

PERMESSO DI COSTRUIRE

AMPLIAMENTO DEL COMPARTO AUTODROMO DI MODENA LOCALITA' MARZAGLIA – COMUNE DI MODENA



COMPARTO: AUTODROMO DI MODENA
PROPRIETA': COMUNE DI MODENA
CONCESSIONARIA: AERAUTODROMO DI MODENA SPA

GRUPPO DI PROGETTAZIONE:

- ARCHILINEA Srl
- BLUEWORKS – Ing. Yos Zorzi
- GEOGROUP Srl
- PRAXIS AMBIENTE Srl
- STUDIO TECNICO CAPELLARI
- STIEM – Ing. Paolo Scuderi e Ing. Luca Buzzoni

RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA

P.d.C.5 REALIZZAZIONE DI
PONTE CARRABILE

1. DATI COMMITTENZA

Proprietà: COMUNE DI MODENA

Ragione sociale Committenza: AERAUTODROMO DI MODENA S.p.A

Sede legale: Strada Pomposiana n. 255/A, loc. Marzaglia - Modena

Partita Iva: 01890090366

Legale Rappresentante: Borghi Angelo

Luogo e data di nascita: Nonantola (MO), 02/08/1951

Residenza: Casalgrande (RE), Via Statuaria n. 120/A - 9

2. AMBITO URBANISTICO

- **PTCP**: Aree per funzioni o insediamenti complessi ad elevata specializzazione – POLO FUNZIONALE AUTODROMO DI MODENA
- **PSC-POC-RUE**: ZONA ELEMENTARE 1740 (ex Zona Omogenea "F")
- **PSC**: VI – POLI FUNZIONALI, b - Aree per attrezzature generali situate in territorio extraurbano
- **RUE**: VI – AMBITO POLIFUNZIONALE, a – Aree con funzioni o insediamenti complessi ad elevata specializzazione – Area 03

3. LOCALIZZAZIONE

Strada Pomposiana, area a nord dell'Aeroporto di Marzaglia

4. DATI CATASTALI

A seguire si riportano le coordinate catastali del Comparto Autodromo di Modena (mq 415 301)

Vengono sottolineate le coordinate catastali dell'area oggetto di intervento del presente P.d.C.

Diritto di Superficie originario Comune di Modena - Aerautodromo		
Catasto	Foglio	Particella
Fabbricati	117	208
Fabbricati	117	189
Fabbricati	117	207
Fabbricati	117	186
Terreni	132	160
Fabbricati	167	180
Fabbricati	167	181
Fabbricati	167	188
Terreni	167	156
Terreni	167	157
Terreni	167	159
TOTALE mq= 277 733		

Diritto di Superficie - 1° ampliamento "ex centro AUSL" Comune di Modena - Aerautodromo		
Catasto	Foglio	Particella
Fabbricati	167	160
Fabbricati	167	17 / 18
Terreni	167	154
Terreni	167	183
Terreni	167	184
Terreni	167	186
TOTALE mq= 26 549		

NUOVA RICHIESTA Diritto di Superficie Ampliamento a sud - aree Aeroporto		
Catasto	Foglio	Particella
Terreni	117	122
Terreni	132	86
Terreni	132	109
Terreni	132	120
Terreni	132	122
Terreni	167	40
Terreni	167	81
Terreni	167	86
Terreni	167	88
Terreni	167	139
Terreni	167	196
TOTALE mq= 111 019		

INQUADRAMENTO DELL'INTERVENTO

Il progetto che si vuole realizzare si colloca all'interno di un più vasto intervento per l'ampliamento dell'Autodromo di Modena – Centro di Guida Sicura.

Il presente Permesso di Costruire è contestuale al **Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR)** disciplinato agli articoli da 15 a 21 della LR n.4/2018, che costituisce variante agli strumenti di pianificazione territoriale, e produce le seguenti varianti urbanistiche:

- **VARIANTE AL PTCP** = recepimento all'interno del PTCP del Polo Funzionale che il PSC individua nella zona elementare 1740 di tipo "a": "aree per funzioni o insediamenti complessi ad elevata specializzazione".
- **VARIANTE AL PSC- POC-RUE**
- **VARIANTE AL PIANO PARTICOLAREGGIATO**

Con detta precisazione si elencano di seguito gli ulteriori Permessi di Costruire, che sono parte integrante del PAUR e che identificano gli ulteriori interventi necessari all'ampliamento e vengono contestualmente richiesti (verranno successivamente presi in considerazione per il calcolo degli standard urbanistici di comparto).

