimento del palazzo Municipale nel Palazzo Tebaldini, sito sempre su via Roma e di stretta vicinanza all'esistente. Tale palazzo, ceduto al comune in occasione del PRG previgente, rientra in un progetto di recupero più ampio: dall'apparato costruttivo strutturale alle funzioni che in esso devono trovare collocazione. A sostegno di tale ambizione, rientra il finanziamento regionale ottenuto dal comune per il Recupero dei centri storici per 9 progetti specifici che determina un aiuto fondamentale per il riassetto della vita pubblica e amministrativa del comune. In tale progetto viene richiamata la deliberazione G.C. n. 158 del 18.10.2004 con la quale è stato approvato il progetto preliminare definitivo esecutivo della sistemazione del palazzo redatto per richiedere l'assegnazione del finanziamento per le opere da realizzare nell'ambito dell'ex Programma Integrato di Sviluppo Locale (PISL) ora F.I.P. legge 31/96, oltre all'accordo con l'Unione Comuni e il finanziamento per il progetto sopra citato ottenuto tramite tale Ente dalla Regione Lombardia accordato con Deliberazione di G.R. n. 8/8239 del 22.10.2008.

Negli obiettivi, il Palazzo Tebaldini sarà collegato all'attuale Municipio attraverso un asse ordinatore, virtuale e simbolico, dal quale si snoderanno gli assi secondari relativamente alle diverse funzioni della piazza (commerciale, religioso, collettivo...).



Fig. 6 – Ambito percettivo del progetto



Fig. 7 – Palazzo Tebaldini, il futuro Municipio

Tale palazzo sarà inoltre il contenitore delle principali funzioni pubbliche: il recupero del manufatto prevede principalmente la collocazione delle più importanti funzioni amministrative e, in aggiunta, potrebbe predisporre degli spazi espositivi per mostre, fiere e dimostrazioni dei prodotti tipici del territorio gardesano.

La stretta vicinanza alla Chiesa e all'asilo individua inoltre connessioni possibili e utili per la vita pubblica del paese.

Anche l'attuale palazzo municipale rientra nel progetto d'insieme: in esso troveranno sede le sale per le diverse associazioni presenti sul territorio, alcuni uffici specifici, un'eventuale filiale bancaria e la collocazione della nuova biblioteca. L'importanza di tale edificio è maggiormente accentuata dai collegamenti che si possono generare con il ricetto e la Torre campanaria, attraverso percorsi di sosta e ascesa alla parte sopraelevata della piazza.

2.1.3. Il nuovo parcheggio

Come già specificato negli obiettivi, il progetto d'insieme prevede inoltre la realizzazione di un parcheggio ad uso pubblico nell'area attualmente destinata a campo da calcio di proprietà della parrocchia di San Michele Arcangelo. Fin da subito l'obiettivo dell'Amministrazione è stato quello di poter prevedere un'area limitrofa alla Piazza da destinare a parcheggio. La collocazione strategica di tale area permette una percezione non invasiva del servizio offerto mantenendo il carattereaulico alla piazza (che comunque al suo interno prevede pochi parcheggi per la sosta veloce e per i funzionari pubblici) e garantendo un'accessibilità facile e veloce sia pedonalmente (collegata dallo storico vicolo che tra via A.Merler e la Piazza) sia carrabilmente (attivando un sistema ad anello di viabilità a senso unico).

La possibilità di prevedere un'area a parcheggio in tale zona, è garantita dalla futura previsione e realizzazione dell'attuale campo da calcio nel nuovo polo scolastico sportivo S1/S2; in questo modo il polo dei servizi per il verde e per lo sport garantirebbe una gestione dei servizi completa e opportunamente coordinata, oltre ad un'accessibilità migliore, al trasferimento di altre attività (già esistente la scuola elementare del paese), alla possibilità di sosta facile per eventi e manifestazioni e al facile raggiungimento sia per gli abitanti di Puegnago sia quelli di Raffa.



Fig. 8 – Foto sull'area di progetto del parcheggio

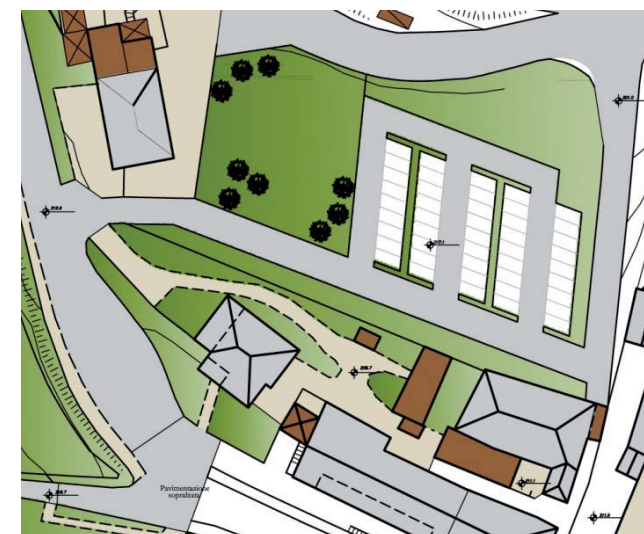


Fig. 9 – Ipotesi di progetto

2.1.4. Il collegamento al polo scolastico sportivo S1/S2

Come espresso nel punto precedente, la riqualificazione della piazza prevede la predisposizione di nuovi percorsi e futuri collegamenti con il nuovo polo S1/S2 per servizi scolastici sportivi grazie anche alla Pista ciclabile di progetto (previste come servizi di progetto nel PGT e in particolare si rimanda alle schede di progetto del Piano dei Servizi – *PS C3 Relazione del Piano dei servizi, PS P2 Servizi esistenti e di progetto*).

I nuovi collegamenti, basati sostanzialmente sull'esistente via Aldo Merler, genererebbero nuovi flussi e connessioni tra la piazza e il polo sportivo, anche in occasione di eventi e manifestazioni come la famosa Fiera di Puegnago del Garda che abitualmente si svolge ogni settembre.

L'area di ampliamento all'attuale centro scolastico sportivo, sito in via Merler, è prevista per una superficie complessiva pari a 62.950 mq. L'area verrà ceduta al comune grazie ai meccanismi attuabili con le previsioni del nuovo Piano di Governo del Territorio di Puegnago D/G (compensazione, perequazione, fasi di esproprio). Parte di tale superficie avrà destinazione sportiva con nuovi campi per il gioco regolamentare (prima previsione nuovi campi da tennis) e parte sarà a sostegno del già esistente parcheggio ad uso principalmente della scuola elementare B.Munari. Il già esistente servizio per l'istruzione, con una superficie attuale di 5.122 mq e la presenza di 160 alunni, è in grado di accogliere nelle previsioni future la collocazione di altre strutture S1 in modo che il comune possa un domani coordinare, gestire e organizzare un unico polo scolastico immerso nel verde della campagna gardesana con il supporto di strutture ricettive per lo svago e lo sport (Ambito per servizi scolastici e sportivi pubblici in zona agricola).



Fig. 10 – scheda di progetto (PS C3)

2.1.5. La variante alla SP 25 Cunettone-Esenta

Anche il sistema della mobilità assume una valenza fondamentale per la vita del paese e per le trasformazioni in atto. In particolare, il progetto della variante SP 25 Cunettone-Esenta verso Castiglione, in collaborazione con la Provincia di Brescia, rappresenta un'opportunità per il centro storico di Castello.

Come verificato nell'analisi storica e morfologica del paese, l'attuale provinciale (via Provinciale – via Roma – via Panoramica) attraversa le diverse frazioni di Palude, Castello e Mura. L'intervento in progetto riguarda infatti la realizzazione della strada di collegamento tra la località Ponte e la località Mura esternamente al centro storico di Castello.

Lo studio di tale tracciato prevede la realizzazione di una rotatoria nelle vicinanze della trattoria Al Ponte che innesta la nuova deviante sulla SP 25 (al Km 2+550) mentre il nuovo tratto di strada si svilupperebbe ad est dell'attuale tracciato con un andamento piano altimetrico in grado di garantire, con una pendenza adeguata, di raggiungere l'intersezione della strada per i laghi di Sovenigo e successivamente raccordarsi di nuovo con la SP 25 (al Km 3+650). Come specificato degli estensori di tale piano, la soluzione progettuale adottata, tenendo conto delle infrastrutture esistenti e dello sviluppo urbanistico prevedibile per l'area in esame, è quella che presenta il miglior adattamento alla morfologia del territorio.



Fig. 11 – Sistema dei flussi e nuova variante

In questo modo, il passaggio veicolare esterno a Castello, permetterebbe la quasi totale pedonalizzazione della Piazza, in un'area tra le più suggestive del paese; la riqualificazione della stessa come uno spazio che rappresenti un'opportunità d'incontro, di aggregazione e di socialità, quindi uno spazio pubblico aperto collettivo, che agisca in relazione con le persone e i gruppi. Tale pedonalizzazione potrebbe essere resa possibile anche da un semplice cambio di pavimentazione nell'area di progetto, quasi a far percepire la nuova dimensione che deve assumere la piazza, dall'ingresso su via Roma all'altezza dell'asilo G.Baldo fino al superamento del futuro municipio, il palazzo Tebaldini.

2.2. INDIRIZZI E PREVISIONI

2.2.1. Il sistema dei flussi

Principalmente è stato necessario riorganizzare il sistema di viabilità e di accesso all'interno dell'area di progetto.

Sicuramente la futura via Roma, grazie all'intervento della variante della strada provinciale SP 25 Cunettone-Esenta, potrebbe assimilare un traffico veicolare molto inferiore all'esistente riducendo in questo modo il passaggio di autovetture nella frazione storica di Castello.

La fruibilità carrabile della piazza, in entrata e in uscita, sarebbe consentita principalmente ai funzionari pubblici e a coloro che devono usufruire dei servizi offerti in modo rapido e veloce (con la predisposizione di pochi parcheggi e una piccola zona di sosta per autovetture private per i soli funzionari pubblici e amministrativi dietro all'attuale municipio).

