

## VARIANTE AL PRG (variante n°146)



**relativa a zone di  
interesse pubblico**

*Elaborato aggiornato in seguito  
all'accoglimento delle osservazioni  
con Del.C.C. n. 77 del 17/12/2007*

**Responsabile del procedimento: Arch. Donatella GRIFO**

**Garante della comunicazione: Pietro ZUCCHINI**

**PROGETTISTI:**

**Arch. Donatella GRIFO**

**Arch. Marinella GIANNINI**

**Redazione:  
Dicembre 2007**

**RELAZIONE  
TECNICA**

## RELAZIONE ILLUSTRATIVA

### 1. FINALITA'

In questo periodo il Comune di Cortona, anche grazie alla spinta propulsiva conseguente alla progettazione e alla prossima realizzazione della viabilità alternativa alla SRT 71 prevista dalla Provincia di Arezzo, ha ravvisato la necessità di operare alcune modifiche alla viabilità di propria competenza in modo da rendere più agevole il traffico veicolare che attraversa Camucia sia in attesa della nuova viabilità Regionale che successivamente.

Queste modifiche corrispondono in linea generale alle scelte operate con il PS ma non trovano sempre rispondenza con le previsioni del Vigente PRG.

Di fatto alcune delle modifiche che si intendono realizzare riguardano non tanto i tracciati viari ma gli innesti fra varie strade.

In particolare, anche a seguito di vari studi sul traffico locale effettuati negli ultimi anni<sup>1</sup>, si è riscontrato che per fluidificare la circolazione è necessario eliminare impianti semaforici o incroci diretti sulla viabilità principale e questo si può ottenere mediante la realizzazione di rotatorie che però non rientravano nella comune logica pianificatoria dei primi anni '90 e pertanto non sono previste nel PRG Vigente.

Pur essendo ormai in corso di definizione il R.U, data la complessità e vastità del territorio Cortonese, occorreranno ancora diversi mesi prima di poter procedere all'adozione<sup>2</sup> e alla successiva approvazione.

---

<sup>1</sup> piano della mobilità

<sup>2</sup> cartografia scala 1:2000 non ancora disponibile, consultazioni, complessità del territorio etc

L'amm.ne ha ritenuto necessari e urgenti gli interventi sulla viabilità, essenziali per le esigenze di sicurezza e snellimento del traffico veicolare, al fine di facilitare la mobilità all'interno della frazione più popolosa ed economicamente attiva del Comune.

Questi interventi pur essendo necessari in tempi brevi non sono conformi al PRG vigente e pertanto è stato ritenuto ugualmente opportuno, per anticipare i tempi del RU, procedere alla redazione di una Variante al PRG Vigente.

Con l'occasione è stato ritenuto opportuno verificare anche la corrispondenza fra il PRG vigente e il programma triennale delle opere pubbliche.

Infatti il programma è stato preliminarmente illustrato pubblicamente in varie assemblee con la cittadinanza da questo confronto diretto e quindi anche in considerazione dell'esito di tali incontri si è valutata la necessità di accelerare alcuni interventi.

Anche alcuni di questi interventi non sono però conformi al vigente PRG pertanto si è considerato opportuno effettuare una ricognizione puntuale di tutte le opere pubbliche che richiedono una variante al PRG e al contempo si è ritenuto di operare una riscrittura anche delle NTA per la parte relativa agli interventi ammissibili nelle zone A aggregati edilizi o edifici isolati di valore storico artistico e nelle zone agricole in adeguamento ai regolamenti di attuazione della LR 1/05 e alla enorme per l'edilizia sostenibile previste dalla medesima legge.

## **2. I TEMI SPECIFICI**

Come accennato la variante si può dividere in due parti, una relativa alla modifica di alcune perimetrazioni e/o destinazioni di zone e l'altra relativa ad una più dettagliata indicazione degli interventi ammissibili nelle zone A riferite agli aggregati edilizi o edifici di valore storico

artistico e nel territorio rurale a seguito sia delle disposizioni della L.r1/05 che del regolamento 5R/07.

La prima parte ha anche la caratteristica di riguardare zone nelle quali sono previste opere pubbliche o di interesse pubblico ed in particolare:

- modifiche alla viabilità (aree n°5 e 11)
- modifica e individuazione di nuovi parcheggi o aree di sosta (aree n°1, 2, 4 e 8)
- i nuovi edifici pubblici o strutture di interesse pubblico aree (n° 3, 5, 6, 7, 9,10)

La seconda parte, relativa ad alcune specifiche relative alla normativa per gli interventi nella zona A ed E tende a regolamentare gli interventi di sostituzione edilizia, addizione funzionale etc. e l'ammissibilità degli interventi ammessi con i PdR.