P.d.C. 1	AMPLIAMENTO CIRCUITO DI GUIDA
P.d.C. 2	RISTRUTTURAZIONE EDIFICI "EX AUSL" PER INSERIMENTO LABORATORI, UFFICI E BOX
P.d.C. 3	REALIZZAZIONE DI CABINA ELETTRICA A SERVIZIO DI LABORATORI, UFFICI E BOX
P.d.C. 4	REALIZZAZIONE DI TRIBUNA E VISITOR CENTER
<u>P.d.C. 5</u>	<u>REALIZZAZIONE DI PONTE CARRABILE</u>
P.d.C. 6	REALIZZAZIONE DI PONTE PEDONALE
P.d.C. 7	REALIZZAZIONE DI OPERE DI URBANIZZAZIONE (PARCHEGGI AD USO PUBBLICO)
P.d.C. 8	COMPLETAMENTO DI OPERE DI URBANIZZAZIONE PARZIALMENTE REALIZZATE

STANDARD URBANISTICI-DOTAZIONI DI COMPARTO

Gli standard urbanistici che vengono rispettati sono quelli previsti dal Piano Particolareggiato. Si riportano i parametri del Comparto "Autodromo di Modena" confrontando i valori del Piano Particolareggiato "Centro Guida Sicura di Marzaglia" approvato con Del. di C.C. n.34 del 26/05/2008, con i valori dell'ampliamento riportati nella Variante al Piano Particolareggiato presentata contestualmente al Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR).

DIMENSIONAMENTO DETTAGLIATO DELLA DOTAZIONE NECESSARIA DI POSTI AUTO	Superfici	Parcheggi Pubblici	Parcheggi Pertinenziali
STATO LEGITTIMATO (Piano Particolareggiato 2008)			
C4 , scuola di guida sicura (*) (4,0 p.a./100mq S.U.)	3314	135	/
D2 , strutture alberghiere 68 camere (1,5 p.a./camera)	5620	34	68
B6 , sedi espositive (2,0 p.a./100mq S.U.)	2457	49	/
C1 , funzioni commerciali (2p.a./100mq S.U. max 400 mq. S.V.)	3761	41	/
(1p.a./ 30mq S.U. max 400 mq. S.V.)		/	63
(2p.a./100mq S.U. max 800 mq. S.V.)		32	/
(1p.a./ 18mq S.U. max 800 mq. S.V.)		/	78
TOTALE POSTI AUTO GENERATI	15152	291	209

DIMENSIONAMENTO DETTAGLIATO DELLA DOTAZIONE NECESSARIA DI POSTI AUTO	Superfici	Parcheggi Pubblici	Parcheggi Pertinenziali
STATO DI PROGETTO (Variante al Piano Particolareggiato 2020)			
C4 , scuola di guida sicura (*) (4,0 p.a./100mq S.U.)	3314	135	/
D6 , Tribuna / Visitor Center (*) (0,5 posti auto ogni spettatore suddivisi tra pubblici e pertinenziali) spettatori 2684	2746	671	671
B5 , Laboratori Scientifici (sviluppo e ricerca Modena Automotive Smart area) (4,0 p.a./100mq S.U.)	1227	49,08	
D2 , strutture alberghiere 30 camere (1,5 p.a./camera)	2575	15	30
B6 , sedi espositive (2,0 p.a./100mq S.U.)	2457	49	/
C1 , funzioni commerciali (2p.a./100mq S.U. max 400 mq. S.V.)	3761	41	/
(1p.a./ 30mq S.U. max 400 mq. S.V.)		/	63
(2p.a./100mq S.U. max 800 mq. S.V.)		32	/
(1p.a./ 18mq S.U. max 800 mq. S.V.)		/	78
TOTALE POSTI AUTO GENERATI	16080	992	842
TOTALE POSTI AUTO CONSIDERATA LA NON CONTEMPORANEITA'		720	671

Tabella riportante le superfici e le funzioni all'interno del comparto dopo la variante al Piano Particolareggiato.

DOTAZIONI RICHIESTE (AMPLIAMENTO COMPLESSIVO DEL COMPARTO)		
TOTALE POSTI AUTO ESISTENTI (o da completare)	309	29
TOTALE POSTI AUTO RIMANENTI TOTALI RICHIESTI	411	642
TOTALE POSTI AUTO RICHIESTI	720 (P.P.)	671 (P 765)
TOTALE VERDE PUBBLICO RICHIESTO		10 200 mq.