Ma il vero nuovo sistema introdotto, è la nuova area a parcheggio predisposta nell'attuale campo da calcio. Una volta effettuato l'ingresso alla piazza da via Roma, l'accessibilità a tale area si realizzerebbe attraverso un sistema a senso univo in direzione via A.Merler; una volta acceduti al nuovo parcheggio il senso unico ad anello potrebbe delinarsi o attraverso l'uscita su via A.Merler oppure attraverso una nuova viabilità di penetrazione in uscita su via Roma (come rappresentato in figura).

Un altro livello di viabilità carrabile è rappresentato dalla viabilità di servitù alla torre campanaria e al ricetto sopraelevato (ovviamente solo per attività di carico/scarico e simile).

Accanto ai flussi veicolari, il progetto innesta nuovi sistemi pedonali e ciclabili (rappresentati in verde in figura) di accesso al nuovo municipio, all'area espositiva, al ricetto e belvedere e di collegamento al nuovo polo scolastico sportivo S1/S2.



Fig. 12 – Schema dei flussi esistenti e di progetto



2.2.2. La stima dei costi

La stima dei costi risulta sommaria ma indicativa delle spese che l'amministrazione comunale, e i privati, qualora chiamati a partecipare, devono far fronte.

Le superfici e i valori sono stati indicativamente stimati in un quadro economico preventivo come segue, considerando che suddetti valori sono stati calcolati di massima sui prezzi medi correnti di mercato relativamente alle opere di urbanizzazione:

RIQUALIFICAZIONE DI PIAZZA DON GIUSEPPE BALDO

QUADRO ECONOMICO PREVENTIVO				
		valore/unità	spesa per unità	spesa parziale
A)	OPERE			
A1.	Area Piazza	18.000,00	80,00	1.440.000,00
A2.	Marciapiedi e piste ciclabili (nuovi percorsi)	5.000,00	60,00	300.000,00
A3.	Parcheggio	9.000,00	60,00	540.000,00
A4	Oneri per la sicurezza		3%	68.400,00
	TOTALE A			2.348.400,00
B)	SOMME A DISPOSIZIONE			
B1.	Acquisizione aree			
B2.	Spese tecniche		10% A1-A2-A3-A4	234.840,00
B3.	IVA per A1 - A2 - A3		10% A1-A2-A3-A5	234.840,00
B4.	IVA per B2		20% B2	46.968,00
B5	Imprevisti e arrotondamenti		5% totale	25.832,40
	TOTALE B			542.480,40
	TOTALE COMPLESSIVO A+B			2.890.880,40

Tale quantificazione risulta compatibile con la stima della sostenibilità economica prevista per i servizi in previsione nel quinquennio di validità del Documento di Piano (PS-C3 Relazione del Piano dei Servizi).

3. LA NUOVA VIABILITA' DI RAFFA

3.1. IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE STRADALE

3.1.1. Inquadramento territoriale

Il comune di Puegnago del Garda è situato nella zona collinare della Valtenesi e la morfologia del territorio lo pone come terrazza naturale aperta a est verso il lago di Garda. Le principali infrastrutture viarie che garantiscono l'accessibilità al territorio comunale dall'asse viario Brescia-Verona (Autostrada A4, exSS11) sono la provinciale **SPBS572** (Salò-Desenzano) relativamente al traffico proveniente da Verona e la **SP4** o la **exSS45 bis** (Gardesana occidentale) per il flusso veicolare proveniente da Brescia. Quest'ultima prosegue poi lungo la costale lacustre fino al confine trentino dove subisce un declassamento a strada provinciale. La **SP IV** funge invece da ponte verso nord-ovest e la val Camonica.

All'interno del panorama contemporaneo, lo spostarsi è uno dei momenti fondamentali della vita di ogni giorno e per questo i trasporti costituiscono uno dei problemi più ingenti del nostro tempo.

Il decentramento degli insediamenti ed il miglioramento del tenore di vita, hanno portato ad un incremento radicale della motorizzazione privata; di conseguenza negli ultimi decenni il settore dei trasporti è stato interessato da un notevole incremento della domanda di mobilità.

La domanda di trasporto, come anche per il caso del comune di Puegnago del Garda (BS) dipende quindi da una serie di fattori esogeni che devono essere ponderati per poter dare una stima reale dell'effettiva domanda sul mercato.

Tali fattori sono ad esempio:

la distribuzione insediativa sul territorio, l'attività svolta dagli individui, l'offerta di trasporto, la dislocazione delle reti, l'organizzazione delle attività produttive, lo stile di vita degli individui.

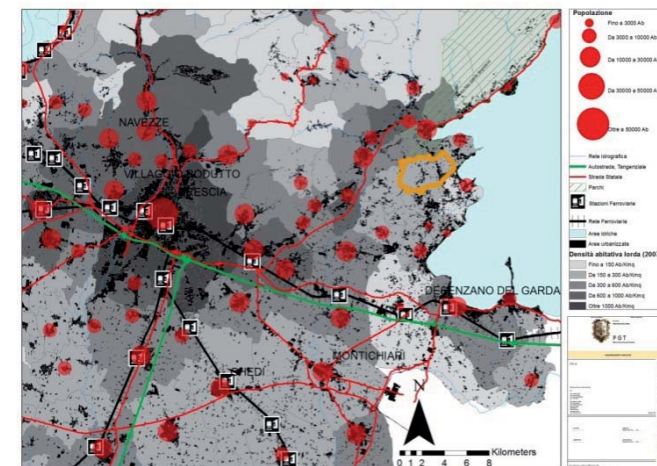


Fig.13 – Inquadramento territoriale

3.1.2. La viabilità comunale

Così come espresso nell'art. 2 del nuovo codice della strada, le arterie stradali vengono distinte e classificate come segue:

- A. Autostrada;
- B. Strade extraurbane principali;
- C. Strade extraurbane secondarie;
- D. Strade urbane di scorrimento;
- E. Strade urbane di quartiere;
- F. Strade locali;
- Fbis. Itinerari ciclopeditoni

Ogni classe elencata deve avere specifiche caratteristiche minime per corrispondere alla sopracitata classificazione.

Dopo questa sintetica premessa, per quanto riguarda la viabilità principale presente sul territorio di Puegnago del Garda, i due assi principali di riferimento per il sistema della mobilità corrispondono:

- SS 45 bis (Gardesana occidentale);
- Ex SS 572 (via Nazionale di Raffa).

L'oggetto di questa analisi sul tema della viabilità comunale, e in particolare alla viabilità prossima al tessuto consolidato della frazione di Raffa, interessa in particolare la Ex SS 572, ovvero la via Nazionale che collega il comune di Salò a Polpenazze. A supporto dell'analisi e studio di questi importanti arterie stradali, sono state effettuate delle elaborazioni statistiche (luglio e settembre 2007) in grado di fornire un quadro dettagliato del carico veicolare, leggero e pesante.

Da queste elaborazioni risulta che il traffico è più intenso nelle ore diurne con picchi in corrispondenza degli orari in cui il flusso medio della strada si somma alla componente dovuta agli spostamenti verso o da il luogo di lavoro o di studio. Questo ci permette di valutare l'effettiva rilevanza assunta da questa arteria stradale, ovvero via Nazionale, come elemento di attraverso longitudinale all'interno del comune oltre al ruolo di accesso diretto al comparto residenziale e polifunzionale che caratterizza la frazione di Raffa.

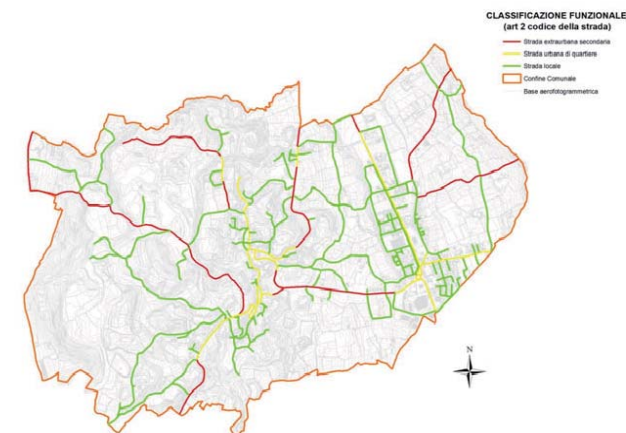


Fig. 14 – Inquadramento della viabilità comunale di Puegnago del Garda

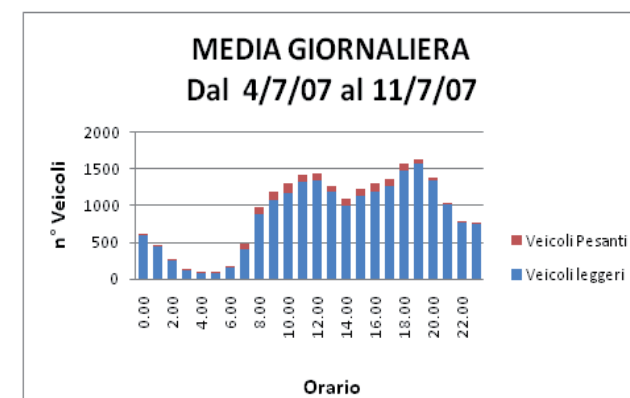


Fig. 15 – Variazione dei flussi giornalieri sulla SP 572

3.2. NUOVE PREVISIONI

3.2.1. Il nuovo assetto viario - Introduzione

Il comune di Puegnago del Garda, anche attraverso al nuovo strumento urbanistico in fase di adozione (Piano di Governo del Territorio) ha rivolto la propria attenzione alla risoluzione e al miglioramento di alcuni aspetti fondamentali e peculiari presenti sul territorio. Tra queste assume particolare rilevanza il tema della mobilità quale cardine fondamentale per una corretta gestione e accessibilità del territorio.