Inoltre, alla luce del regolamento Regionale 5R/07 opera una ricognizione relativa alla coerenza delle attuali norme del PRG con il suddetto regolamento e con gli strumenti di pianificazione territoriale. Si è ritenuto inoltre di acquisire le norme sull'edilizia sostenibile per gli interventi oggetto della presente variante.

La variante n°146 costituisce atto di governo del territorio ai sensi dell'art.10 della L.R.1/05.

### **3 LE INDIVIDUAZIONI**

#### **3.1 LE MODIFICHE ALLA VIABILITÀ**

Si da risposta alle esigenze relative alla viabilità prevedendo la realizzazione di 4 rotatorie<sup>3</sup> in prossimità dei principali incroci nel tratto lungo la SRT 71 interno al Centro abitato di Camucia.

**AREA n°5**

---

<sup>3</sup> una di queste, in prossimità dell'incrocio della SRT 71 con via Signorelli e Via Regina Elena non richiede una variante al PRG.

Inoltre parallelamente al tracciato della SRT 71, in una area che era stata individuata nel PRG vigente come zona a parcheggi, è prevista la realizzazione di un viale urbano sul quale saranno realizzati parcheggi ma che serve sia a canalizzare verso le rotatorie il traffico di tutta la viabilità minore che attualmente si immette direttamente sulla strada regionale sia a permettere la realizzazione di un sistema integrato di viabilità principale, secondaria, parcheggi percorsi pedonali che mediante una progettazione unitaria comprensiva anche dell'arredo urbano riqualifichi una parte della frazione di Camucia che, sviluppata successivamente al tracciato extraurbano della SRT 71 stenta ad assumere quel carattere di continuità funzionale ed estetica tipica della strutture urbane definite.

Dagli studi idrologici idraulici (v.allegati alla variante emerge che tale area è inserita in parte nell'ambito di aree con pericolosità idraulica con tempo di ritorno 200 anni; Nella fattispecie vengono interessate le ultime due rotatorie in direzione sud di cui quella posta più a nord è risultata al di fuori delle aree allagate o soggette a ristagno, quella più a sud è risultata lambita da ristagni della portata duecentennale con battenti inferiori a 30 cm. Per tali ambiti si prescrive quindi di raggiungere l'obiettivo della messa in sicurezza rispetto ad eventi con tempo di ritorno di 200 anni tramite adeguati sistemi di autosicurezza come previsti dal regolamento regionale 26/R/07 e allegato a "direttive per le indagini geologico-tecniche" e nel rispetto delle seguenti condizioni:

- dimostrazione dell'assenza o dell'eliminazione di pericolo per le persone e i beni.

- Dimostrazione che gli interventi non determinino aumento delle pericolosità in altre aree.

In prossimità della rotatoria che innesta il traffico proveniente da via Lauretana a valle e dal polo dei servizi assistenziali e sanitari a monte sulla SR 71 si è prevista una traslazione di una zona edificabile al fine di permettere un migliore smistamento del traffico interno sulla viabilità principale oltre che una migliore di aree già destinate a parcheggio pubblico.

**AREA n° 4**

La variante serve anche migliorare l'accesso del traffico interno alla zona produttiva della Venella sulla SRT. 71 in conformità al parere ANAS n.prot. 16066 del 16/11/98. Viene inoltre eliminata una parte di viabilità interna alla zona industriale che, non necessaria al traffico locale viene trasformata in zona D1 con traslazione di superficie per la creazione della viabilità suddetta..

**AREA n°11**

### **3.2 I NUOVI PARCHEGGI O AREE DI SOSTA**

In base alle esigenze della mobilità e della sosta individuate dall'Amm.ne ed inserite nel programma delle Opere Pubbliche, saranno realizzati una zona di sosta attrezzata a Cortona e due nuovi parcheggi non previsti nel PRG Vigente ma che si rendono necessari per migliorare l'organizzazione della sosta e la sua relazione con le infrastrutture a servizio dei pedoni

esistenti in zone di Camucia e di Terontola caratterizzate da una notevole saturazione edilizia.