DOTAZIONI FORNITE (AMPLIAMENTO COMPLESSIVO DEL COMPARTO)		
TOTALE POSTI AUTO ESISTENTI (o da completare)	309	29
TOTALE POSTI AUTO CHE VENGONO REALIZZATI	411	642
TOTALE POSTI AUTO FORNITI	720 (P.P.)	671 (P 765)
TOTALE VERDE PUBBLICO FORNITO		16 500 mq.

DESCRIZIONE DEL PROGETTO

REALIZZAZIONE DI UN PONTE CARRABILE

Analisi dell'area allo stato attuale

Ad oggi l'area oggetto di intervento è in parte occupata dal circuito di guida esistente, e in parte dalle aree a prato di nuova acquisizione tramite diritto di superficie (ex pista alianti aeroporto).



Quasi tutte le aree di sedime dei nuovi tratti di circuito sono ad oggi permeabili (adibite a prato incolto ed altre colture), ad esclusione dei tratti di collegamento al circuito esistente ove anche le vie di fuga in ghiaia risultano impermeabilizzate. Si rileva la presenza di alcune alberature.

SITUAZIONE ATTUALE				
n°	Descrizione	Superficie	% rispetto al Comparto	% rispetto alla Z.E. 1740
A	Palazzina / Box	1.657		
B	Circuito	43.025		
C	Paddock	22.445		
D	Parcheggi e Urbanizzazione	11.019		
Area Impermeabile STATO DI FATTO		78.146	25,68%	5,32%

L'area in esame ricade ad una quota topografica mediamente compresa tra 51.0 e 53.0 m s.l.m. Il territorio in esame si sviluppa nell'area della media pianura modenese, in un settore deposizionalmente influenzato dalle alluvioni del fiume Secchia.

Da quanto si evince dalla Relazione Geologica che ha analizzato le “Carte della litologia di superficie” (immagini successive), tratte dal “Progetto CARG” della Regione Emilia-Romagna, Servizio Geologico Sismico e del Suolo, l’area in esame è caratterizzata dalla seguente litologia:

*SUCCESSIONE NEOGENICO-QUATERNARIA DEL MARGINE APPENNINICO PADANO
AES8 – Subsistema di Ravenna*

Ghiaie e ghiaie sabbiose, passanti a sabbie e limi organizzate in numerosi ordini di terrazzi alluvionali. Limi prevalenti nelle fasce pedecollinari di interconoide. A tetto suoli a basso grado di alterazione con fronte di alterazione potente fino a 150 cm e parziale decarbonatazione; orizzonti superficiali di colore giallo-bruno. Contengono frequenti reperti archeologici di età del Bronzo, del Ferro e Romana. Potenza fino a oltre 25 m. Olocene (età radiometrica della base: 11.000 - 8.000 anni).

Nello specifico, in corrispondenza dell’area in esame, il Subsistema di Ravenna si presenta in litofacies limosa nelle fasce marginali orientale ed occidentale; in litofacies ghiaiosa nella fascia centrale. L’area oggetto d’intervento si trova inoltre in una zona caratterizzata dalla presenza di numerose cave, per lo più riempite (h3-3) o comunque inattive (h3-2).

