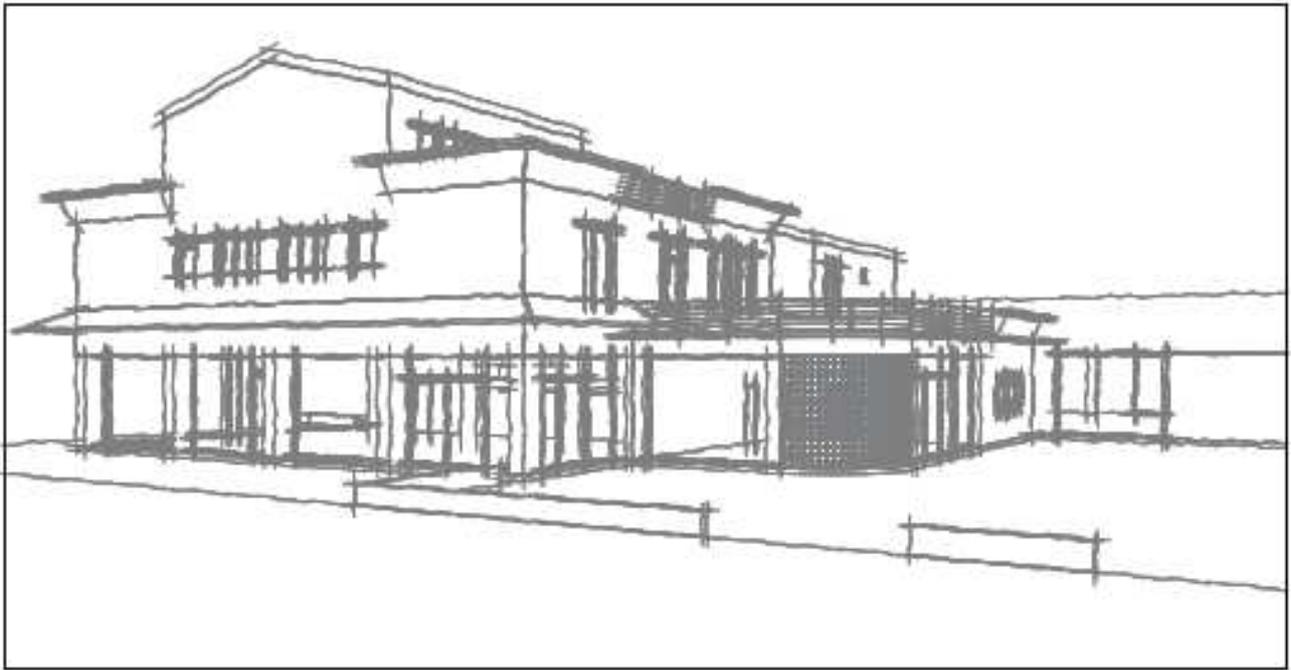


PIANO ATTUATIVO

AMBITO A5_8 – LOTTO MULTIFUNZIONALE



PROPRIETÀ: SIG.RI FABIO E LORIS GUZZI - Cernusco sul Naviglio, via Pablo Neruda 5

ALLEGATO 2

RELAZIONI E PIANO DI SEGNALAMENTO

Il progettista

Il committente

Cernusco S/N, luglio 2013 (agg. Ottobre 2013 – agg. Marzo 2014)

INDICE

RELAZIONE TECNICA	PAG. 2
❖ INQUADRAMENTO TERRITORIALE	pag. 2
❖ STRUMENTAZIONE URBANISTICA	pag. 2
❖ PROPOSTA DI PROGETTO	pag. 2
❖ DIMENSIONAMENTO DELL'INTERVENTO	pag. 3
❖ DOTAZIONE PER ATTREZZATURE E SERVIZI PUBBLICI	pag. 4
❖ ASSEVERAZIONE DI CONFORMITÀ DEL PROGETTO AL PGT	pag. 5
RELAZIONE PROGETTUALE	PAG. 6
RELAZIONE SULLA RETE FOGNARIA	PAG. 8
❖ ACQUE NERE	pag. 8
❖ ACQUE METEORICHE	pag. 8
RELAZIONE ILLUSTRATIVA AI FINI ENERGETICI	PAG. 9
❖ COERENZA CON GLI OBIETTIVI E LE LINEE GUIDA	pag. 9
❖ TIPOLOGIE DEGLI IMPIANTI	pag. 10
RELAZIONE VIABILISTICA	PAG. 12
❖ PREMESSA	pag. 12
❖ PARTE A – RICOSTRUZIONE DELLO STATO DI FATTO	pag. 13
A.1) Inquadramento macroubanistico della rete di trasporto nella configurazione esistente	pag. 13
<i>A.1.1) La rete stradale</i>	pag. 15
<i>A.1.2) Il trasporto pubblico locale</i>	pag. 17
<i>A.1.3) La rete delle piste ciclabili</i>	pag. 19
A.2) Possibile evoluzione della rete di trasporto	pag. 20
A.3) Ricostruzione dei regimi di traffico veicolare	pag. 22
<i>A.3.1) Dati del comune di Cernusco Sul Naviglio</i>	pag. 22
A.4) Valutazione dei livelli di accessibilità e criticità emergenti	pag. 23
❖ PARTE B – DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO STIMA DEL TRAFFICO VEICOLARE INDOTTO	pag. 24
B.1) Descrizione dell'intervento	pag. 24
B.2) Stima e ripartizione del traffico indotto nell'ora di punta del mattino	pag. 24
❖ PARTE C – VALUTAZIONE DELL'IMPATTO	pag. 26
RELAZIONE DI CUI AL D.P.C.M. 08/07/2003 - Distanze di rispetto dall'elettrodotto	PAG. 28
PIANO DI SEGNALAMENTO	PAG. 30
ELENCO ALLEGATI	PAG. 31

RELAZIONE TECNICA

❖ **INQUADRAMENTO TERRITORIALE**

Il presente piano interessa un'area di mq. 2.755,50 situata a Nord- Est del territorio comunale di Cernusco sul Naviglio, in Via Neruda 5, angolo Via Boccaccio.

Il lotto in oggetto è identificato catastalmente al foglio 12 mappali 214-303, ed è così delimitato:

- a Nord dal mappale 215 sul quale insiste servitù di passo;
- ad Est dal mappale 476 e da via Neruda;
- a Sud dai mappali 322 – 323;
- ad Ovest dal mappale 365 (parcheggio pubblico di superficie).

Attualmente l'area è edificata, con due corpi di fabbrica distinti ma collegati tra loro, ed è attraversata in direzione Nord-Ovest Sud-Est da un Elettrodotto a 220 kV n.275/2 e n.276/1 in doppia terna "Cassano-Sesto San Giovanni "di proprietà della società Terna.

❖ **STRUMENTAZIONE URBANISTICA**

In forza del Piano di Governo del Territorio, approvato dal Consiglio Comunale con delibera n.85 del 29 ottobre 2010, l'area in oggetto è ricompresa tra i campi dell'adeguamento a5_8 Lotto Multifunzionale, con destinazione residenziale e terziaria, normato dall'art. 38 delle Disposizioni di Attuazione – Piano delle Regole - per il quale gli interventi sono subordinati alla redazione di Piano Attuativo d'iniziativa privata.

Nel perimetro del piano sono comprese anche aree classificate nel P.G.T. vigente come Spazi ed Attrezzature per la mobilità (Sp1_213), e parte come sede stradale.