La zona di sosta a Cortona è prevista al fine di garantire una migliore organizzazione dei servizi della sosta nei periodi di significativa affluenza turistica che caratterizza specialmente in alcuni periodi dell'anno il Centro Storico di Cortona in modo da attenuarne la pressione veicolare.

**AREA n°1**

In adeguamento al regolamento regionale n.2/R/07, caratteristica di questa zona sarà quella della flessibilità della funzione in rapporto al flusso turistico stagionale e alla popolazione insediata; infatti durante il periodo di ridotto flusso turistico quest'area (individuata all'interno di una sottozona F11) sarà utilizzata come zona a verde pubblico attrezzato, con possibilità di essere integrato con le attrezzature tipiche previste per analoghe destinazioni, mentre nei periodi di maggior afflusso turistico potrà essere utilizzato per la sosta anche di mezzi turistici e pubblici.

L'area sarà attuata a seguito di una accurata progettazione che permetta la fruizione flessibile dell'area; in essa, a meno di manufatti precari di arredo, non saranno consenti incrementi volumetrici e/o nuova edificazione.

Il nuovo parcheggio a Camucia (V\_P) prevede un nuovo disegno di un'area di maggiori dimensioni che attualmente è destinata ad attrezzature per attività sociali e civili (F1), attrezzature per attività commerciali e servizi (F2) e parcheggi e viabilità. Questo nuovo disegno prevede oltre che ad area di sosta integrata con la viabilità comprensiva di arredo

**AREA n° 2**

urbano, percorsi pedonali etc inserita in un contesto prevalentemente destinato alla residenza.

Il nuovo Parcheggio a Terontola (V\_P) in ampliamento ad una previsione esistente, comporta la riduzione di una zona F1 e di una zona F4 (attrezzature per attività sanitarie) a favore di un sistema integrato di infrastrutture per la mobilità, sosta e per i pedoni raccordato da un accurato studio dell'arredo urbano con la prospettiva di migliorare il livello della qualità urbana di una delle frazioni più strutturate del comune di Cortona<sup>4</sup>

**AREA n° 8**

### **3.3 I NUOVI EDIFICI PUBBLICI O STRUTTURE DI INTERESSE PUBBLICO**

Altro tema che caratterizza questa variante è quello della ricognizione delle zone riservate ai servizi pubblici e/o alle strutture per le attività collettive<sup>5</sup>

**AREA n°3**

In particolare, si rende necessario realizzare nuovo asilo e/o scuola materna.

In adiacenza alla struttura scolastica esistente, sede della Scuola media, per la quale sarà previsto un ampliamento per la scuola elementare, si è ritenuto opportuno prevedere una nuova zona F3 (attrezzature per l'istruzione). In questo modo si intende organizzare nell'ambito di un'area già strutturata con le attrezzature scolastiche e sportive il polo per l'istruzione a Camucia.

---

<sup>4</sup> la frazione di Terontola si è sviluppata e strutturata secondo le linee guida delle previsioni Quaroniane di fine degli anni '50 .

<sup>5</sup> zone F delle nta del PRG vigente

Tale scelta è supportata anche dalle modifiche che verranno operate sulla viabilità sopra descritte che garantiranno al polo per l'istruzione la massima accessibilità sia pubblica che privata.

Ulteriore necessità dell'ente è quella di rilocalizzare i propri magazzini, garages e depositi e alcuni dei propri uffici. Attualmente infatti questi locali sono in prossimità della SRT 71, vicino a dove è prevista la seconda rotonda. Il progetto del Viale urbano prevede un riassetto funzionale di tutta l'area sia sotto il profilo della viabilità che della qualità generale, compreso quella dell'estetica.

**AREA n° 6**

L'organizzazione dei volumi, la carenza degli spazi del attuale "magazzino" e ancor di più la necessità di non congestionare il traffico con l'andirivieni pressochè costante di mezzi anche pesanti dalla sede comunale dell'area manutenzione, in un punto così nodale della riorganizzata viabilità urbana ha fatto decidere di individuare una nuova localizzazione di questa funzione.

L'area che è risultata più funzionale al servizio manutentivo per la sua collocazione rispetto al territorio comunale e al sistema della viabilità è risultata quella a valle dell'abitato di Camucia in prossimità nel nuovo tracciato della SRT 71.