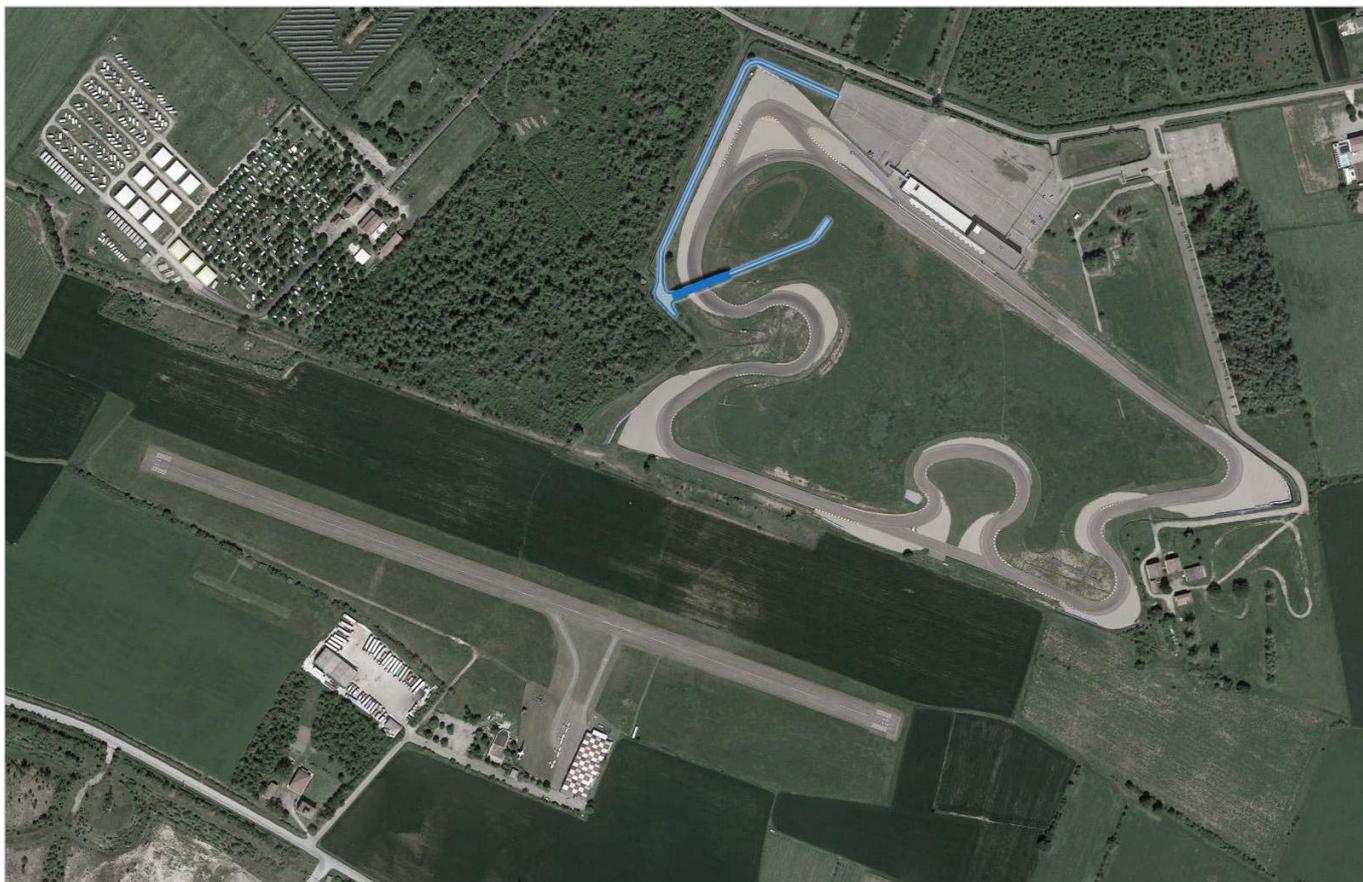
Analisi del progetto

Per andare incontro alle esigenze della Committenza di permettere a mezzi di soccorso o comunque a mezzi di servizio di accedere all’interno del circuito in qualsiasi momento, senza dover attraversare lo stesso, si è deciso di creare un ponte di accesso di tipo carrabile che collega l’esterno con l’interno del circuito della pista stessa.

La soluzione considerata in questa sede prevede l’impiego di un ponte tipo Bailey o equivalente, struttura quindi di tipo modulare facilmente montabile senza l’ausilio di particolari mezzi meccanici.

Verrà inoltre creato un percorso carrabile in asfalto di accesso al ponte, affiancato perimetralmente ad una e porzione del circuito. Tale strada così realizzata potrà essere percorsa appunto dai mezzi di emergenza e di soccorso.

Di seguito si riporta l’area oggetto di intervento in cui, con il colore azzurro viene indicata la pista di percorrenza dei mezzi di servizio dall’esterno fino all’interno del circuito, mentre con il colore blu è indicata la posizione del nuovo ponte di tipo carrabile.



Il ponte è a campata unica e sarà caratterizzato da una lunghezza luce di circa 39,47m (piano carrabile) e una carreggiata di larghezza 4,21 m (1 corsia). Viene proposto un ponte reticolare tipo Baley a via inferiore, per limitare la quota delle rampe di accesso.

Il ponte in acciaio è dimensionato per il transito in sicurezza dei mezzi di soccorso, come richiesto dai VV.FF.