❖ **PROPOSTA DI PROGETTO**

L'intervento in oggetto è finalizzato alla riconversione di spazi produttivi, attualmente adibiti ad autosalone ed annessa officina meccanica, inseriti in un tessuto urbano che, con il tempo, ha assunto caratteri prevalentemente residenziali, che saranno rafforzati dall'attuazione delle previsioni del PGT vigente, con un'ulteriore espansione residenziale e un polo per attrezzature ad uso collettivo nelle vicinanze.

L'attuale destinazione Produttiva deriva dal Piano degli Insediamenti Produttivi convenzionato in data 25/01/1990 per una superficie territoriale di 2.750 mq, il quale prevedeva un indice fondiario pari ad 1mq/mq e la monetizzazione di aree a standard per un totale di 550 mq. Il Permesso di Costruire n°199/92 del 01/12/1992 e le successive varianti hanno saturato solo parzialmente la SLP disponibile.

A seguito delle richieste della proprietà, e conformemente alla deliberazione di C.C. n°8 del 31/01/2012 è stato dato avvio al procedimento per la rimozione dei vincoli P.I.P., che si è concluso con la sottoscrizione di atto notarile in data 05/06/2013.

Ciò premesso, il progetto presentato prevede un intervento che mantenga i parametri urbanistici ed edilizi esistenti, tramite ristrutturazione con conservazione di sagoma e sedime originari e l'insediamento di destinazioni d'uso conformi al PGT, in particolare:

- uT1_uT2 nella misura del 61%
- uR nella misura del 39%

Tale scelta progettuale è dettata principalmente dal fatto che i parametri attuali di PGT risultano più restrittivi, pertanto presupponendo una demolizione dell'esistente, si avrebbe una consistente riduzione della SLP sfruttabile. E' inoltre da considerare il fatto che gli edifici in oggetto sono di recente costruzione ed hanno tipologie e distribuzione interna tali da permettere una facile riconversione con le destinazioni d'uso conformi alla nuova normativa urbanistica.

Per quanto concerne la fattibilità dell'intervento anche in ordine alla presenza dei vincoli dell'elettrodotto, si rende noto che in data 09/05/2012 è stata inoltrata richiesta di valutazione del progetto alla società TERNA RETE ITALIA. La stessa con raccomandata A.R. del 20/09/2012, di cui si allega copia, visti gli elaborati grafici inoltrati, corrispondenti alle Tav. 3Pu e Tav.3 Ar allegati al presente piano, ha rilevato che risultano soddisfatte le condizioni di compatibilità previste dalla specifica servitù di elettrodotto nonché dal DM 449 del 21/3/88, costituente la normativa tecnica relativa alla costruzione ed all'esercizio delle linee elettriche.

Per la porzione di costruito che interferisce con la striscia di terreno delimitata dalla distanza di prima approssimazione, individuata nelle suddette tavole, il progetto prevede di insediare attività con permanenza di persone inferiore a quattro ore giornaliere.

❖ DIMENSIONAMENTO DELL'INTERVENTO

L'intervento in oggetto avrà i seguenti dati dimensionali:

- Superficie territoriale d'intervento mq 2.750;
- Dotazione aree per attrezzature e servizi pubblici reperite all'interno del lotto mq 153,61 (tav. 8 Pu);
- Superficie fondiaria mq 2.601,89;
- SLP di progetto = SLP esistente 1.638,15;
- Rapporto di copertura R.C. 40% ;
- Superficie copribile mq 1.040,76;

arch. lucia razzini

- Superficie coperta di progetto = Superficie coperta esistente mq 1.027,87;
- Altezza massima 12,50 m.
- Altezza di progetto = Altezza esistente m 11,85

❖ DOTAZIONE PER ATTREZZATURE E SERVIZI PUBBLICI

Il piano prevede la cessione di aree per attrezzature e servizi pubblici nella misura di mq 2.270,78 così calcolati:

- destinazione residenziale $632.63 \text{ mq} \times 60 \text{ mq}/30\text{mq} = \text{mq } 1265.25$
- destinazione terziario $1005.52 \times 100\text{mq}/100\text{mq} = \text{mq } 1005.52$

Le cessioni sopra citate vengono come di seguito soddisfatte:

- *destinazione residenziale*: parte reperiti mediante la cessione delle aree identificate al foglio 12 mappale 476 (mq 155 catastali, mq 153.61 da rilievo) interne al comparto, la restante parte reperiti mediante la cessione delle aree con destinazione urbanistica Sg4_NP7 "Parchi e giardini di progetto: spazio da acquisire o convenzionare" identificate al foglio n. 10 mappale n. 403 per mq 1111.64
- *destinazione terziaria*: 550 mq monetizzati con convenzione P.I.P. del 25.01.1990, la restante parte reperiti sempre mediante la cessione della residua porzione di area identificate al foglio 10 mappale 403 per mq 1037.16

La cessione di aree per attrezzature e servizi pubblici è pertanto eccedente il fabbisogno indotto dal Piano.

ASSEVERAZIONE DI CONFORMITÀ DEL PROGETTO AL PGT

La sottoscritta arch. Lucia Razzini, con studio in Cernusco sul Naviglio Via Verdi n.38/C, iscritta all'ordine degli architetti di Milano al n. 15153, in applicazione delle misure di salvaguardia, come disposto dall'art. 13 comma 12 della L.R: 12/2005 e s.m.i.,

DICHIARA

che gli elaborati grafici, allegati al presente Piano Attuativo sono conformi al PGT approvato e alla Variante 1 al PGT, adottata con Delibera di Consiglio Comunale n.59 del 29/07/2013.

Cernusco sul Naviglio, ottobre 2013

In fede

arch. Lucia Razzini

RELAZIONE PROGETTUALE

L'ipotesi di progetto prevede una ristrutturazione edilizia con conservazione di sagoma e sedime dei corpi di fabbrica esistenti, finalizzata prevalentemente alla riconversione degli spazi produttivi in terziario/direzionali e allo svincolo delle residenze un tempo legate all'attività produttiva, senza comportare aumento della SLP assentita.

Le opere edilizie si configurano quindi principalmente come modifiche interne, che interessano soprattutto il piano terra dove è previsto il frazionamento dell'attuale esposizione auto e dell'annessa zona vendita auto/ricambi in due unità immobiliari a destinazione terziaria, compatibilmente con le destinazioni d'uso ammesse dal PGT vigente. Per ciascuna di queste u.i. è previsto uno spazio dotato di ampie vetrine e uno spazio privato di servizio costituito da uffici, retro e servizi igienici. Nell'attuale capannone adibito a officina, si prevede invece di insediare una ulteriore attività terziaria, indipendente dalle suddette. Sono quindi previste piccole opere murarie per la chiusura dei collegamenti con l'adiacente corpo di fabbrica e la formazione di un soppalco, che unitamente al magazzino ricavato dall'ex-magazzino ricambi, amplia la superficie utile originaria di questa porzione di edificio.

In ultimo, in luogo dell'esistente "officina riparazioni" sarà invece ricavato un nuovo appartamento, accessibile dallo stesso vano scale che serve le tre residenze esistenti, poste al piano primo, che non saranno oggetto di alcuna modifica.

Al fine di soddisfare le dotazioni minime di parcheggio e di spazi accessori richieste per le nuove funzioni insediate, al piano interrato è prevista la realizzazione di n.10 box, in sostituzione dei posti auto esistenti e la redistribuzione dei posti auto sottostanti l'ex officina, per un totale di 14 p.a. rispetto ai 13 p.a. esistenti. Infine gli spazi accessori saranno frazionati in n.5 cantine pertinenziali alle residenze, un immondezzaio, come previsto dal R.E. vigente e in un locale contatori.