Come bene evidenziato anche dalla D.g.r. 3/12/2008, n.8579 "Determinazioni in merito alla salvaguardia delle infrastrutture per la mobilità e dei territori interessati", il sistema della mobilità è uno degli elementi ordinatori del territorio ed è strettamente connesso alle politiche di sviluppo socio-economico e di miglioramento della qualità e vivibilità per i cittadini. Anche le politiche urbanistiche locali, da assumere nei nuovi PGT, devono rivolgere particolare cura al tema della mobilità, sia attraverso la cura e razionalizzazione della rete esistente, mediante l'individuazione di un insieme di disposizioni volte alla salvaguardia dei tracciati e alla corretta relazione con le scelte di sviluppo insediativo, anche al fine di una riqualificazione complessiva del territorio.

Entrando nello specifico di quello che sono le nuove aspettative comunali e sovra comunali, le previsioni per la viabilità del comune si distinguono in previsioni provinciali recepite e previsioni comunali previste.

Per quanto riguarda il primo aspetto, il progetto recepito da indirizzi provinciali riguarda la variante alla S.P. 25 che consiste in una nuova strada di collegamento tra la località e la località Mura; le previsioni comunali previste, invece, consistono in piccoli e medi interventi (a volte connessi ai nuovi ambiti in trasformazione così come bene evidenziato dal PGT che non comportano particolari impatti sul paesaggio in quanto piccoli segmenti a servizio dei nuovi) volti al completamento della viabilità comunale esistente oltre che al miglioramento della stessa.

In particolare, un'opera di notevole interesse a carico dell'amministrazione comunale, è la nuova viabilità di completamento nella frazione di Raffa, oggetto di questo studio di approfondimento qui presentato.

3.2.2. La nuova strada comunale di Raffa

L'intervento in questione, interessa la frazione di Raffa, nella parte orientale del comune di Puegnago del Garda, e avrà principalmente la funzione di potenziare la penetrazione e l'accessibilità dalla SP 572 al tessuto urbano consolidato, e viceversa. La nuova strada di progetto andrà a defluire il traffico pesante presente sulla via Nazionale, la SPBS 572, che ha il gravoso compito di distribuire lungo tutto il medesimo asse l'apparato



Fig. 16 – Collegamento del nuovo sottopasso a Raffa

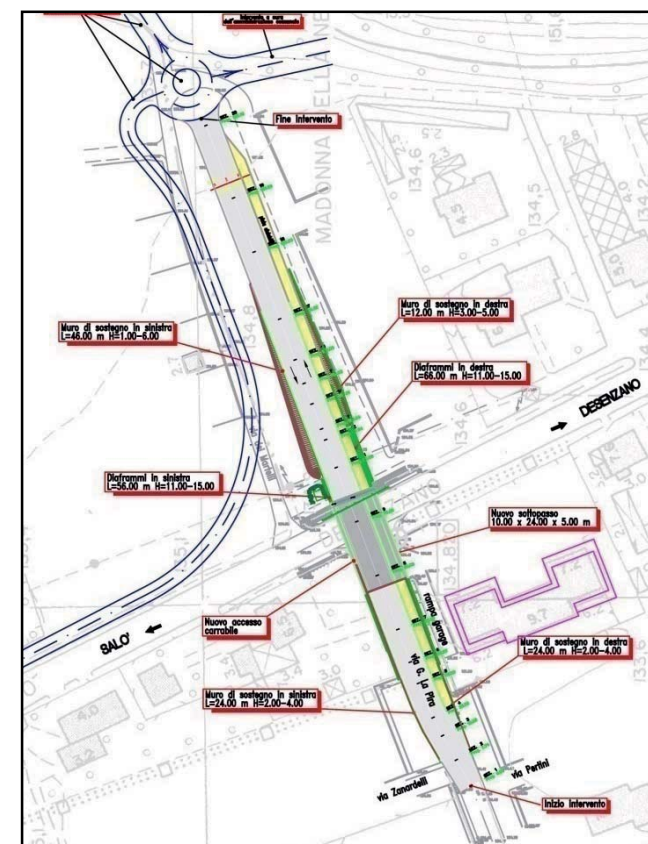


Fig. 17 – Progetto esecutivo della Provincia di Brescia

terziario/polifunzionale a collegamento tra Salò e il comune di Polpenazze, offrendo un'alternativa all'accessibilità del tessuto consolidato residenziale distribuito a Raffa.

Questa previsione stradale risulta connessa al progetto in fase di attuazione riguardante il nuovo sottopasso, ad opera della provincia di Brescia, che collega via Giorgio La Pira con Via Martelli.

Il tracciato di questa nuova previsione comunale, così come esplicitato precedentemente, interessa il tessuto di Raffa; il completamento viario è organizzato in più tratti:

- Il primo tratto connette la via dei Martelli, e il sottopasso in fase di attuazione prima citato, a via Aldina ricalcando per l'ultimo tratto la già esistente via Paolo Borsellino; l'area del nuovo tracciato interessa l'attuale zona a verde privato a ridosso del centro storico di Raffa;
- Il secondo tratto ha la primaria funzione di connettere longitudinalmente al comune di Salò e, parallelamente, di distribuire il sistema polifunzionale presente nel territorio. Il nuovo tratto, infatti, parte da via Aldina e affianca nella parte retrostante l'intera fascia polifunzionale che affaccia su via Nazionale fungendo da contro strada/strada parallela minore alla SPBS 572 e interessando, per la prima parte, la già esistente via Squassa;
- Il terzo tratto interessa un nuovo percorso ciclo-pedonale che parte a destra dall'uscita del sottopasso provinciale su via Martelli e che si collega a via XX Settembre/via G.Mazzini a sud della frazione storica. In fase di progetto è stata considerata anche l'ipotesi di affiancare un percorso carraio al percorso ciclo-pedonale principale all'interno della medesima sezione stradale per la possibilità futura di attivare un "ring" a senso unico per il centro storico interessato.

In tutti i tratti considerati, la sezione stradale di progetto interessa tre diversi livelli di accessibilità: Pedonale, Ciclabile e Carrabile.

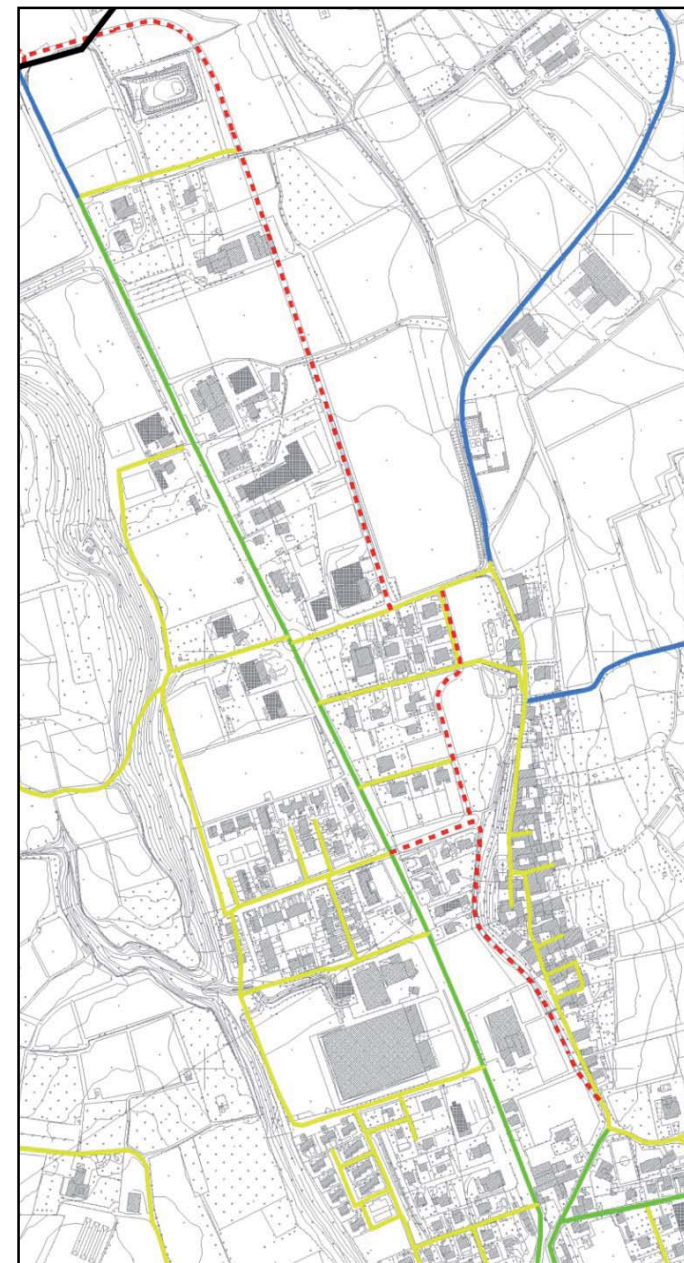


Fig. 18 – Estratto Tav. dell'assetto della viabilità comunale. La linea rossa tratteggiata indica la nuova viabilità di progetto

Per i segmenti di viabilità già esistenti allo stato attuale e interessati nel nuovo tracciato di progetto (come via Martelli, via Paolo Borsellino, via Aldina e via Squassa), si dovrà prevedere un “ammodernamento/riqualificazione” della sezione stradale per una coerenza unitaria all’intero sistema di progetto.

VIABILITA' ESISTENTE	NUOVI INTERVENTI DA PREVEDERE
Via Martelli	- Pista ciclabile - Viabilità pedonale
Via Paolo Borsellino	- Parcheggi - Pista ciclabile - Viabilità pedonale
Via Aldina	- Pista ciclabile - Viabilità pedonale
Via Squassa	- Opere di asfalto - Pista ciclabile - Viabilità pedonale

3.2.3. Le fasi di esproprio

Le aree interessate dalla nuova viabilità sono in gran parte di proprietà privata per le quali l’amministrazione comunale dovrà procedere con procedura coattiva di esproprio avendo cura di inserire il presente studio negli strumenti di pianificazione comunale (PGT , in particolare Piano dei Servizi). A tal fine è stato predisposto il Piano Particellare delle superfici catastali interessate.

La realizzazione di attrezzature pubbliche e di interesse pubblico o generale, diverse da quelle specificamente previste dal Piano dei servizi, ai sensi dell’art. 9, comma 15, della L.R. n. 12/2005, non comporta l’applicazione della procedura di variante al piano stesso ed è autorizzata previa deliberazione motivata del Consiglio Comunale.