Questa nuova zona, in sostituzione di una parte di zona D6 esistente potrà essere utilizzata anche per dare risposta alle esigenze della Guardia di Finanza, che da tempo ha chiesto a quest'Amm.ne di individuare una localizzazione per insediare una loro caserma.

Questa localizzazione ha creato una zona residuale D che per le sue dimensioni, e per la presenza delle opere di urbanizzazione sufficienti alle esigenze di una porzione così limitata di zona può essere attuata mediante intervento diretto.

Tutta l'area n° 6 è di proprietà dell'Amm.ne comunale.

In riferimento al rischio idraulico tale area è interessata da fenomeni di transito della piena duecentennale fuoriuscita, in rapido riassorbimento da parte del reticolo idraulico minore e comunque con battenti inferiori a 30 cm. e velocità inferiori a 0,1 m/s: si rimanda a quanto detto per l'area 5 in merito al rischio idraulico.

Sempre su un'area di proprietà comunale attualmente destinata **AREA n°7** prevalentemente per le attività artigianali o industriali, all'interno del principale insediamento produttivo cortonese, il Vallone, si intende realizzare un'area da destinare a manifestazioni fieristiche che oltre che a promuovere la produzione locale, favorisca momenti di scambio e di fra gli operatori locali e gli altri di diverse realtà.

A Terontola con la realizzazione del nuovo V\_P (area n°8) si è ridotta una **AREA n°9** parte di F4 destinata ad attrezzature per attività sanitarie, viene invece prevista una nuova zona F4 in sostituzione di una zona F9 (impianti per distribuzione carburanti) ed F5 (attività ricettive e di ristoro)

Questa sostituzione è legata al fatto che le caratteristiche della viabilità e la normativa specifica di settore rendono non necessaria la localizzazione

di una zona specifica per impianti di distribuzione carburanti in quel contesto.

Per quanto riguarda la trasformazione della zona F5 si è rilevato che le richieste di strutture ricettive in questa zona sono legate maggiormente alla tipologia degli agriturismi che non a quello delle strutture alberghiere tradizionali. Anche la struttura ricettiva esistente ha un'utenza e una richiesta di fornitura di servizi già affine a quelle di residenze sanitarie assistite. Pertanto si ritiene opportuno riconoscere la potenzialità sanitario-assistenziale dell'area individuandola come F4.

#### **AREA n°10**

E' stato invece non più funzionale alle esigenze della frazione e a quelle dell'amm.ne il mantenimento di alcune porzioni di F11 che a seguito della realizzazione del sottopasso della ferrovia sono state frazione, pertanto se ne prevede la trasformazione in verde privato inedificato eventualmente da cedere da parte dell'Amm.ne a privati.

#### **4. LE ZONE AGRICOLE**

In adeguamento al regolamento d'attuazione n.5/R/07 si è ritenuto necessario modificare le norme della variante sulle zone E (già approvata con D.C.C. n. 34/2004) in merito agli interventi da poter effettuare sul patrimonio edilizio con destinazione d'uso non agricola; l'attenzione dell'Amministrazione volta ad arrestare il fenomeno dell'abbandono del territorio rurale, al recupero del patrimonio edilizio esistente e ad evitare

ulteriore consumo di suolo, ha portato alla necessità di concentrarsi sugli interventi di risanamento igienico funzionale dei fabbricati esistenti rendendoli vivibili ed adeguati alle esigenze attuali; si sono voluti, quindi, regolamentare gli interventi di ristrutturazione edilizia in merito alle cosiddette “addizioni funzionali” e gli interventi di ristrutturazione urbanistica; si è ritenuto necessario inserire nella norma quanto già previsto dalla normativa regionale in merito agli interventi di edilizia sostenibile a riprova della sensibilità dell’Amministrazione verso tali tematiche che si rendono maggiormente versatili nell’applicazione proprio nei casi di interventi in territorio rurale.

#### **5. LE ZONE A “aggregati edilizi o edifici isolati di valore storico artistico”**

In conformità con quanto già previsto dal Piano Strutturale per le specifiche sottozone, si è reso necessario effettuare una ricognizione degli interventi di recupero dei fabbricati di pregio in “territorio aperto”, con la possibilità di sfrondarli da eventuali volumi incongrui (talvolta accorpati ad essi talvolta posti nelle immediate vicinanze e tali da snaturare la caratteristica morfologica e architettonica del fabbricato principale) intervenendo sugli stessi mediante demolizione e recupero delle consistenze volumetriche oltre che possibilità di cambio d’uso. Il ricorso al piano di recupero si è ritenuto mezzo più idoneo per un ulteriore controllo urbanistico ed edilizio nell’eventualità delle demolizioni e ricostruzioni e dell’eventuale conseguente ridisegno funzionale.