Il progetto conserva in essere gli accessi pedonali e carrabili esistenti, senza prevedere la formazione di nuove aperture nella recinzione, come illustrato nella Tavola 2 Pe. I primi sono già strutturati in maniera indipendente, senza interferenza tra l'utenza residenziale privata e quella terziaria pubblica; tale condizione non è compromessa dal frazionamento dell'area commerciale, come previsto in progetto. Al contrario gli accessi carrabili presentano un carattere più promiscuo: il passo carraio che si attesta su via Neruda e conduce al piano interrato, a servizio sia delle utenze residenziali sia delle utenze terziarie, sarà mantenuto tale, mentre i due passi carrai che insistono sul mappale 215, che conducono all'ampio piazzale pavimentato saranno destinati rispettivamente

arch. lucia razzini

all'utenza T3 (quello più ad ovest) e all'utenza T2 con conseguente suddivisione delle aree scoperte.

La porzione di cortile a verde, posta a sud-est del lotto, sarà invece separata dagli ambiti del terziario e resa pertinenziale alle abitazioni, diventando giardino condominiale.

RELAZIONE SULLA RETE FOGNARIA

❖ Acque nere

Si tratta di un intervento a carattere residenziale e terziario che insistente su un lotto già edificato, la cui fognatura esistente è adeguata alle future esigenze progettuali. Infatti le acque reflue domestiche sono recapitate nella pubblica fognatura di via Neruda, nel rispetto dei limiti e delle modalità previste dall'Ente preposto, previo pozzetto di prelievo e pozzetto sifonato.

❖ Acque meteoriche

Le acque meteoriche di dilavamento della superficie adibita a parcheggio scoperto saranno smaltite attraverso il condotto esistente, mentre le nuove porzioni di fognatura in progetto avranno un condotto eseguito con tubi in cemento con diametro di 20 cm interno.

Dette acque, dopo essere state recapitate al desolatore/dissabbiatore e qui trattate, verranno immesse previo transito attraverso il pozzetto di prelievo, nei pozzi perdenti esistenti.

Analogo trattamento subiranno le scarse acque meteoriche di dilavamento della superficie carrabile del piano interrato (box).

Le acque meteoriche di scolo della copertura saranno smaltite attraverso i condotto esistenti con diametro variabile, indi, a valle del pozzetto di prelievo, saranno recapitate nel sottosuolo mediante pozzo perdente.

RELAZIONE ILLUSTRATIVA AI FINI ENERGETICI

Il progetto riguarda la riconversione di un edificio produttivo con tre unità abitative ai piani superiori, in un edificio terziario direzionale con la creazione di una nuova unità residenziale.

Tale intervento si configura come ristrutturazione, ma non coinvolge l'involucro esterno in misura superiore al 25%, pertanto, conformemente all'art. 1.4.2 dell'allegato "C" al "Regolamento Edilizio del Comune di Cernusco sul Naviglio" non si procederà in sede progettuale alla verifica dei valori di trasmittanza, prescritti dal DGR 8/5773 e s.m.i., fatta eccezione per la nuova unità immobiliare a destinazione residenziale posta al piano terreno, la quale è soggetta all'applicazione del D.Lgs. 192/2005, D.Lgs. 311/2006 ed al DRG 5018/31.10.2007, che disciplinano i criteri e gli obiettivi nazionali in materia di risparmio energetico negli edifici, nonché alle prescrizioni di cui all'allegato "C" al "Regolamento Edilizio del Comune di Cernusco sul Naviglio", come aggiornato con delibera di C.C. n.92 del 13/10/2008. Evidentemente nella relazione tecnica di progetto, da redigere ai sensi del citato D.Lgs./R e come da allegato B richiamato l'art.28 della ex Legge NT 10 del 9.1.91, saranno sviluppati ed affrontati i temi previsti con le relative verifiche.

Pertanto in questa relazione non potendo sostituirci a quello che sarà la documentazione di cui ai citati D.Lgs./DRG ed alla relativa Certificazione Energetica ci si limita ad illustrare quelli che sono i criteri e gli orientamenti individuati.

Soluzioni impiantistiche previste per gli impianti meccanici intesi come climatizzazione, riscaldamento, metano.

❖ **COERENZA CON GLI OBIETTIVI E LE LINEE GUIDA**

Gli impianti che saranno realizzati nella struttura recepiscono completamente quanto è indicato nelle linee guida contenute nella Legge 46/90, il DPR 412 del 26.8.93, il D.Lgs. 192/2005, il DL 311/2006 e la DGR 5018/2007.

In sintesi, ottima efficienza energetica dell'edificio-impianti con bassi consumi e riduzione delle emissioni inquinanti. In particolare nella progettazione degli impianti si terrà conto di soluzioni tecniche, apparecchiature e modalità costruttive finalizzate a raggiungere il massimo di risparmio energetico.

Nella progettazione degli impianti si terrà conto principalmente di:

- realizzare un impianto ad altissimo rendimento;
- suddividere l'impianto con orari e funzioni specifiche;
- garantire la massima sicurezza;

- garantire la semplicità nella gestione degli impianti;
- ridurre i costi di esercizio dell'impianto.

❖ TIPOLOGIE DEGLI IMPIANTI

Gli impianti meccanici a servizio dell'intervento saranno:

- 1) impianto di riscaldamento
- 2) produzione acqua calda sanitaria;
- 3) impianto gas;

oltre agli impianti antincendio; idrosanitario; raccolta e smaltimento acque bianche e nere;

1) *IMPIANTO DI RISCALDAMENTO*

L'impianto di riscaldamento sarà costituito da un gruppo termico del tipo ad altissimo rendimento inteso come generatore a condensazione alimentato a gas metano e dotato di apparecchiature di regolazione, controllo e sicurezza. Tutti i circuiti saranno dotati di regolazione climatica con orologi e programmatori.

Delle elettropompe di adeguata prevalenza e portata spingeranno l'acqua calda nei circuiti.

E' prevista l'installazione di collettori solari (del tipo a pannelli) da posizionare sulla copertura dell'edificio, con inclinazione di 30-45% ed orientamento sud-ovest. I corpi radianti in progetto sono i pannelli a pavimento (tubazioni in polietilene). La posa delle tubazioni avrà passo variabile a seconda delle dispersioni termiche da compensare. Ad integrazione dell'impianto radiante a pavimento sono previsti per i soli servizi igienici radiatori in acciaio tipo scaldasalviette. La temperatura del fluido caldo ai pannelli è di circa 35° C con temperatura

superficiale del pavimento non superiore a 29 ° C.

2) *IMPIANTO PER LA PRODUZIONE DI ACQUA CALDA SANITARIA*

Il generatore di calore destinato alla produzione di acqua calda per usi igienici e sanitari, sarà dimensionato secondo le norme tecniche UNI 9182, dovrà disporre di un sistema di accumulo dell'acqua calda di capacità adeguata, coibentato in funzione del diametro dei serbatoi secondo le indicazioni valide per tubazioni di cui all'allegato B del DPR 412/93. Si dovranno prevedere un bollitore di accumulo di acqua calda sanitaria. L'impianto per la produzione di acqua calda sanitaria per i servizi sarà integrata con un impianto a pannelli solari di superficie captante idonea ad ottenere una copertura del 50% del fabbisogno termico annuale. L'impianto dovrà essere progettato in modo che anche nei mesi estivi in

caso di assenza di sole, in modo automatico possa partire la produzione di acqua calda con il circuito collegato alla caldaia. Sarà previsto il ricircolo dell'acqua calda sanitaria mediante l'installazione di elettropompe gemellari.