3.3. IL PROGETTO

3.3.1. Strada comunale di Raffa – PRIMO TRATTO

Il primo tratto interessato dall'ipotesi progettuale interessa una zona attualmente adibita a verde privato e convertita a nuova Zona Residenziale (estensiva) con il PGT. Per questo motivo parte di questo completamento attribuisce la realizzazione di alcuni segmenti del medesimo ai privati (stretta connessione ai nuovi ambiti di trasformazione) e parte, invece, a carico dell'amministrazione comunale.

All'interno di questo tracciato vi è la previsione di una zona a parcheggio ad uso dei comparti residenziali limitrofi presenti oltre che per la frazione storica di Raffa. La stretta vicinanza alla Piazza IV Novembre, della Chiesa della Madonna della Neve, predisporrebbe la possibilità di sosta del veicolo anche per coloro che devono usufruire dei servizi presenti nel centro storico; il progetto prevede inoltre di predisporre opportuni dispositivi meccanici (Tapis Roulant/Scale Mobili) in grado di connettere i due livelli altimetrici esistenti tra la piazza storica e il nuovo parcheggio (ad oggi il rilievo individua circa 10 ml di dislivello altimetrico), oltre ad una passeggiata/scalinata in grado di congiungere i due livelli.

LUNGHEZZA

Il tratto che congiunge via dei Martelli a via Aldina è pari a 288 ml. Il tratto che connette il nuovo sistema a via G. da Salò è pari a 43 ml. Doppio senso di marcia carrabile, una corsia per senso di marcia.

IL PARCHEGGIO

L'area principale da destinare a parcheggio interessa una superficie di circa 2.320 mq per un totale di 69 posti auto. Di questa superficie l'area da destinare a verde è prevista nella misura di 286 mq oltre alla connessione all'interno del sistema per la sosta attraverso percorsi pedonali opportunamente individuati.

Ulteriori aree destinate alla sosta vengono predisposte e collocate lungo il nuovo tracciato, secondo la tipologia "a pettine" e "in linea" al nuovo assetto carrabile e ciclo-pedonale.

IL VERDE

Oltre al verde di connessione per i tre sistemi di accessibilità (carrabile, ciclabile e pedonale), al verde residuo relativo al verde privato non interessato da fasi di esproprio e al verde di valenza paesistica delle aree agricole, il nuovo sistema di alberature per la mitigazione e l'ombreggiamento riconsidera il sistema vegetale già presente sull'area di interesse caratterizzato da una fitta maglia di ulivi che verranno opportunamente ricollocati, in fase di progetto, secondo i nuovi assi viari e le nuove esigenze ristabilendo i sani equilibri tra ambiente, natura e paesaggio antropico.



Fig. 19 – Progetto da realizzare nella prima fase

3.3.2. Strada comunale di Raffa – SECONDO TRATTO

La nuova connessione al comune di Salò parte da via Aldina e fiancheggia tutto l'attuale comparto polifunzionale parallelamente alla SPBS 572. Anche per questo "tratto" alcuni segmenti verranno realizzati da parte di privati mentre il tratto iniziale, che insiste su via Squassa, e il tratto finale, che si connette alla futura rotatoria in progetto tra il comune di Salò e quello di Pugnago del Garda, è ad opera dell'amministrazione comunale. Come per il comparto precedente la sezione stradale interessa tutti e tre i livelli di accessibilità garantendo una forte connessione al paesaggio agricolo. Percorrendo infatti questo tratto da sud a nord la pista ciclo-pedonale in previsione offre la possibilità di fiancheggiare completamente il tessuto agricolo incontaminato fino al confine di Salò riscoprendo i caratteri originari del territorio.

LUNGHEZZA

Il tratto complessivo è pari a 852 ml. Doppio senso di marcia carrabile, una corsia per senso di marcia.

IL PARCHEGGIO

Aree destinate alla sosta vengono predisposte e collocate lungo il nuovo tracciato, secondo la tipologia "a pettine" e "in linea" al nuovo assetto carrabile e ciclo-pedonale.

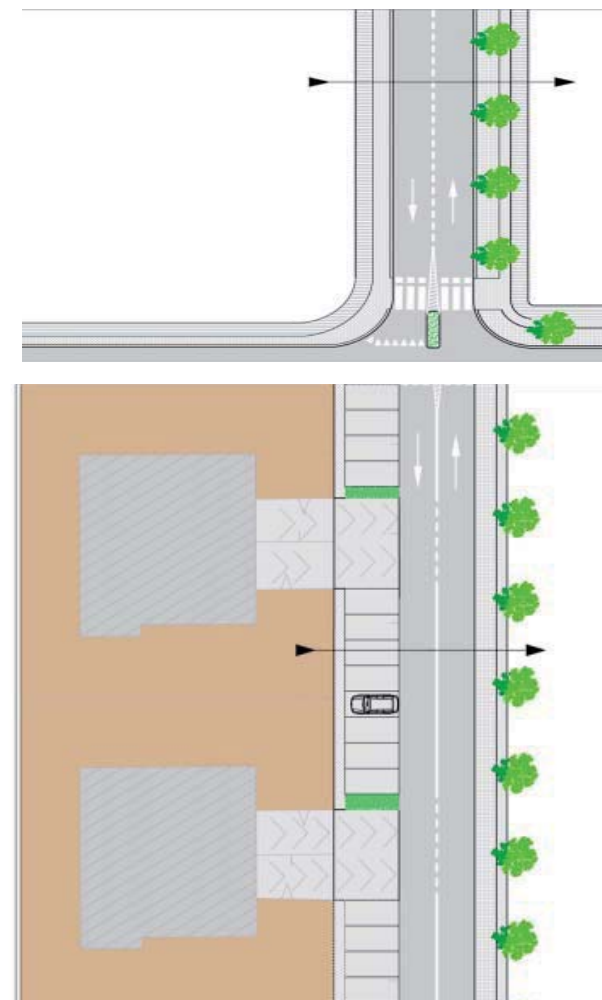


Fig. 20 – Particolari di progetto

3.3.3. Strada comunale di Raffa – TERZO TRATTO

Quest'ultimo tratto prevede principalmente la realizzazione di una viabilità ciclo-pedonale lungo tutto il pendio/dislivello e la futura previsione di una sezione stradale, una sola corsia ad un unico senso di marcia, in grado di attivare un futuro sistema ad anello a senso unico.

LUNGHEZZA

Il tratto complessivo è pari a 368 ml. Un solo senso di marcia carrabile, una corsia.

IL VERDE

Al termine di questo tracciato, a sud, è prevista un'area di progetto per servizi per il verde pubblico in grado di accogliere servizi per il verde ricreativo e di connessione. Come per il *primo tratto* il nuovo sistema di alberature per la mitigazione e l'ombreggiamento riconsidera il sistema floristico già presente sull'area di interesse caratterizzato da una fitta maglia di ulivi che verranno opportunamente ricollocati, in fase di progetto, secondo i nuovi assi viari e le nuove esigenze ristabilendo i sani equilibri tra ambiente, natura e paesaggio antropico.

In tutti i tratti previsti precedentemente, e anche per i nuovi flussi introdotti dal progetto di riqualificazione di piazza Don Giuseppe Baldo, è stata posta particolare attenzione anche alla progettazione delle piste ciclabili e alle intersezioni stradali. Per tale obiettivo, si è ritenuto opportuno considerare il "Manuale per la realizzazione della rete ciclabile regionale" adottato con D.g.r. n.VI/74207, 22/12/1999.

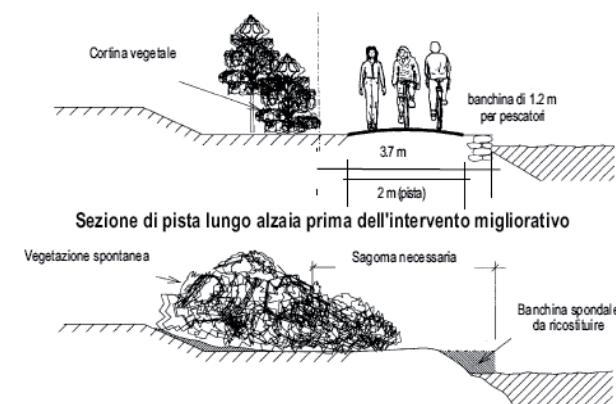
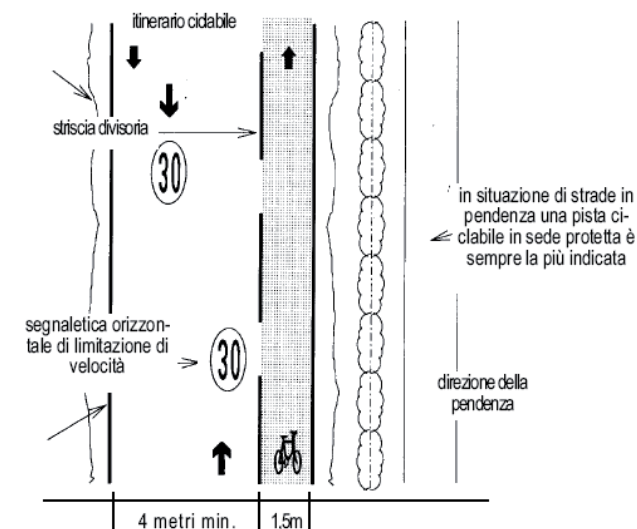


Fig. 21 – indirizzi predisposti dal manuale

3.3.4. La stima dei costi

La stima dei costi risulta sommaria ma indicativa delle spese che l'amministrazione comunale, e i privati, qualora chiamati a partecipare, devono far fronte.