Per consentire, inoltre, l'arresto del fenomeno del degrado edilizio di tali volumi "storici", si è inoltre individuata la possibilità, mediante il solito strumento del PdR, della ricostruzione di volumi in stato di rudere nei casi di riconoscibilità della consistenza volumetrica e architettonica originaria.

## **6. EDILIZIA SOSTENIBILE**

Per gli interventi di cui alla suddetta variante la progettazione e l'esecuzione dovranno preferibilmente adeguarsi ai parametri di edilizia sostenibile di cui alla L.R.1/05 art. 145, 146 e 147 e successive modifiche; per gli interventi di cui agli art. 5 e 6 della presente variante saranno possibili incentivi di cui all'art. 146 e. 2 della legge regionale 1/05 secondo le modalità di accesso di cui al successivo art. 147 della medesima legge.

Con l'emanazione di successivo regolamento l'Amministrazione definirà i parametri degli incentivi di cui all'art. 146 e. 1 e c.3

## **7. GLI OBIETTIVI E LA COERENZA CON GLI ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE**

La variante, in sintonia con il PS per la sua entità e per il dimensionamento è commisurata alle strette necessità risultanti nell'arco temporale di ulteriore efficacia del vigente strumento urbanistico;

La variante è coerente alle previsioni, ai principi, agli obiettivi e alle prescrizioni del Piano Strutturale approvato, nonché alle direttive e alle

prescrizioni degli strumenti della programmazione e pianificazione territoriale della Regione e della Provincia vigenti e adottati.

## **8. AGGIORNAMENTO DELLE CONOSCENZE CONTENUTE**

### **NEL PRG. VIGENTE**

Il quadro conoscitivo di riferimento, a scala comunale, è costituito dagli elaborati d'indagine redatti in occasione della Variante generale al P.R.G. oltre che il quadro conoscitivo elaborato dal Comune di Cortona per la redazione del PS riscontrandone anche la compatibilità con le previsioni approvate. Le UTOE interessate sono: n.2 — Camucia; n.1 — Cortona; n. 27 - Vallone; n.3 - Terontola

## **9. EFFETTI AMBIENTALI E TERRITORIALI ATTESI**

In considerazione della dimensione delle aree interessate dalla variante, delle destinazioni previste e delle caratteristiche della stessa non si ritiene di individuare la produzione di effetti ambientali significativi rispetto a quanto stabilito dal PS.

La variante non incrementa il consumo delle risorse essenziali rispetto a quanto previsto e ritenuto ammissibile dal PS.

La variante, come già detto in premessa, produrrà effetti territoriali positivi, sia per quanto riguarda gli aspetti socio economici che gli assetti di tipo urbanistico territoriali.

Preliminarmente all'approvazione della presente variante verranno effettuate tutte le necessarie verifiche ed eventuali modifiche in relazione

al PIANO COMUNALE DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA in relazione alla viabilità.

**10. VERIFICA SULLO STATO DI ATTUAZIONE DEL PIANO VIGENTE, LIMITATAMENTE AGLI ARGOMENTI TRATTATI DALLA VARIANTE**

Molte delle zone interessate dalla variante riguardano ripерimetrazioni di zone già esistenti e/o di viabilità e parcheggio che danno il segnale di nuove esigenze emerse nel corso di questi oltre dieci anni di vigenza del PRO in termini di spazi da destinare ad uso pubblico; trattandosi quindi per lo più di ripерimetrazioni e quindi di riconfigurazioni di aree già a destinazione pubblica non viene snaturata la caratteristica specifica del piano vigente anche in termini di standard.

Per quanto riguarda le zone F infatti si è trattato per lo più di riqualificarne le sottozone in risposta a mutate necessità ;lo stesso dicasi per la viabilità e le aree a parcheggio sia interne che lungo la SR 71 che, nella previsione di un potenziamento dei controviali e nel ridisegno degli incroci con le rotatorie, rende ancor meglio realizzabile il progetto da sempre auspicato, anche dal vigente PRG, di farne un viale urbano anche con maggiore fruibilità pedonale e decongestionamento del traffico.