3) *IMPIANTO GAS METANO*

L'impianto gas metano partirà dal contatore fino alla centrale termica con le norme di riferimento: D.M. 12.04.96 - UNI 7129/01. La tubazione gas sarà in polietilene UNI-ISO 4437 TIPO 316 per i tratti interrati ed in acciaio zincato per i tratti in vista. L'impianto gas comprenderà: valvola di intercettazione generale, rilevatori fughe gas, elettrovalvola di intercettazione gas, centralina di allarme gas, una sirena e un lampeggiante (allarme ottico-acustico). L'impianto a gas non potrà attraversare cunicoli, cavedi, ecc.

Infine, è prevista la posa una tubazione di alimentazione dell'apparecchio cottura.

RELAZIONE VIABILISTICA

❖ **PREMESSA**

Nel presente documento sono illustrati i risultati delle analisi viabilistiche e di traffico riguardanti il Piano Attuativo ambito a5_8, relativo al lotto ad angolo tra via Goldoni e via Pablo Neruda nel comune di Cernusco sul Naviglio.

L'intervento prevede la riconversione di due edifici a destinazione produttiva in una parte terziaria e una residenziale, per un totale di circa 1.640 mq di SLP, articolata in due costruzioni.

L'accesso all'intervento avviene da via Neruda, strada a senso unico a basso traffico, derivata da via Goldoni.

Metodologicamente, lo studio è stato articolato secondo le seguenti fasi ed attività principali:

- **PARTE A - RICOSTRUZIONE DELLA SITUAZIONE ESISTENTE**

- Inquadramento territoriale della rete di trasporto;
- Analisi della possibile evoluzione della rete di trasporto in base agli strumenti di programmazione urbanistica comunale disponibili;
- Ricostruzione degli schemi di circolazione nell'ambito in esame;
- Valutazione del servizio di trasporto pubblico e relativa accessibilità;
- Valutazione dei percorsi ciclopedonali esistenti e loro eventuale sviluppo;
- Valutazione dei livelli di accessibilità e dei regimi di traffico esistenti sulla base dei dati disponibili;
- Analisi qualitativa delle problematiche esistenti sulla circolazione, nell'ambito in esame.

- **PARTE B - DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E STIMA DEL TRAFFICO INDOTTO**

- Stima del traffico potenzialmente generato dalle funzioni previste dall'intervento;
- Distribuzione dei flussi di traffico aggiuntivi sulla viabilità di progetto e sui regimi di traffico esistenti.

- **PARTE C - VERIFICA D'IMPATTO POTENZIALE DA TRAFFICO INDOTTO E VALUTAZIONE D'INTERVENTI DI ADEGUAMENTO**

- Ricostruzione dei livelli di traffico futuri;
- Valutazione di schemi di accessibilità al comparto;
- Verifica d'impatto dell'intervento sulla viabilità esistente

Per i dati di traffico si è fatto affidamento alla documentazione ufficiale disponibile (Provincia di Milano, Piano Particolareggiato del Traffico Urbano e studi di traffico in ambiti d'intervento limitrofi) mentre le verifiche d'impatto dell'intervento si sono basate sul confronto flussi/capacità delle strade e dei nodi interessati dal traffico aggiuntivo generato dall'intervento stesso.

❖ PARTE A – RICOSTRUZIONE DELLO STATO DI FATTO

A.1) INQUADRAMENTO MACROURBANISTICO DELLA RETE DI TRASPORTO NELLA CONFIGURAZIONE ESISTENTE

Il comune di Cernusco sul Naviglio è localizzato nel settore orientale della Provincia di Milano in un contesto territoriale caratterizzato da una rete di trasporto articolata: si tratta, infatti, del sistema infrastrutturale che favorisce i collegamenti tra Milano ed il settore Nord-Est della relativa area urbana; questa porzione di territorio è caratterizzata dalla prevalenza d'itinerari stradali primari oggetto di flussi di traffico di una certa consistenza, che scorrono in senso trasversale Est-Ovest (A4, Padana Superiore, Cassanese, ecc), e che interscambiano con gli assi longitudinali Nord-Sud (Tangenziale Est, SP3, SP121, SP13, ecc).

L'asse portante della rete su gomma in direzione Est-Ovest è costituito dal tracciato autostradale dell'A4 Milano-Venezia che convoglia i traffici di largo raggio da Milano verso Est; la A4, passante a Nord non lontano dal territorio comunale, è raggiungibile tramite la SP121 dallo svincolo di Agrate o dalla Tangenziale Est, tramite gli svincoli di Brugherio e Carugate. Complementare a questo itinerario è l'insieme delle radici storiche dell'Est milanese, che s'innestano sulla Tangenziale Est e distribuiscono i traffici di media e lunga distanza da e per Milano, tra le quali la SS11 Padana Superiore, che attraversa il comune di Cernusco sul Naviglio, e la SP103 Cassanese che lambisce la parte meridionale dell'abitato comunale.

L'inquadramento macroubanistico della rete di trasporto è rappresentato in **Figura 1**. Oltre agli itinerari Est-Ovest della SS11 e della SP103 s'individua più a Nord, l'itinerario della SP242. Gli assi principali Nord-Sud che collegano l'insieme delle radiali storiche sono rappresentati dalla SP13 Monza-Melzo, a Est del territorio comunale, e dalla SP121 che interscambia con la Padana Superiore nella parte meridionale del territorio comunale. Altri tratti di viabilità secondaria e locale garantiscono l'accessibilità al centro cittadino e le connessioni con i comuni limitrofi, elencati da Nord in senso orario, di Carugate, Bussero, Cassina de' Pecchi, Pioltello, Vimodrone, Cologno Monzese e Brugherio.

Il territorio comunale è inoltre attraversato dalla diramazione per Gessate della linea metropolitana M2 che presenta due stazioni: Cernusco sul Naviglio, a servizio del centro cittadino, e Villa Fiorita, nella parte orientale del Comune, nei pressi del confine con Cassina de' Pecchi.