Le superfici e i valori sono stati indicativamente stimati in un quadro economico preventivo come segue, considerando che suddetti valori sono stati calcolati di massima sui prezzi medi correnti di mercato relativamente alle opere di urbanizzazione:

NUOVA VIABILITA' DI RAFFA

QUADRO ECONOMICO PREVENTIVO				
		valore/unità	spesa per unità (€)	spesa parziale
A)	OPERE			
A1.	Viabilità	10.076,52	80,00	806.121,60
A2.	Marciapiedi e piste ciclabili	7.219,81	60,00	433.188,60
A3.	Parcheggio	4.000,00	60,00	240.000,00
A4	Oneri per la sicurezza		3%	44.379,31
	TOTALE A			1.523.689,51
B)	SOMME A DISPOSIZIONE			
B1.	Acquisizione aree	20.000,00	20,00	400.000,00
B2.	Spese tecniche		10% A1-A2-A3-A4	152.368,95
B3.	IVA per A1 - A2 - A3 - A4		10% A1-A2-A3-A4	141.927,84
B4.	IVA per B2		20% B2	30.473,79
B5	Imprevisti e arrotondamenti		5% totale	72.477,06
	TOTALE B			797.247,64
	TOTALE COMPLESSIVO A+B			2.320.937,14

Tale quantificazione risulta compatibile con la stima della sostenibilità economica prevista per i servizi in previsione nel quinquennio di validità del Documento di Piano (PS-C3 Relazione del Piano dei Servizi).

3.3.5. Gli scenari di riferimento e l'area di influenza

Tale ipotesi progettuale di nuova viabilità a Raffa è stata pensata e progettata per rispondere a specifiche esigenze. Tra queste assume rilievo:

- Necessità di collegare i diversi comparti residenziali esistenti e di recente edificazione, oltre a quelli a carattere polifunzionale, nella frazione di Raffa. Tale previsione corrisponde ad uno specifico studio del sistema viabilistico a supporto delle SS BS 572, meglio conosciuta come la via Nazionale in collegamento tra Salò e Manerba D/G e del progetto del sottopasso tra via G.La Pira e via Martelli.
- Sia nel medio che nel lungo periodo prevedere nuovi comparti a completamento residenziale prevalente, con aumento dei servizi principali (S2 per il verde pubblico e S4 per il parcheggio pubblico, e a carattere residenziale) relativamente agli standards qualitativi previsti.
- Per i punti precedenti garantire fasce di espansione del tracciato stradale per il futuro remoto, che potrebbero essere utilizzare per mitigare gli effetti ambientali sulla frazione in grado di contestualizzare l'inserimento del progetto (esempio aree di sosta, spazi verde attrezzate e di quartiere).

A proposito delle "Misure di salvaguardia dei territori interessati da nuovi tracciati", punto 2 della D.g.r. 3/12/2008, n.8579, nel PGT la definizione puntuale delle distanze dai nuovi insediamenti dall'infrastruttura terrà conto, a partire dalla conformazione fisica e dalle caratteristiche paesistiche - ambientali dei luoghi, delle necessità di sicurezza e funzionalità dei tracciati, di una corretta organizzazione urbanistica de territorio e delle funzioni insediative, dell'obiettivo generale di miglioramento della qualità paesistica dei contesti.

4. MISURAZIONE E VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI DEL PROGETTO

La valutazione degli effetti generati dalle azioni di progetto e gli obiettivi di sostenibilità ambientale sono basati su un semplice sistema di valutazione e monitoraggio di piano attraverso opportuni "Fattori di valutazione dell'opera"; in tale modo volontà dell'AC è dimostrare la compatibilità delle politiche di intervento in oggetto ai suddetti piani (riqualificazione di Piazza Don Giuseppe Baldo e la nuova viabilità di Raffa) con le risorse economiche attivabili dalla pubblica amministrazione, anche in relazione agli effetti indotti sul territorio contiguo. A tale scopo, è opportuno determinare un quadro degli obiettivi specifici in coerenza con il quadro normativo e programmatico esistente, con gli obiettivi e le linee di sviluppo supportate dal comune e dal processo di partecipazione pubblica.

CRITERI DI GIUDIZIO

La valutazione di tali "Fattori di valutazione dell'opera" basa il giudizio attraverso considerazioni e analisi sull'area di interesse, anche grazie alle elaborazioni effettuate dal procedimento di VAS (con deliberazione della Consiglio Comunale n. 105 del 15.09.2008 è stato avviato il procedimento di Valutazione Ambientale Strategia degli atti costituenti il Piano di Governo del Territorio, ai sensi dell'art. 4 della L.R. n. 12/2005 e della D.C.R. n. VIII/6420 del 27.12.2007) del Piano di Governo del Territorio di Puegnago D/G.

A tale proposito si rimanda alle schede di valutazione del Rapporto ambientale del Documento di Piano del PGT del comune di Puegnago D/G.

	Alta
	Media
	Bassa

FATTORI DI VALUTAZIONE DELL'OPERA	GIUDIZIO
Compatibilità con il paesaggio	
Compatibilità con le attività agricole	
Compatibilità con vincoli e rispetti	
Interferenza con fauna, flora ed ecosistemi	
Compatibilità con i comparti residenziali	
Compatibilità con i comparti industriali	
Effetti sulla qualità aria e rumore	
Consumo di suolo	
Compatibilità con il sistema della viabilità esistente	
Funzionalità dell'opera	
Importo e costo dell'opera	

RIQUALIFICAZIONE DI PIAZZA DON GIUSEPPE BALDO

FATTORI DI VALUTAZIONE DELL'OPERA	GIUDIZIO
Compatibilità con il paesaggio	
Compatibilità con le attività agricole	
Compatibilità con vincoli e rispetti	
Interferenza con fauna, flora ed ecosistemi	
Compatibilità con i comparti residenziali	
Compatibilità con i comparti industriali	
Effetti sulla qualità aria e rumore	
Consumo di suolo	
Compatibilità con il sistema della viabilità esistente	
Funzionalità dell'opera	
Importo e costo dell'opera	

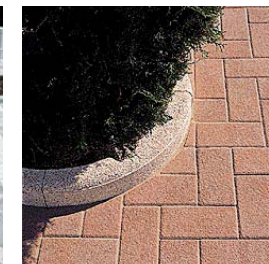
NUOVA VIABILITA' DI RAFFA

5. ABACO DEI MATERIALI E DEL VERDE

Per la sezione stradale e la pista ciclabile: - Formazione di manto bituminoso
- Formazione di manto bituminoso colorato



Per la sezione pedonale: - Pavimentazione in selciato di ciottoli
o in masselli autobloccanti
- Cordoli in cemento vibro compressi pieni
- Cordoli in granito



Per l'arredo urbano:

- Panchine e sedute;
- aiuole verdi;
- illuminazione pubblica;
- dissuasori



Colture utilizzate: Ulivi



6. ALLEGATI

6.1. LA RIQUALIFICAZIONE DI PIAZZA DON GIUSEPPE BALDO

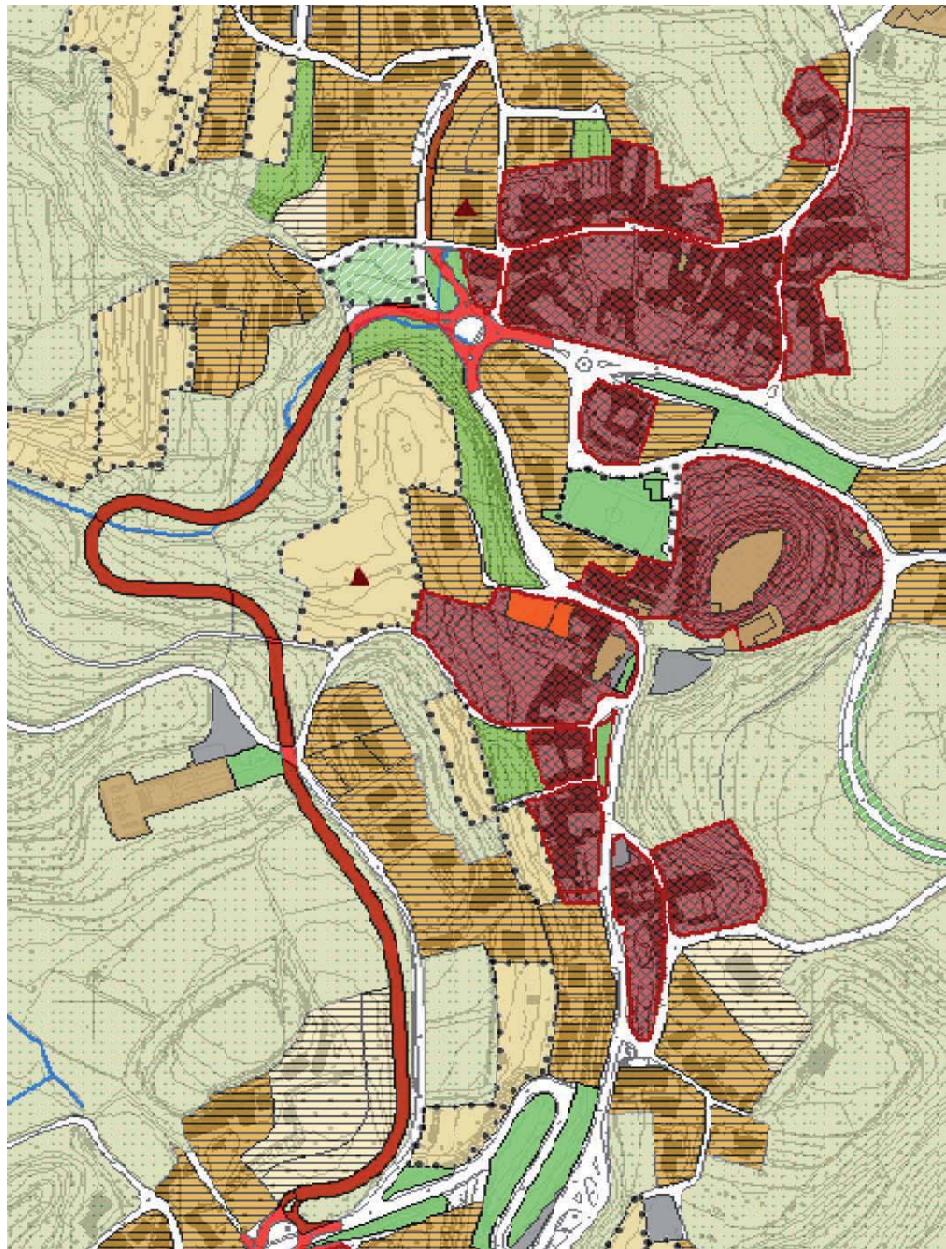
- 6.1.1. Inquadramento**
- 6.1.2. Inquadramento territoriale – RILIEVO**
- 6.1.3. Inquadramento territoriale - PROGETTO**
- 6.1.4. Particolari di progetto**