Benchè il ponte non sia aperto alla pubblica circolazione, verrà installato ai lati della carreggiata un guard rail a tutela dei mezzi di soccorso e delle strutture del ponte medesimo.

Il ponte in acciaio poggerà su pile in calcestruzzo, opportunamente dimensionate, che a loro volta scaricheranno al suolo i carichi del ponte stesso mediante plinti di fondazione su pali o analoghi sistemi di trasmissione dei carichi in profondità in fase di analisi (Jet grouting).

La quota d'intradosso del ponte sarà impostata a 4,75 m circa rispetto alla quota finita della pista per autovetture.

Per accedere al ponte, da un lato è prevista la realizzazione di un rilevato con pendenza massima pari al 10%, dall'altro lato si accederà allo stesso direttamente dalla quota di posa dell'estradosso del ponte, essendo questa a livello col terreno, mediante un leggera rampetta di raccordo.

Il ponte con le relative pile di sostegno, verrà calcolato secondo la seguente normativa vigente, e considerando i carichi richiesti dalle autorità e della committenza:

L. 05/11/1971 n. 1086: “Norme per la disciplina delle opere in conglomerato cementizio armato normale e precompresso ed a struttura metallica” ;

D.M. 17 gennaio 20108: “Norme Tecniche per le Costruzioni” ;

Circ. Min. 21/01/2019 n. 7: “Istruzioni per l’applicazione dell’ Aggiornamento delle “Norme tecniche per le costruzioni” di cui al decreto ministeriale 17 gennaio 2018.

UNI EN 1992-2005: EC2 - “Progettazione delle strutture in calcestruzzo” ;

UNI EN 1997-2005: EC7 - “Progettazione geotecnica” ;

UNI EN 1998-2005: EC8 - “Progettazione delle strutture per la resistenza sismica” ;

UNI EN 206-1-2006: “Calcestruzzo - Specificazione, prestazione, produzione e conformità” ;

UNI 11104-2004: “Calcestruzzo - Specificazione, prestazione, produzione e conformità - istruzioni complementari per l'applicazione della EN 206-1”.

I carichi nella modellazione delle strutture saranno i seguenti:

- a. Peso proprio e permanenti portati dell’impalcato
- b. Carichi variabili della folla su Impalcato per ponte di Categoria 1
- c. Azione longitudinale di frenamento o di accelerazione e azioni di attrito
- d. Mezzo di soccorso in transito (40 Ton, il doppio di quanto richiesto dai VV.FF.)
- e. Azione del vento
- f. Azione sismica

Per quanto riguarda l’azione sismica, si considereranno i seguenti valori

1. Vita nominale dell'opera $VN = 50$ anni
2. Classe d’uso = II
3. Coefficiente d'uso $CU = 1,0$
4. Categoria del suolo di fondazione = C
5. Categoria topografica = T1
6. Coeff. di amplificazione stratigrafica $S_s = 1,47$
7. Coeff. di amplificazione topografica $ST = 1,0$

Per la posa del ponte metallico sarà necessario realizzare, in corrispondenza di entrambi gli appoggi, delle pile in cemento armato che garantiscano la stabilità del ponte durante il suo normale esercizio e che risultino funzionali alle fasi di montaggio dello stesso. Tali pile saranno realizzate in calcestruzzo armato con le seguenti caratteristiche :

Classe di resistenza del calcestruzzo = C25/30

Classe di esposizione del calcestruzzo = XC2

Per le armature delle stesse verranno utilizzate barre ad aderenza migliorata in acciaio del tipo B450C.

Le fondazioni di tali pile, che serviranno per ripartire congruamente i carichi sul terreno in base ai dati geologici, saranno del tipo compatibile con il modello geologico descritto per la zona di costruzione dal geologo Pier Luigi Dallari. Si farà riferimento in particolare al modello geologico 1, considerando la vicinanza della zona assegnata al modello geologico 3.

Il ponte avrà struttura portante in acciaio, con materiali S235J0, S275J0, S355J0 o superiori per resistenza e resilienza. La struttura in acciaio sarà zincata a caldo secondo norma EN1461, al fine di garantirne la durabilità. Il produttore della carpenteria metallica sarà certificato EXC3 secondo EN1090, in modo da garantire la qualità dei processi produttivi di approvvigionamento e saldatura. L'impalcato sarà realizzato in lamiera di acciaio con graniglia fissata mediante adesivo poliuretano, atto a resistere nel tempo e a garantire la assenza di manutenzione e la opportuna rugosità della superficie. Non sarà necessario il varo, data la accessibilità della pista sottostante sarà possibile in tempi brevissimi il preassemblaggio della intera campata del ponte in prossimità della sede definitiva ed il sollevamento sugli appoggi mediante un solo tiro di doppia gru.