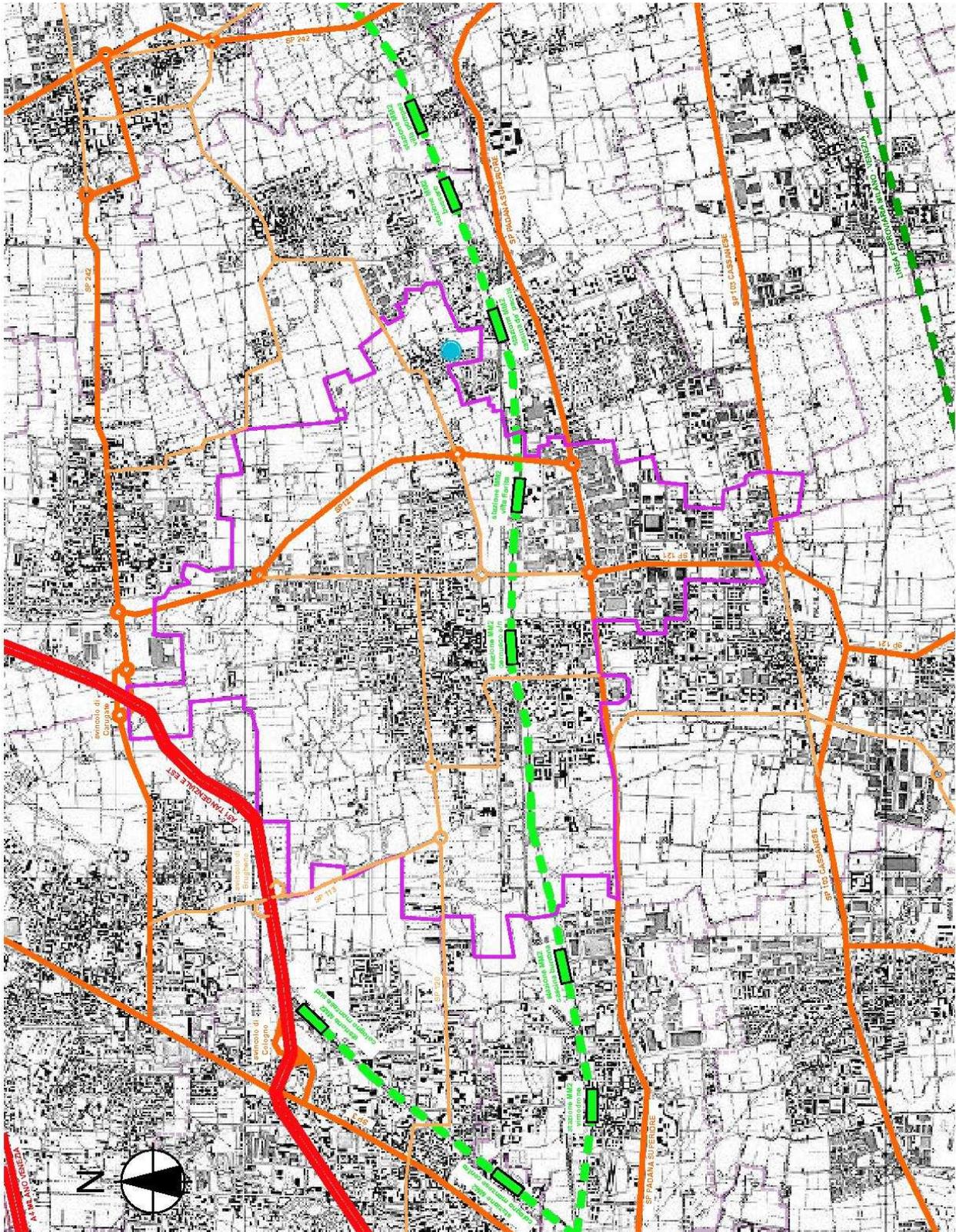


FIGURA 1

LEGENDA

- CONFINE COMUNALE
- LINEA FERROVIARIA
- LINEA E STAZIONE METROPOLITANA
- AUTOSTRADA - TANGENZIALE
- STRADA PRIMARIA
- STRADA SECONDARIA
- AREA PL 64

A.1.2) IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Per quanto attiene il sistema del trasporto pubblico, come detto, la rete della linea della metropolitana M2 serve direttamente il territorio comunale in virtù della presenza delle già menzionate stazioni di Cernusco sul Naviglio e di Villa Fiorita.

All'interno della città di Cernusco sono attive cinque linee di trasporto urbano su gomma:

- Linea 21
- Linea 22
- Linea 23
- Linea 24
- Linea 25

Tali linee vengono denominate “shuttle”, in quanto percorrono la città nelle ore di punta della mattina e della sera toccando i maggiori punti strategici (ad esempio le stazioni della metropolitana e le scuole). Altre due linee, la n°26 e la n° 27, invece circolano prevalentemente nelle ore di minor traffico (compreso il sabato) oltre ad essere in alcuni casi, un supporto in mattinata alle linee già elencate. Quando l'utenza non è particolarmente numerosa inoltre è in vigore il servizio a chiamata denominato “My line”.

Sul territorio, oltre l'esistenza delle stazioni della linea metropolitana e le linee del trasporto pubblico locale, vi transitano quattro linee automobilistiche extraurbane di trasporto pubblico su gomma:

- Linea Z305 – Cologno/Carugate/Cernusco (Villa Fiorita)
- Linea Z306 – Agrate/Carugate/Cernusco (Villa Fiorita)
- Linea Z401 – Melzo/Vignate/Cernusco (Villa Fiorita)
- Linea X402 – Cernusco/Pioltello/Segrate

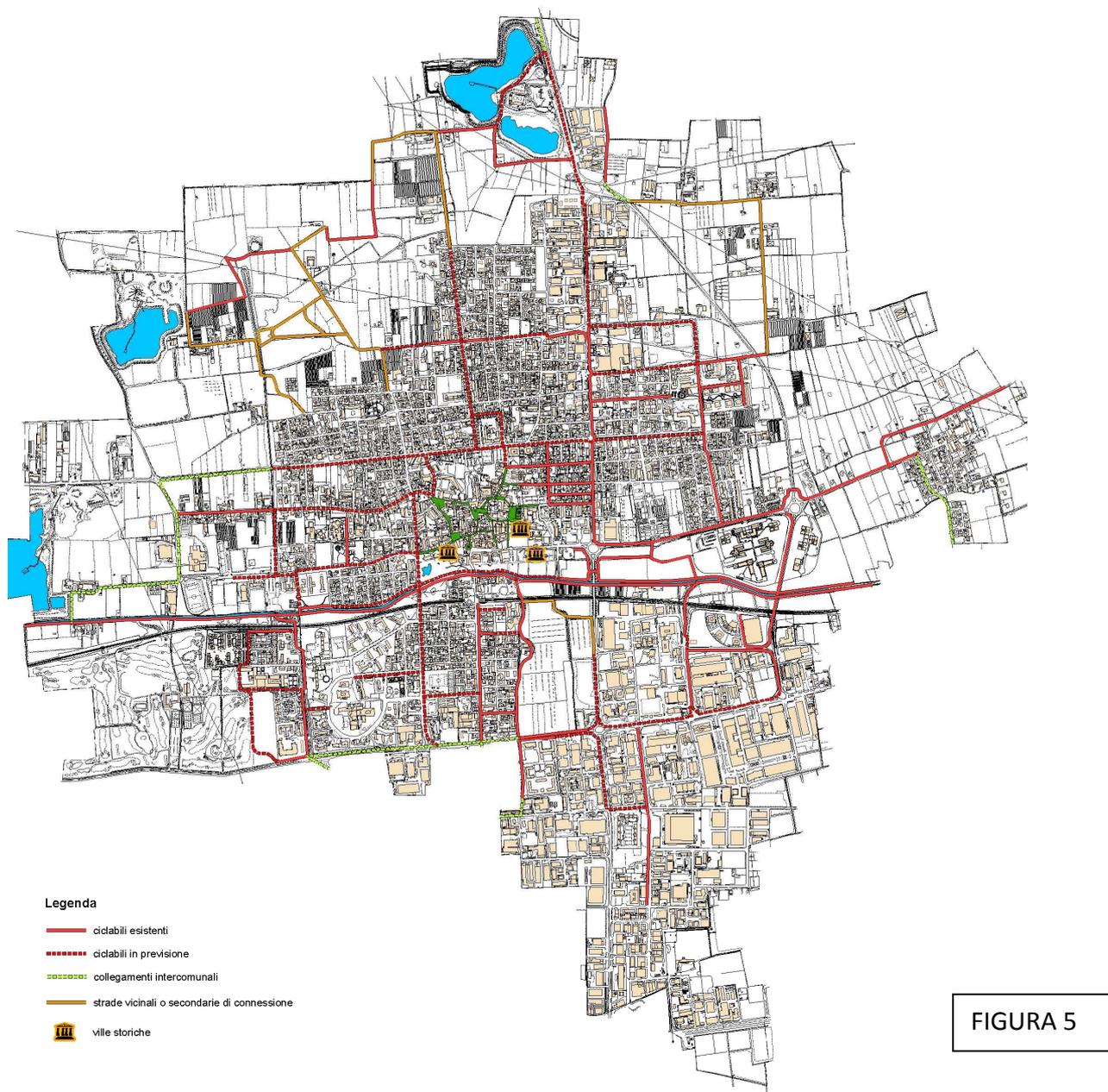
In **Figura 4** è stata riportata la planimetria schematica delle linee automobilistiche urbane elencate nel testo.