6.2. LA NUOVA VIABILITA' DI RAFFA

- 6.2.1. Inquadramento e tracciato di progetto**
- 6.2.2. Elenco superfici catastali**
- 6.2.3. Particolari di progetto**

ALLEGATO 5.1.1. INQUADRAMENTO

Estratto dalla tavola DP-P4b Previsioni di Piano 1:5.000

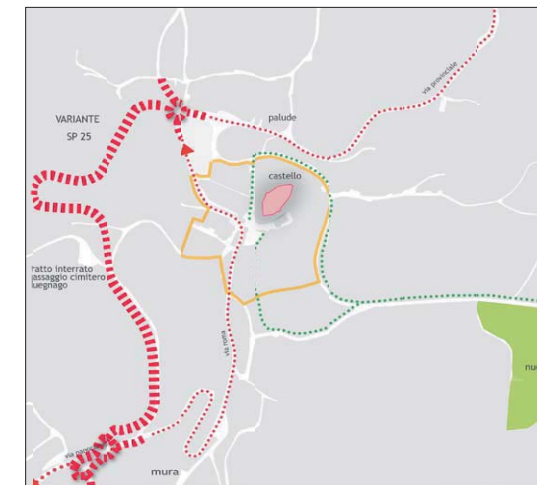


SCHEMI DI STUDIO E RILIEVO FOTOGRAFICO

Impatto percettivo del progetto



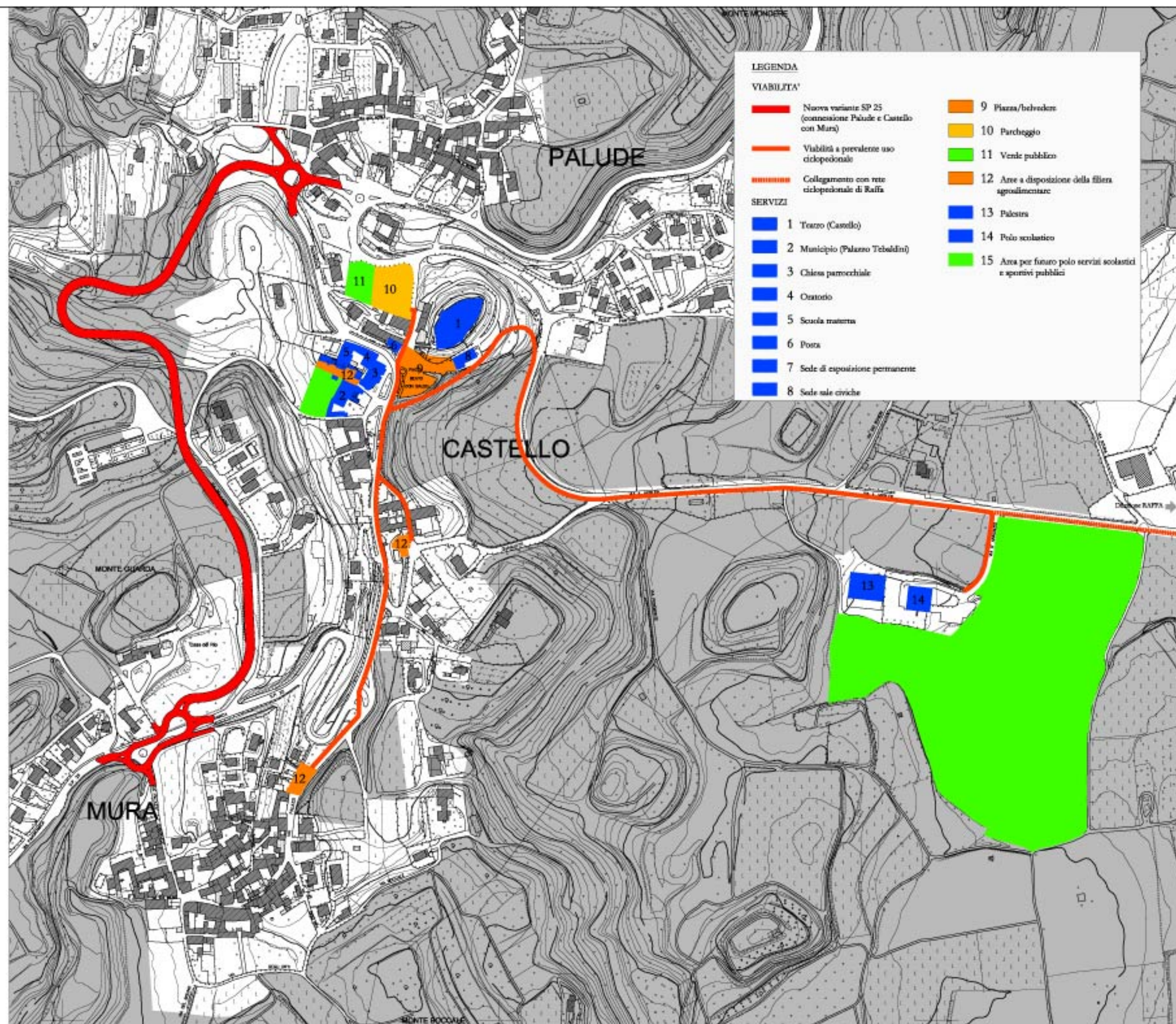
Sistema dei flussi



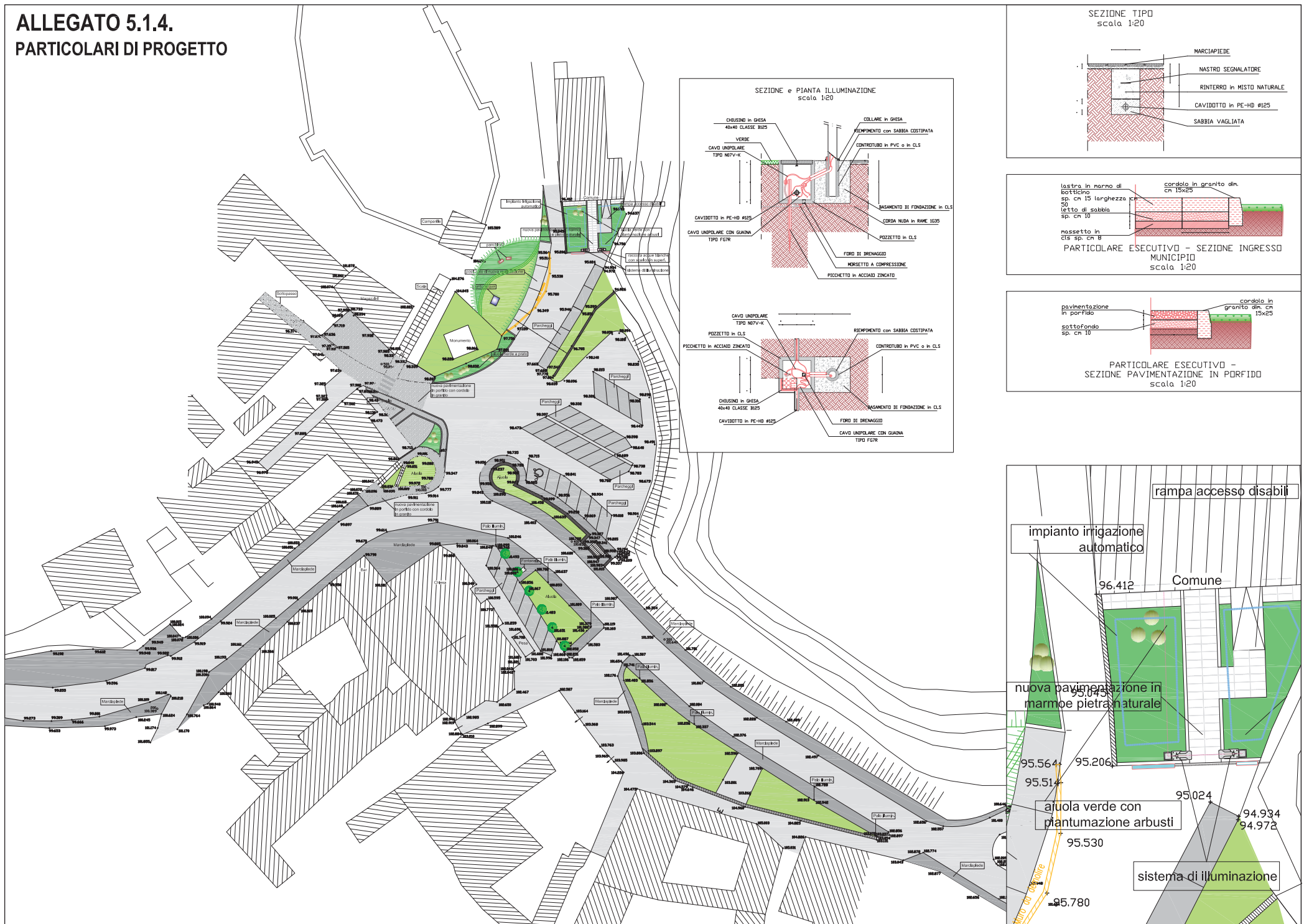
ALLEGATO 5.1.2.
INQUADRAMENTO TERR.
RILIEVO