Oltre alla costruzione del suddetto ponte sarà creato un percorso carrabile in asfalto di accesso al ponte stesso da entrambi i fronti. Tale percorso avrà un pacchetto costruttivo realizzato come indicato nella seguente immagine.



Questi accessi al ponte avranno dimensioni congrue al fatto che possano essere percorsi da mezzi di emergenza e di soccorso.

Di seguito si elencano le superfici parziali e complessive interessanti le opere in oggetto e la loro percentuale in relazione alla superficie di comparto e rispetto alla Zona Elementare 1740.

REALIZZAZIONE DI PONTE CARRABILE			
	PONTE CARRABILE		
	PERCORSI ASFALTATI	1.688	
P.d.C. 5		1.688	

Si riporta per completezza la tabella riassuntiva delle superfici parziali e complessive interessanti tutte le opere riguardanti il Primo Stralcio dell'ampliamento dell'Autodromo di Modena e la loro percentuale in relazione alla superficie di comparto e rispetto alla Zona Elementare 1740.

Analisi delle superfici impermeabili e permeabili - 1° stralcio ampliamento

Si riportano di seguito le superfici impermeabilizzate parziali e complessive interessanti tutte le opere riguardanti il **Primo Stralcio dell'ampliamento dell'Autodromo di Modena** e la loro percentuale in relazione alla superficie di comparto e rispetto alla Zona Elementare 1740.

INTERVENTI - 1° STRALCIO AMPLIAMENTO				
n°	Descrizione	Superficie	% rispetto al Comparto	% rispetto alla Z.E. 1740
AMPLIAMENTO CIRCUITO DI GUIDA				
	TRACCIATO PRINCIPALE IN ASFALTO	31 987		
	ALLARGAMENTI TRACCIATO IN ASFALTO	3 082		
	VIE DI FUGA IN ASFALTO	3 996		
	CORDOLI	585		
	a detrarre AREE GIA' IMPERMEABILIZZATE E RICOMPRESSE NELLO STATO ATTUALE:	-1 085		
1	NUOVO CIRCUITO GUIDA AUTONOMA E TEST VEICOLI	38 565		
	TRACCIATO PRINCIPALE IN ASFALTO	4 598		
	ALLARGAMENTI TRACCIATO IN ASFALTO	2 454		
	VIE DI FUGA IN ASFALTO	1 296		
	CORDOLI	270		
	VIE DI FUGA IN GHIAIA (DA IMPERMEABILIZZARE - PA2)	2 955		
	a detrarre AREE GIA' IMPERMEABILIZZATE E RICOMPRESSE NELLO STATO ATTUALE:	-1 317		
2	PROGETTO MASA (curvone interno all'attuale circuito)	10 256		
	TRACCIATO PRINCIPALE IN ASFALTO	6 500		
3	PROGETTO MASA (tracciato interno al nuovo anello per guida autonoma)	6 500		
P.d.C. 1	AREA IMPERMEABILE AMPLIAMENTO CIRCUITO DI GUIDA	55 321	13,32%	3,77%
RISTRUTTURAZIONE EDIFICI "EX AUSL" PER INSERIMENTO LABORATORI, UFFICI E BOX				
	EDIFICI EX AUSL	497		
	NUOVO EDIFICIO PREFABBRICATO BOX/UFFICI M.A.S.A.	365		
	AREE ESTERNE (URBANIZZAZIONI PRIVATE)	4 457		
P.d.C. 2	AREA IMPERMEABILE RISTRUTTURAZIONE EDIFICI "EX AUSL" ED ESTER	5 319	1,28%	0,36%
REALIZZAZIONE DI CABINA ELETTRICA A SERVIZIO DI LABORATORI, UFFICI E BOX				
	CABINA ELETTRICA	65		
P.d.C. 3	AREA IMPERMEABILE CABINA ELETTRICA	65	0,02%	0,00%
TRIBUNA - VISITOR CENTER				
	EDIFICIO TRIBUNA	2 228		
	AREE ESTERNE	3 449		
P.d.C. 4	AREA IMPERMEABILE TRIBUNA E VISITOR CENTER ED ESTERNI	5 677	1,37%	0,39%
REALIZZAZIONE DI PONTE CARRABILE				
	PONTE CARRABILE			
	PERCORSI ASFALTATI	1 688		
P.d.C. 5		1 688		
REALIZZAZIONE DI PONTE PEDONALE				
	PONTE PEDONALE			
P.d.C. 6				
REALIZZAZIONE DI OPERE DI URBANIZZAZIONE (PARCHEGGI AD USO PUBBLICO)				
	PARCHEGGIO AD USO PUBBLICO	3 673		
P.d.C. 7	AREA IMPERMEABILE OPERE DI URBANIZZAZIONE (PARCHEGGI PUBBLIC	3 673	0,88%	0,25%
COMPLETAMENTO DI OPERE DI URBANIZZAZIONE PARZIALMENTE REALIZZATE				
	PARCHEGGIO LATO NORD (COMPLETAMENTO)			
	PARCHEGGIO LATO SUD (REALIZZAZIONE)			
P.d.C. 8	AREE GIA' RICOMPRESSE ALLO STATO ATTUALE			
	TOTALE INTERVENTI - 1° STRALCIO AMPLIAMENTO	71 743	17,27%	17,27%