A.1.3) LA RETE DELLE PISTE CICLABILI

Il territorio comunale è servito da un'estesa ed articolata rete di piste ciclopedonali che collegano il centro cittadino, le aree a verde ed i comuni limitrofi.

La pista ciclabile lungo l'Alzaia Naviglio Martesana permette di raggiungere direttamente Milano e in direzione opposta Trezzo d'Adda, per un percorso totale di oltre 30 km lungo il Naviglio. Grazie al nuovo ponte ciclopedonale sulla Strada Padana Superiore è possibile raggiungere il nuovo quartiere sud di Cernusco e la zona industriale permettendo a molti cittadini di raggiungere il posto di lavoro in bicicletta. L'obiettivo del Comune di Cernusco sul Naviglio è di passare dall'attuale 1,5% di utilizzatori di bicicletta al 6-7% in breve tempo.

Gli itinerari ciclopedonali esistenti e di progetto sono rappresentati in **Figura 5**.



A.2) POSSIBILE EVOLUZIONE DELLA RETE DI TRASPORTO

Per la valutazione del possibile sviluppo dell'area territoriale presa in esame, è possibile fare riferimento agli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale vigenti, sia alla scala sovracomunale che a quella comunale. Alla macro scala, si sono riportate le programmazioni del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Milano (PTCP), adottato nell'ottobre 2003 (**Figura 6**). Per quanto attiene gli interventi alla scala locale, i riferimenti di base sono stati il PGTU di Cernusco sul Naviglio ed in particolare il Piano Particolareggiato della Circolazione redatto nel settembre 2003. Da evidenziare tuttavia che entrambi gli strumenti urbanistici sopra citati sono in corso di adeguamento alla Legge Regionale di governo del territorio (L.R.12/2005). Il PGTU Vigente prevede la realizzazione di differenti interventi in campo viabilistico, passando da una scala sovralocale ad una più puntuale.

Di seguito vengono riportati i principali interventi viabilistici non ancora attuati:

- Collegamento tangenziale Nord-Ovest, tra la SP121 e la SP113
- Il completamento della variante alla SP121 fino alla SP103 Cassanese, a Sud;
- Il nuovo tunnel di connessione tra SP113 – SP120 – SS11;
- Il collegamento tra la SP120 e la SS11, a Vimodrone (in fase di realizzazione).

E' prevista sulla rete locale, oltre all'adeguamento dello schema di circolazione e di alcune intersezioni, principalmente il collegamento tra via Fontanile e via Melghera.

Due delle previsioni infrastrutturali descritte rientrano tra gli interventi in programmazione della Provincia di Milano; a tal proposito è stato di seguito riportato uno stralcio del PTCP; tali opere sono la variante di Vimodrone (la nuova connessione tra SP120 e la SS11) ed il prolungamento della variante alla SP121 sino alla Cassanese.

E' inoltre in previsione un potenziamento infrastrutturale da parte del Comune di Cassina de' Pecchi (Studio Centro Studi PIM "Connessione viaria tra la SP103 e la SS11", Progetto preliminare-Prima fase del giugno 2005). In particolare vi è la previsione di un nuovo collegamento SS11/SP103 e la riqualificazione dell'innesto della SS11 in corrispondenza del Centro Direzionale e dell'innesto con via Milano.

A.3) RICOSTRUZIONE DEI REGIMI DI TRAFFICO VEICOLARE

La ricostruzione dei regimi di traffico veicolare dello stato di fatto, lungo la viabilità che garantisce l'accessibilità all'ambito esaminato, è stata compiuta sulla scorta dei seguenti dati di traffico a disposizione:

Indagine O/D Regione Lombardia (2002)

Piano Particolareggiato della Circolazione (Cernusco S/N 2004)

A.3.1) DATI DEL COMUNE DI CERNUSCO SUL NAVIGLIO

Per la valutazione dei carichi veicolari all'interno del territorio comunale si hanno a disposizione i risultati d'indagini sulla domanda di mobilità contenuti nel Piano Particolareggiato della Circolazione Stradale relativi a conteggi classificati sulle principali strade urbane, ed interviste O/D ai conducenti. In un giorno feriale medio avvengono circa 83.200 spostamenti/giorno; di questi il 25% ha origine e destinazione interne a Cernusco, il restante 75% si distribuisce equamente tra spostamenti attratti e generati. Di questi il 33% sono correlati ai Comuni contermini. L'analisi della composizione del traffico rivela come sia preponderante e significativo l'utilizzo della MM2 (circa il 15%).

L'uso della bicicletta, ridotto al 3%, per gli spostamenti attratti e generati, copre invece una percentuale significativa (25%) degli spostamenti interni al comune.

Molto bassa la quota di utilizzo del trasporto pubblico su gomma (0,3%).

L'analisi della distribuzione temporale di traffici rivela che in un giorno feriale tipo l'ora di massima punta si verifica tra le 7.30 e le 8.30 una seconda fascia critica è quella tra le 17.30 e le 18.30.

Di seguito si riportano le tabelle inserite nel Piano Particolareggiato della Circolazione relative agli spostamenti veicolari in ingresso al cordone urbano.

L'area interessata dall'intervento è compresa nella zonizzazione denominata Area Centrale.

Zonizzazione del Piano Particolareggiato della Circolazione, 2004

Macro area (zona)	descrizione
Area Centrale	Centro abitato di Cernusco s/N, delimitato ad est dalla SP121, a sud dalla ex SSt1 Padana Superiore, ad ovest da via Melghera, via Fontanile e a nord da via Dalla Chiesa, via Fiume
Area Industriale	Porzione di territorio comunale che si estende a sud della Strada Padana Superiore fino al confine con i Comuni di Pioletto e Cassina de' Pecchi
Corona Urbana	Restante porzione di territorio comunale caratterizzata da un mix di destinazioni d'uso (residenziale e produttivo), che comprende anche la frazione di Ronco ad est del centro abitato storico
Provincia di Milano	I restanti comuni della Provincia di Milano
Altro	Aree esterne

Fonte: elaborazioni TRF su dati del Piano Particolareggiato della Circolazione, CST 2004

Stima della Matrice O/D degli spostamenti veicolari in ingresso al cordone urbano, 2004

O/D	Area Centrale	Corona Urbana	Zona Industriale	Prov. Milano	Resto	Totale	V.%
Area Centrale	232	79	27	220	6	564	3
Corona Urbana	435	114	10	225	0	784	5
Zona Industriale	529	95	18	401	30	1.073	7
Prov. Milano	6.054	1.296	791	4.793	149	13.083	80
Resto	334	65	50	400	5	854	5
Totale	7.584	1.649	896	6.039	190	16.358	100
V.%	46	10	5	37	1	100	

Fonte: elaborazioni TRF su dati del Piano Particolareggiato della Circolazione, CST 2004

A.4) VALUTAZIONE DEI LIVELLI DI ACCESSIBILITÀ E CRITICITÀ EMERGENTI

Il comune di Cernusco sul Naviglio si trova in una posizione privilegiata nei confronti della rete stradale e del trasporto pubblico: la SS11 e la SP121 ne consentono elevati livelli di accessibilità extraurbana ed alla rete tangenziale/autostrade; le stazioni della Linea 2 della metropolitana ne favoriscono le relazioni con il capoluogo regionale. Di contro, alcune criticità della rete viaria urbana e locale rendono le connessioni con la rete principale non sempre adeguate a garantire la mobilità di persone e mezzi in condizioni ottimali.

Ad elevati livelli di accessibilità corrispondono, infatti, anche flussi veicolari di una certa consistenza sia sulla rete urbana sia sulla rete extraurbana.