ALLEGATO 5.1.3. **INQUADRAMENTO TERR.** **PROGETTO**



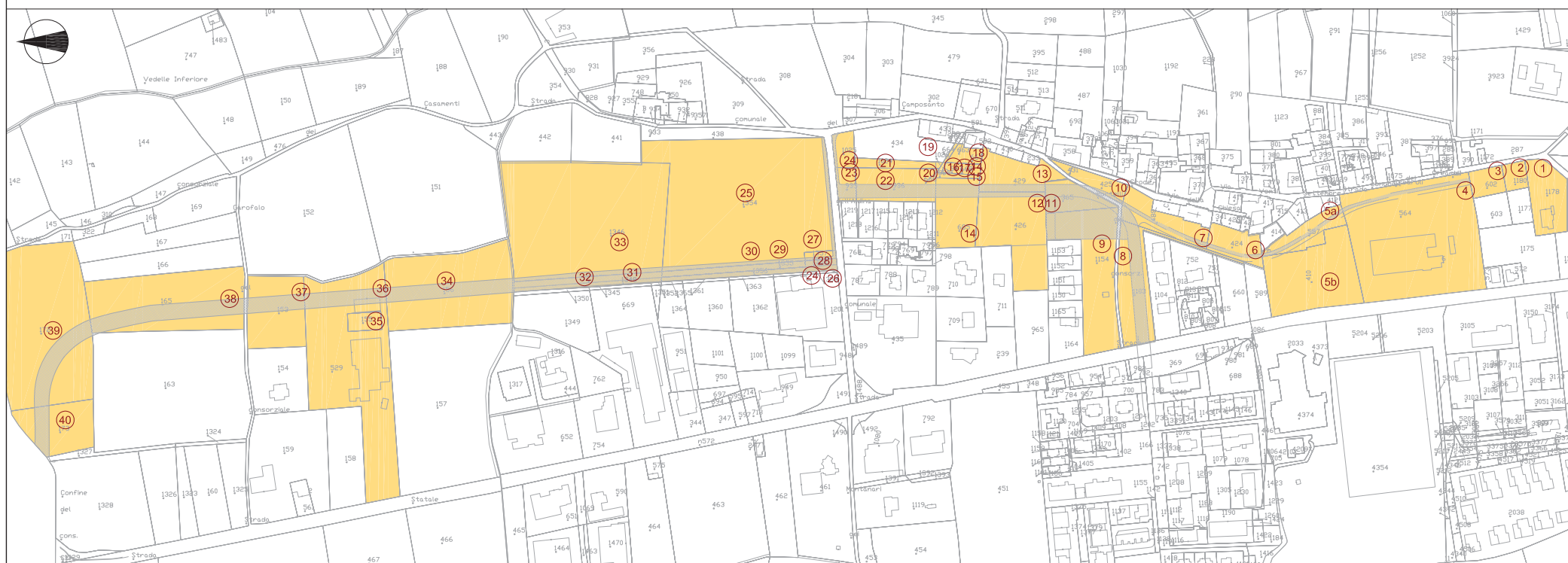
ALLEGATO 5.1.4. PARTICOLARI DI PROGETTO



ALLEGATO 5.2.2. ELENCO SUPERFICI CATASTALI

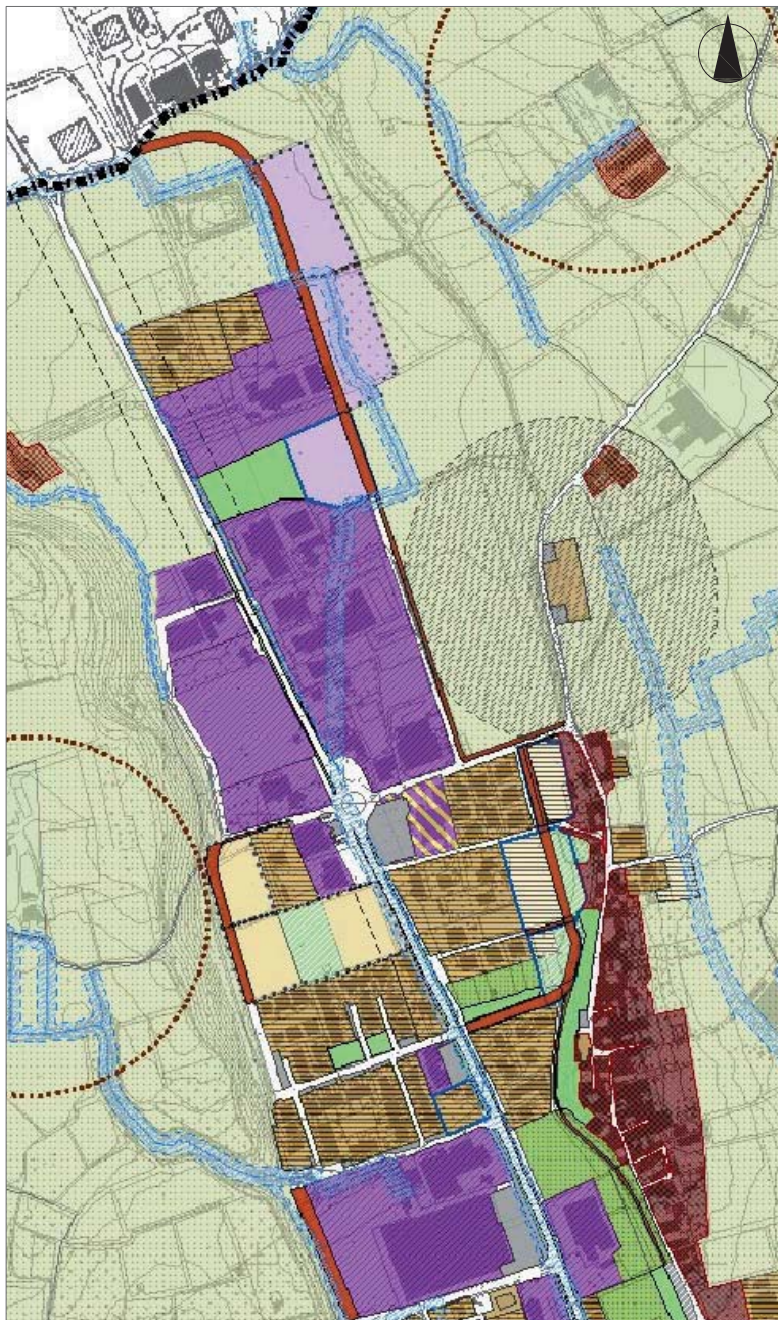
IDIFICATIVO	N° NAPPALE	SJP.NAPPALE (ng)	INTISTAZIONE	ZONA PIG	ZONA PGT	AREA ESPRORIC
1	1178	2.659,44	-	B1 - B2 - SP	B1 - V - S	137,00
2	1180	8.931,32	Marsidri Vincenzo	SP	SP - S	157,16
3	102	1.850,71	Marsidri Vincenzo	SP	SP - S	121,16
4	164	1.356,85	-	D3 - B2 - SP	S - V - D1	192,73
5a	157	1.545,48	Camirelli Angiolino, Leonardi Mara Cristha	B2	V	101,14
5a	110					55,19
6	124	1.414,69	Fabbreria Pirochiale di Raffa	SP	S	137,17
7	189	2.029,09	Riberi Maia Chiara	SP	S - A	113,17
8	1103	3.465,74	Riberi Maia Chiara	SP	B1 - V - S	1122,00
9	1154	5.313,40	-		V	1167,10
10	125	753,21	Riberi Maia Chiara	SP	SP	193,15
11	165	1.419,40	Vivenci Pietro	B2	SP	1119,10
12	126	4.819,12	-		B2	197,15
13	129	2.214,38	Lelli Vitoria Giovannelli Maio, Walter, Maria Elisa	A - SP - S2	SP	179,12
14	185	2.639,62	Solari Mario	SP - B1	B1 - SP	716
15	186	175,71	Solari Mara	A - B2	SP	175,71
16	167	31,75	Solari Mara Grazia	A - B2	SP	35,75
17	168	175,71	Solari Mara	A - B2	SP	175,71
18	165	458,61	Solari Mara Grazia	A - B2	SP	158,12
19	1026	31,87	Cerini Pietro, Mirio, Ugo, Annibale	A	VIABILITA'	32,17

IDENTIFICATIVO	N° MARCALE	SUP.MAPPILE (mq)	INFEZIONE	IONI PRG	ZONA PGT	AREA (SPR)PRIO
10	666	801	Corin Pietro, Mario, Ugo, Annalisa	i	VIASILITA'	801
11	1021	613,13	Scolzi Water	SP	B2	61513
12	934	2.391,41	Sedvini Giovanni	SP B2	B1 - SP	1.39142
13	935	575,12	Sedvini Giovanni	SP B2	B1 - SP	57312
14	1025	677,63	Scolzi Water	SP B2	B1 - A	181,6
15			Lupini Mariastella Lupini Paolo Lucrezia Pietro	Campo 5	E1 - SP	68929
16	1353	148,50		Campo 5	VIASILITA'	14850
17	1357	230,95	IMAF di Vaun e Mia Miffazzoli	Campo 5	E2	23095
18	1359	148,50	IMAF di Vaun e Mia Miffazzoli	Campo 5	VIASILITA'	14850
19	1355	769,94	IMAF di Vaun e Mia Miffazzoli, Torrefazione: del'Ordine s. I	Campo 5	SP	76994
20	1355	623,75	IMAF di Vaun e Mia Miffazzoli, Torrefazione: del'Ordine s. I	Campo 5	VIASILITA'	62375
21	1343	575,80	IMAF di Vaun e Mia Miffazzoli, Torrefazione: del'Ordine s. I	Campo 5	VIASILITA'	57680
22	1347	805,32	IMAF di Vaun e Mia Miffazzoli, Torrefazione: del'Ordine s. I	Campo 5	SP	80332
23	1345	16.397,01	Lupini Mariastella Lupini Paolo Lucrezia Pietro	Campo 5	SP - VABILTA'	56685
24	154	8.511,84	Gada Nird s.a.s.	Campi 1-4-5	SP - D3 - E2	1622,7
25	155	539,78		D4	D1	53978
26	521	12.037,1		D4	D1 - D3 - iP	108436
27	151	8.543,75	Gada Nird s.a.s.	Campi 5 - D4	D1 - D3 - iP	78557
28	165	8.014,61	Venurelli Eleonora	Campo 5	DL - D1 - SP - E2	216712
29	171	13.324,41	Pedizzoli Brusa	Campo 5	E2	140933
30	171	2.914,51	Sandrini Giuseppe	Campo 5		58217