In forza di quanto detto è da rilevare, inoltre, la riduzione della zona produttiva D6 "zona annonaria" prevista dall'attuale PRG, non più confacente alle esigenze produttive del territorio, a favore di nuove aree ad uso pubblico.

## Dimensionamento della Variante

area n°	sup. mq	VIGENTE	u.f.	mq. edif	mc. Edif	VARIANTE	u.f.	sup.mq	mq. Edif	mc. Edif
<b>1</b>	<b>4200</b>	F11	0,1	<b>420</b>	----	F11a	0	<b>4200</b>	<b>420</b>	-----
<b>2</b>	5430	F1	1	<b>5428</b>	----	B4.3	3	7000	----	<b>21000</b>
	1500	F2	1	1500	----	V_P	0	<b>1810</b>	0	----
	530	Viabilità	0	0	----					
	1350	P	0	0	----					
<b>Tot.</b>	<b>8810</b>			<b>6928</b>	----	<b>Tot.</b>		<b>8810</b>	<b>0</b>	<b>21000</b>
<b>3</b>	<b>6600</b>	E2	0	0	----	F3	1	6450	<b>6450</b>	----
						vp	0	150	0	----
<b>Tot.</b>	<b>6600</b>			<b>0</b>	----	<b>Tot.</b>		<b>6600</b>	<b>6450</b>	----
<b>4</b>	1400	P	0	0	----	V_P e viat	0	<b>2200</b>	0	----
	2100	B4.3	3	----	<b>6300</b>	B4.3	3	1300	----	<b>3900</b>
<b>Tot.</b>	<b>3500</b>			<b>0</b>	<b>6300</b>	<b>Tot.</b>		<b>3500</b>		<b>3900</b>
<b>5</b>	10300	P	0	0	----	V_p rotat.	0	<b>14050</b>	0	----
	1500	B4.2	2	----	<b>3000</b>					
	700	Viabilità	0	0	----					
	200	B5	2,5	----	<b>700</b>					
	1200	B4.3	3	----	<b>3600</b>					
	150	Fvarie	1	<b>150</b>	----					
<b>Tot.</b>	<b>14050</b>			<b>150</b>	<b>7300</b>	<b>Tot.</b>		<b>14050</b>	<b>0</b>	----
<b>6</b>	15600	D6	0,2	<b>3120</b>	----	D1	1	8000	<b>4800</b>	----
	2400	P	0	0	----	F1	1	8000	<b>8000</b>	----
						Viabilità	0	<b>2000</b>		----
<b>Tot.</b>	<b>18000</b>			<b>3120</b>	----	<b>Tot.</b>		<b>18000</b>	<b>12800</b>	----
<b>7</b>	5700	D4	0,5	<b>2850</b>	----	F1	1	6800	<b>6800</b>	----
	1100	P	0	0	----					
<b>Tot.</b>	<b>6800</b>			<b>2850</b>	----	<b>Tot.</b>		<b>6800</b>	<b>6800</b>	----
<b>8</b>	580	P	0	0	----	V_P	0	<b>2450</b>	0	----
	1670	F1	1	<b>1670</b>	----					
		F4	1,5	<b>800</b>	----					
	200	viab		0	----					
<b>Tot.</b>	<b>2450</b>			<b>2470</b>	----	<b>Tot.</b>		<b>2450</b>	<b>0</b>	----
<b>9</b>	3650	F5	1	<b>3650</b>	----	F4	<b>1</b>	5280	<b>5280</b>	----
	1630	F9		<b>1630</b>	----					
<b>Tot.</b>	<b>5280</b>			<b>5280</b>	----	<b>Tot.</b>		<b>5280</b>	<b>5280</b>	----
<b>10</b>	4500	F11	0,1	<b>450</b>	----	Verde priv	0	<b>4500</b>	<b>0</b>	----
<b>11</b>	105	D1	0,6	<b>63</b>	----	D1	1	450	<b>270</b>	----
	450	Viabilità	0	0	----	viabilità		<b>105</b>	0	----
<b>Tot.</b>	<b>555</b>			<b>63</b>	----	<b>Tot.</b>		<b>555</b>	<b>270</b>	----

RIEPILOGO		
	vigente	adottato
Servizi mq.	15690	<b>26950</b>
Residenza mc	13600	<b>24900</b>
Produttivo mq.	6033	<b>5070</b>
Parcheggi	15730	
Viabilità	1180	<b>2150</b>
viab. e P		<b>20510</b>