D'altra parte sono in atto, da parte del Comune, una serie d'interventi a livello locale che prefigurano, con differenti orizzonti temporali di attuazione, una riorganizzazione ed un riequilibrio dei carichi veicolari sulla rete urbana, a protezione degli ambiti più sensibili e degli utenti deboli della strada, con la specializzazione dei tracciati atti a favorire l'indesiderato traffico di attraversamento dell'abitato con il trasferimento di quote di traffico a infrastrutture adeguate dal punto di vista viabilistico ed ambientale.

❖ PARTE B – DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E STIMA DEL TRAFFICO VEICOLARE INDOTTO

B.1) DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Per la descrizione architettonica e urbanistica dell'intervento si rimanda alla specifica documentazione; in questo paragrafo si richiamano gli elementi essenziali utili ai fini delle valutazioni d'impatto, sempre per quel che riguarda gli aspetti della mobilità e del traffico.

Il comparto a5_8 è composto da due edifici, il primo al piano terra ospita principalmente attività terziaria direzionale, con la possibilità d'insediamento di eventuali attività commerciali di vicinato, ed ai piani superiori tre abitazioni. L'altro edificio ad uso esclusivamente terziario direzionale.

Il peso insediativo dell'intervento è pari a 1.640 mq di SLP.

Per l'ambito d'intervento, gli accessi veicolari rimarranno quelli esistenti: due accessi carrai dal vicolo, attualmente a fondo chiuso prospiciente via Goldoni, mentre l'altro più a sud lungo via Neruda.

B.2) STIMA E RIPARTIZIONE DEL TRAFFICO INDOTTO NELL'ORA DI PUNTA DEL MATTINO

La valutazione delle ricadute potenziali di un intervento nei confronti della viabilità esistente e di progetto è determinata in primo luogo dalla verifica della capacità del sistema viario ad assorbirne le nuove quote di traffico; risulta allora necessario determinare il numero degli spostamenti che verranno indotti dall'intervento e che andranno ad aggiungersi ai flussi veicolari che gravano sulla viabilità ordinaria.

Per i flussi veicolari dello stato di fatto sulla rete ordinaria si è fatto riferimento ai dati disponibili, così come riportato nei capitoli precedenti; la stima del traffico potenzialmente indotto è stata compiuta sulla base di parametri empirici legati principalmente alle SLP.

Si premette che il calcolo del traffico indotto dalle tipologie insediative previste dal Piano Attuativo viene effettuato per l'ora di punta del mattino in quanto in tale fascia oraria si verificano il maggior numero di spostamenti veicolari, generati e attratti da insediamenti a carattere residenziale e terziario; di fatto, i flussi sistematici casa/lavoro e casa/scuola risultano maggiormente concentrati nell'ora di punta della mattina rispetto alla fascia di punta serale; la sera, peraltro, gli spostamenti di rientro si distribuiscono in un intervallo di tempo generalmente più ampio (indicativamente 16.00-20.00).

La fascia oraria esaminata è da considerarsi tra le più critiche per la circolazione stradale, come peraltro emerso anche dai risultati delle recenti indagini di traffico.

Si descrivono di seguito i parametri utilizzati per la stima degli spostamenti e del traffico indotto dall'area oggetto del PA, nell'ora di punta considerata, che contengono diversi elementi di cautela, infatti:

- 1) gli spostamenti veicolari indotti sono quelli di massima generazione (numero di abitanti, visitatori, ecc) e che si concentrano in un'ora, che coincide con quella di punta anche del traffico ordinario;
- 2) si è utilizzato un parametro per la stima degli spostamenti pari a 75 mq per utente, parametro prudenziale;
- 3) per gli spostamenti indotti si è ipotizzato un utilizzo del mezzo privato pari al 90% del totale degli spostamenti;
- 4) si è considerato un coefficiente di occupazione dei veicoli (numero di persone per veicolo) pari a 1,2 cui corrispondono cinque veicoli ogni sei spostamenti;
- 5) si sono considerate possibili quote di trasferimento dal traffico già esistente dell'ordine del 10% del traffico generato; pertanto, la quasi totalità del traffico indotto è stato considerato come nuovo traffico aggiuntivo e proveniente o diretto verso gli ambiti territoriali circostanti.

Per comprensione di lettura dei paragrafi seguenti si specifica inoltre che:

- per "ingressi" s'intendono i veicoli diretti verso il Piano Attuativo e per "uscite" i veicoli che da esso provengono;
- con l'acronimo "vph" s'intendono i veicoli/ora.

Sulla base dei parametri sopra indicati si riportano nella tabella seguente le stime del traffico veicolare indotto dalla realizzazione delle nuove destinazioni d'uso nell'ora di punta del mattino.

Tabella 1-Stima del traffico veicolare indotto nell'ora di punta del mattino

SLP (mq)	mq per spostamento	Spostamenti indotti	Modal split (autoveicoli)	Coefficiente di occupazione	Vph indotti
1.640	75	22	90%	1,2	17

Sulla base delle ipotesi cautelative utilizzate sono stati determinati 22 spostamenti indotti complessivi nell'ora di punta del mattino cui corrispondono 17 vph indotti che insistono direttamente sulla viabilità di accesso al comparto.

Per quanto riguarda la ripartizione tra ingressi ed uscite dei veicoli indotti risulta che per la tipologia residenziale, nell'ora di punta del mattino, si rileva generalmente una prevalenza degli

spostamenti veicolari in uscita dalle aree di parcheggio, mentre per l'attività terziaria una prevalenza d'ingressi. È ipotizzabile pertanto una ripartizione tra veicoli indotti in uscita ed in ingresso al comparto nell'ora di punta del mattino, nel rapporto 50%-50% del traffico complessivamente generato.

Tabella 2- Ripartizione tra ingressi e uscite dalle aree del traffico veicolare indotto nell'ora di punta del mattino

Vph indotti	Vph in uscita	Vph in ingresso
17	9	8

Tale traffico indotto, vista la particolare posizione del lotto, si ripartirà, sia in ingresso che in uscita, su via Pablo Neruda, la quale è in grado di accogliere queste nuove quote di traffico.

❖ PARTE C - VALUTAZIONE D'IMPATTO

Le valutazioni sull'impatto viabilistico, di seguito riportate, si sono basate sulle risultanze delle analisi precedenti, quali la ricostruzione dei regimi di traffico veicolare e delle condizioni di circolazione lungo la viabilità interessata, e la previsione dei livelli di traffico potenzialmente generati dal Piano Attuativo. Per quanto riguarda i valori di traffico indotto, si fa osservare che tale stima è stata effettuata sulla base di parametri prudenziali ed in riferimento alle condizioni tra le più critiche individuate per la circolazione lungo la viabilità dell'ambito d'intervento. Le verifiche di seguito riportate sono pertanto da ritenersi cautelative; ad ogni modo il dato stimato appare comunque estremamente modesto.

La valutazione delle ricadute dell'intervento sul traffico e sulla circolazione esistente parte dalla considerazione che gli impatti e i fenomeni di crisi sulla viabilità possono verificarsi in linea teorica per il raggiungimento e il superamento, da parte dei volumi di traffico aggiuntivi, della capacità delle strade e delle intersezioni, o per l'introduzione di elementi puntuali di conflitto sulla circolazione preesistenti ma acuitizzati dall'aumento del regime circolatorio. La verifica d'impatto si concretizza pertanto nel valutare la capacità degli elementi principali della rete di trasporto, aste e nodi, esistenti e di progetto, ad assorbire le quote di traffico aggiuntive.