Analisi delle superfici impermeabili e permeabili Complessive

Si riportano di seguito, invece, le superfici impermeabilizzate parziali e complessive interessanti tutte le opere riguardanti il **Secondo Stralcio dell'ampliamento dell'Autodromo di Modena**, la loro percentuale in relazione alla superficie di comparto e rispetto alla Zona Elementare 1740, e il **Totale Interventi di ampliamento (Primo e Secondo Stralcio)**.

INTERVENTI - 2° STRALCIO AMPLIAMENTO				
n°	Descrizione	Superficie	% rispetto al Comparto	% rispetto alla Z.E. 1740
	PERCORSI - SUPERFICI ASFALTATE	8 403		
	PARCHEGGI - SUPERFICI SEMI-PERMEABILI 50%	335		
2.a	UFFICI - MUSEO AUTODROMO 3.0 (2.a)	1 474		
2.b	LABORATORI AUTODROMO 3.0	2 486		
2.c	ATTIVITA' COMMERCIALI AUTODROMO 3.0	2 491		
2.d	RICETTIVITA' AUTODROMO 3.0	860		
TOTALE INTERVENTI - 2° STRALCIO AMPLIAMENTO		16 049	3,86%	1,09%
TOTALE INTERVENTI - AMPLIAMENTO (1* STRALCIO + 2* STRALCIO)		87 792	21,14%	5,98%

La seguente tabella mette in relazione:

- le superfici impermeabili che erano previste nel primo progetto dell'autodromo autorizzato con procedimento di VIA nel 200;
- lo STATO DI FATTO di quanto realizzato ad oggi;
- lo STATO DI PROGETTO a completamento di quanto esistente

STATO LEGITTIMATO				
n°	Descrizione	Superficie	% rispetto al Comparto	% rispetto alla Zona Elem.
	Zona Elementare 1740	1 468 218		100,00%
	Comparto Guida Sicura	277 694	100,00%	18,91%
	Area Impermeabilizzata (Interventi da progetto Archilinea)	130 270	46,91%	8,87%
	Area Permeabile (richiesta 100'122,00 mq - circa il 35% della superficie del Comparto)	147 424	53,09%	10,04%
STATO DI FATTO				
n°	Descrizione	Superficie	% rispetto al Comparto	% rispetto alla Z.E. 1740
	Zona Elementare 1740	1 468 218		100,00%
	Aerautodromo, Comunità terapeutica di Marzaglia	304 282	100,00%	20,72%
	Area Impermeabile COMPLESSIVA	78 146	25,68%	5,32%
	Area Permeabile COMPLESSIVA	226 136	74,32%	15,40%
STATO DI PROGETTO (STATO DI FATTO + AMPLIAMENTI)				
n°	Descrizione	Superficie	% rispetto al Comparto	% rispetto alla Z.E. 1740
	Zona Elementare 1740	1 468 218		100,00%
	Aerautodromo, Comunità terapeutica di Marzaglia, Ampliamento aree aeroporto	415 301	100,00%	28,29%
	Area Impermeabile COMPLESSIVA (STATO DI FATTO + AMPLIAMENTI)	165 938	39,96%	11,30%
	Area Permeabile COMPLESSIVA	249 364	60,04%	16,98%