ALLEGATO 5.2.1. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

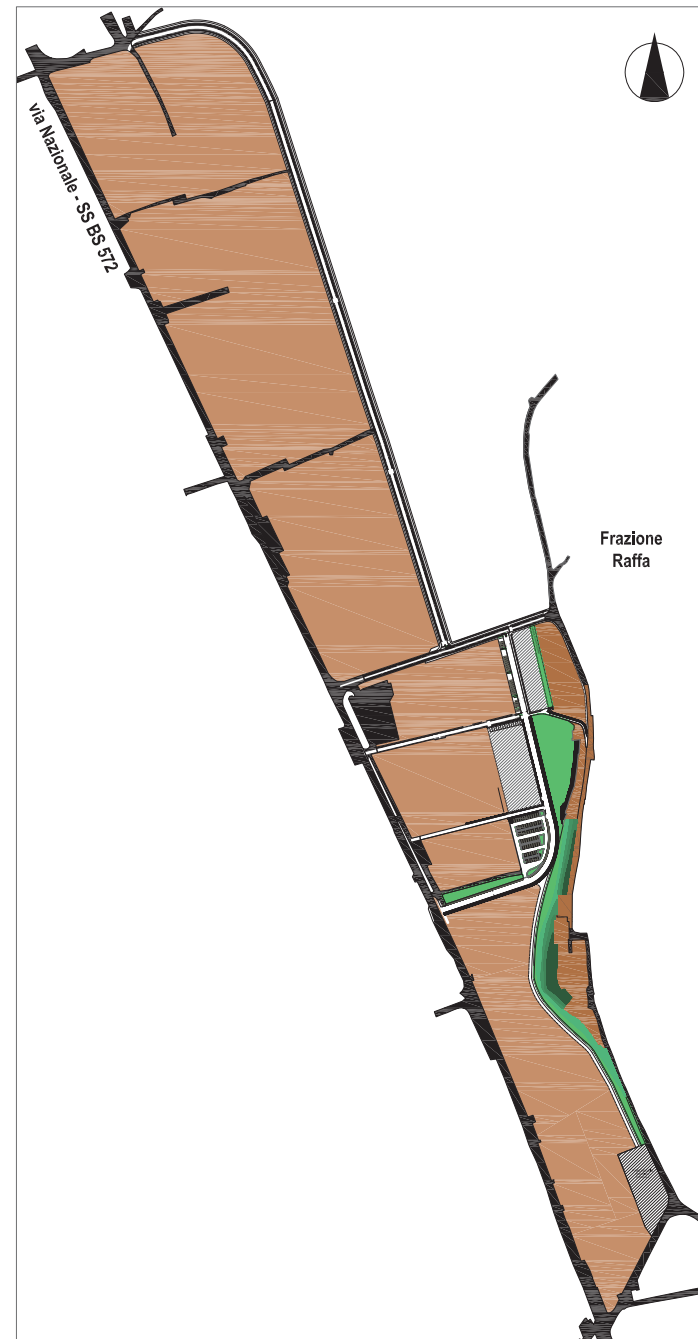
Estratto dalla tavola DP-P4b Previsioni di Piano 1:5,000



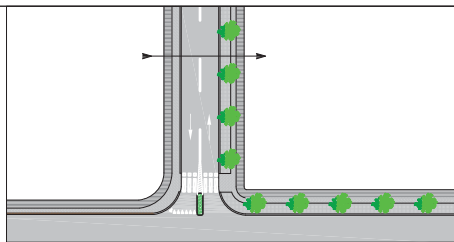
RILIEVO FOTOGRAFICO DELL'AREA IN ESAME



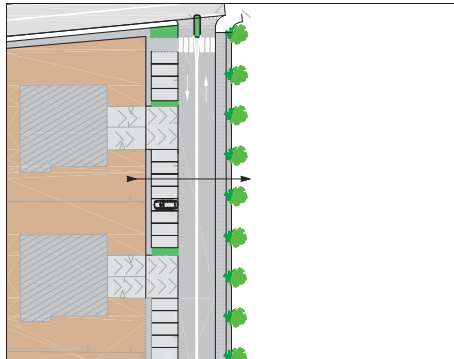
TRACCIATO DI PROGETTO



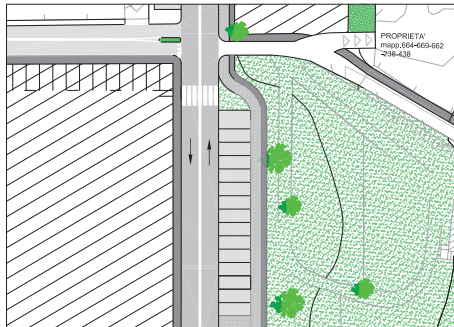
ALLEGATO 5.2.3. PARTICOLARI DI PROGETTO



PARTICOLARE 1



PARTICOLARE 2



PARTICOLARE 3

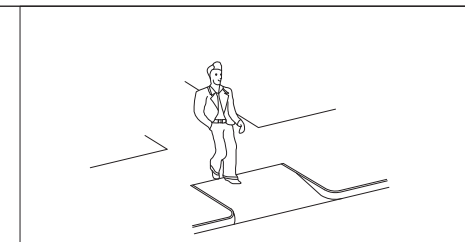
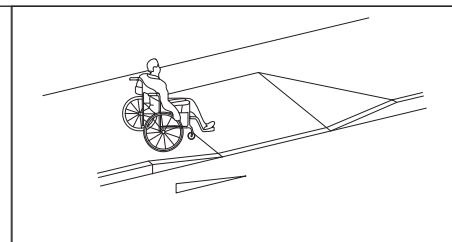
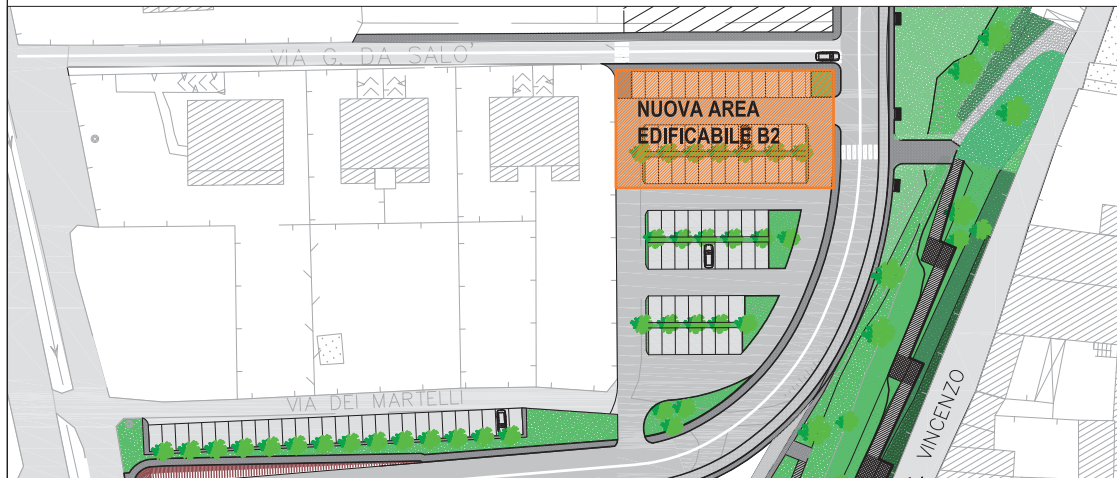
DETTAGLIO COSTRUTTIVO (PART.1)

- Area privata residenziale
- Marciapiede(1mt)
- Parcheggio(5mt)
- Doppia corsia (3,5mt ciascuna)
- Cordolo in pietrame (0,1mt)
- Pista ciclabile (2mt)
- Cordolo in pietrame (0,1mt)
- Marciapiede(1mt)
- Nuova zona residenziale B2

DETTAGLIO COSTRUTTIVO (PART. 2)

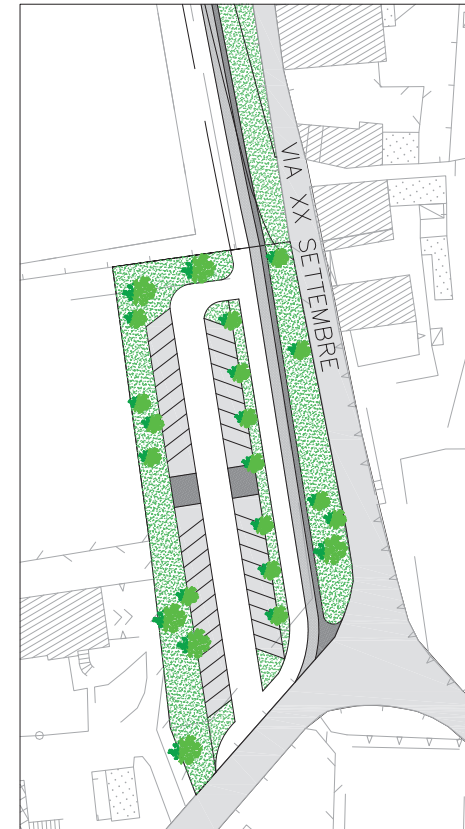
- Marciapiede(1,5mt)
- Cordolo in pietrame(0,1mt)
- Doppia corsia (3,5mt ciascuna)
- Cordolo in pietrame (0,1mt)
- Pista ciclabile (2mt)
- Cordolo in pietrame (0,1mt)
- Marciapiede(1mt)
- Banchina(1mt)

PARTICOLARE 4



Particolare attenzione durante la fase compositiva e architettonica per uno studio coerente e compatibile per un livello di accessibilità da garantire a tutti. La progettazione deve essere concepita contro le barriere architettoniche, accessibile e raggiungibile nella completa totalità.

PARTICOLARE 5



Particolare 6:
area attualmente sottoposta a procedura di esproprio. Nuovo servizio S2 e S4 a verde e parcheggio ad uso pubblico, quale area di accesso al nuovo tracciato carrabile, pedonale e ciclabile che dal sottopasso si collega a via XX Settembre attraverso una viabilità a senso unico.