Risulta necessaria allora la ricostruzione del carico massimo potenziale sulla rete di trasporto, ottenuto dalla somma del traffico esistente e dal contributo del traffico indotto dall'ampliamento, come riportato al capitolo precedente, e la verifica di capacità delle aste e dei nodi interessati.

arch. lucia razzini

Gli incrementi sulla viabilità a sud dell'area d'intervento lungo via Neruda saranno piuttosto contenuti e di ordine trascurabile, anche sul lato Nord in via Goldoni non si prevedono incrementi di particolare consistenza in ingresso al lotto. Non s'ipotizzano pertanto particolari ricadute sulla rete di ambito urbano.

Secondo l'analisi effettuata e in relazione all'esiguo carico veicolare prefigurato dall'intervento si ritiene che il nuovo insediamento sia compatibile con il traffico veicolare esistente.

RELAZIONE DI CUI AL D.P.C.M. 08/07/2003 -DISTANZE DI RISPETTO DALL'ELETTRODOTTO

Per “**fasce di rispetto**” si intendono quelle definite dalla Legge 22 febbraio 2001 n° 36, all'interno delle quali non è consentita alcuna destinazione di edifici ad uso residenziale, scolastico, sanitario, ovvero un uso che comporti una permanenza superiore a 4 ore, da determinare in conformità alla metodologia di cui al D.P.C.M. 08/07/2003.

Scopo della presente relazione tecnica è il calcolo delle fasce di rispetto, tramite l'applicazione della suddetta metodologia di calcolo, per la campata 37-38 dell' Elettrodotto a 220 kV n.275/2 e n.276/1 in doppia terna "Cassano-Sesto San Giovanni”;

Al fine di semplificare la gestione territoriale e il calcolo delle fasce di rispetto, il Decreto 29 Maggio 2008 prevede che il gestore debba calcolare la **distanza di prima approssimazione**, definita come *“la distanza in pianta sul livello del suolo, dalla proiezione del centro linea, che garantisce che ogni punto la cui proiezione al suolo disti dalla proiezione del centro linea più di DPA si trovi all'esterno delle fasce di rispetto”*.

Ai sensi dell'art. 6 comma 1 del DPCM 8 luglio 2003, la corrente da utilizzare nel calcolo per la DPA è la *portata in corrente in servizio normale* relativa al periodo stagionale in cui essa è più elevata (periodo freddo). Per le linee aeree con tensione superiore a 100 kV la portata di corrente in servizio normale viene calcolata ai sensi della norma CEI 11-60.

I valori di DPA relativi alla campata in esame, comunicatici dalla società Terna, e determinati secondo le indicazioni del sopracitato decreto sono i seguenti:

- DPA destra **29 m**;
- DPA sinistra **29 m**;

Verso di osservazione da palo 37 a palo 38.

Poiché il Piano Attuativo prevede essenzialmente il cambio di destinazione d'uso in edifici esistenti risulta necessario effettuare, come previsto dal Decreto, il calcolo della fascia di rispetto in

arch. lucia razzini

corrispondenza delle sezioni dell'elettrodotto interessate dalla vicinanza di tali edifici considerando l'effettiva geometria dei sostegni e la reale disposizione dei conduttori nello spazio nella sezione considerata.

Dalla trasposizione grafica della DPA (TAV. 3Pu – 3Ar) , calcolata rispetto al cavo più basso e più prossimo all'edificio in esame, è stato possibile ridurre sensibilmente la fascia di rispetto stabilita nel PGT vigente. Infatti la proiezione a terra della DPA rispetto ad una quota massima di 3 metri (piano terra), risulta essere a 10,50 metri e a 16,10 metri rispetto ad una quota di metri 6 (piano primo). Attraverso questa procedura è stato possibile **evidenziare il pieno rispetto dell'obiettivo di qualità dettato dal DPCM 8 luglio 2003**, infatti il progetto prevederà l'inserimento di funzioni senza permanenza continuativa di persone (oltre le quattro ore) nella porzione di piano primo dell'edificio ricompreso nella fascia di rispetto, mentre il piano terra non sarà interessato da alcuna limitazione.

PIANO DI SEGNALAMENTO

Il presente piano di segnalamento, in ottemperanza all'art. tredici del Piano generale degli impianti pubblicitari e relativo regolamento, contiene indicazioni di massima sulla posizione, i materiali e le tipologie delle insegne che saranno collocati sull'area di pertinenza ricomprese nel piano attuativo. Poiché al momento non è possibile prevedere, né il numero, né la tipologia delle attività che saranno insediate, nella tavola di seguito allegata sono state individuate quattro tipologie d'impianto pubblicitario e la possibile collocazione:

TIPO 1 - insegna di esercizio a cassonetto, luminosa, posizionata negli appositi spazi sopra le vetrine, con altezza variabile indicata in tavola e larghezza massima della vetrina sottostante;

TIPO 2 - insegna di esercizio o targa professionale opaca, posizionata lateralmente alla porta di accesso della singola attività, con dimensione massima 40x40;

TIPO 3 - insegna di esercizio su pannello illuminato o in alternativa insegna a lettere scatolate poste sui fronti nord, est ed ovest dell'edificio prefabbricato, per una superficie massima di 9,00 m x 1,20 m.

TIPO 4 - insegne di esercizio montate su totem, collocato sull'area di pertinenza del piano attuativo, con altezza massima pari a 5 m, misurata dalla quota del terreno al bordo superiore e larghezza massima pari a 2m.

Tutti i mezzi installati avranno materiali con caratteristiche tali da rispettare le prescrizioni di cui all'art. 5 del suddetto regolamento.

ELENCO ALLEGATI

❖ PROGETTO URBANISTICO

TAV 1 Pu) Inquadramento territoriale

TAV 2 Pu) Planimetria di rilievo

TAV 3 Pu) Verifica distanza di rispetto dall'elettrodotto

TAV 4 Pu) Rilievo reti tecnologiche esistenti

TAV 5 Pu) Planivolumetrico di progetto e sezioni generali

TAV 6 Pu) Parametri edilizi esistenti

TAV 7 Pu) Parametri edilizi in progetto

TAV 8 Pu) Identificazione delle aree per attrezzature e servizi pubblici in cessione

❖ IPOTESI DI PROGETTO

TAV 1 Pe) Calcoli planivolumetrici

TAV 2 Pe) Planimetria generale

TAV 3 Pe) Schema della rete fognaria

TAV 4 Pe) Pianta piano interrato e schema fognatura

TAV 5 Pe) Pianta piano terra e soppalco

TAV 6 Pe) Pianta piano primo, secondo e copertura

TAV 7 Pe) Prospetti

TAV 8 Pe) Sezioni

TAV 9 Pe) Elaborato grafico circa la rispondenza del P.A. alle Linee Guida

❖ TAVOLE PER ESPRESSIONE PARERE ARPA

TAV 1 Ar) Estratto zonizzazione acustica

❖ PROGETTO PRELIMINARE OPERE DI URBANIZZAZIONE PRIMARIA

TAV 9 Pu) Opere di urbanizzazione a scomputo oneri

- Computo Metrico Estimativo e Quadro Economico

- Elenco prezzi unitari

- Capitolato Speciale d'Appalto

❖ ALLEGATI

A) Schema di Convenzione

B) Relazione Urbanistica

C) Valutazione previsionale del clima acustico

D) Indagine ambientale : proposta di piano di indagine preliminare (area Via Neruda n°5)

E) Risultati indagine ambientale (area fg.10, mappale 403)

1) Identificazione delle aree

2) Relazioni e Piano di Segnalamento

3) Valutazione dell'Impatto Paesistico

4) Opere di urbanizzazione primaria

