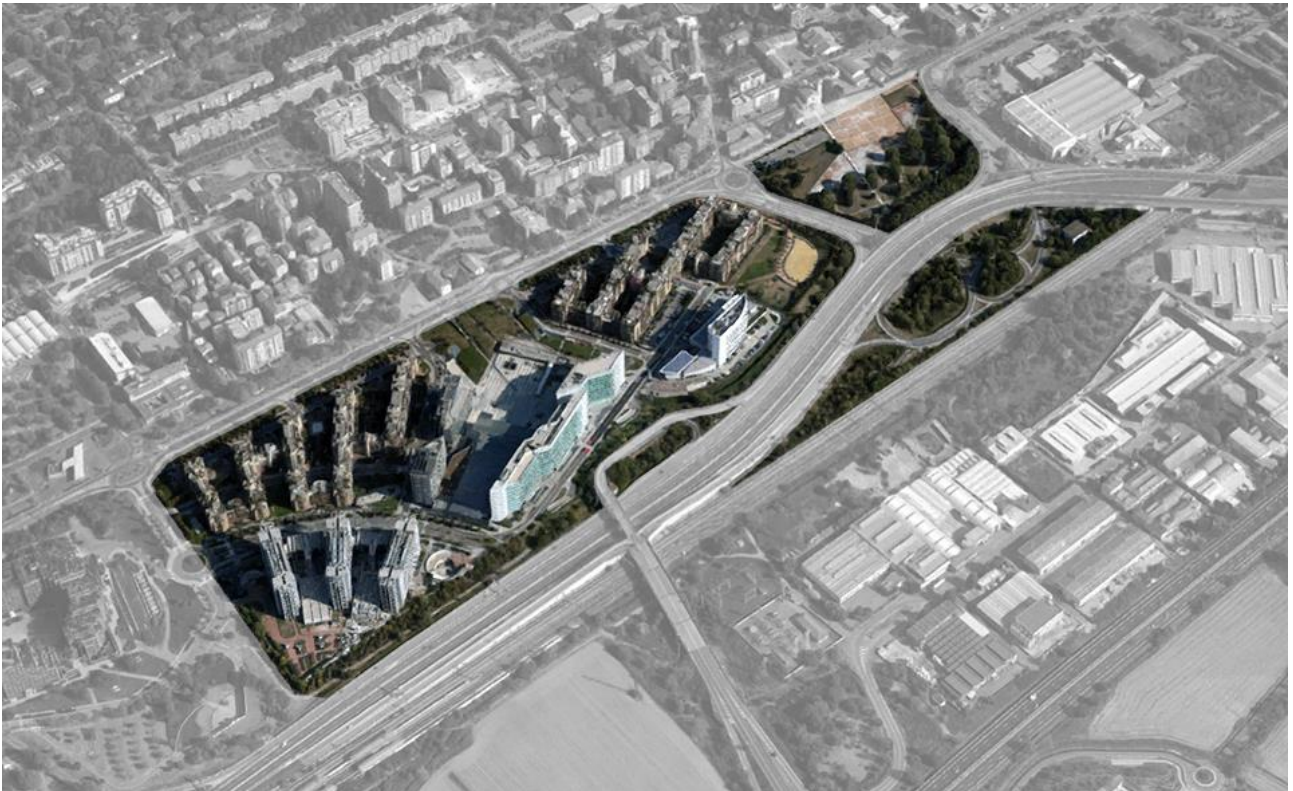




CONSORZIO QUARTIERE AFFARI

SAN DONATO MILANESE, VIA MARTIRI DI CEFALONIA, 67 – S.D. MILANESE (MI)

REALIZZAZIONE AREA DI SOSTA, CARICO E SCARICO BISARCHE BMW



RELAZIONE GENERALE

Indice

1	Premessa	3
2	Esigenze all'origine del progetto.....	3
3	Indagini, rilievi e ricerche eseguite	5
4	Criteri utilizzati per le scelte progettuali.....	8
5	Contestualizzazione dell'intervento	9
6	Descrizione delle opere in progetto	10
7	Prestazioni professionali accessorie necessarie alla realizzazione dell'opera	11

RELAZIONE GENERALE

1 Premessa

Oggetto della presente “Relazione Generale” sono le opere, necessarie a garantire la realizzazione di una nuova infrastruttura, a servizio della Concessionaria BMW Milano, in qualità di “Consoziato” del Consorzio Quartiere Affari soggetto proponente dell’opera.

La concessionaria BMW Milano, con sede in Via dell’Unione Europea, 1, San Donato Milanese, riceve periodicamente forniture di nuovi veicoli e, a sua volta, ha la necessità di trasferire ad altre sedi societarie, veicoli e automezzi delle linee di vendita controllate dal “marchio”, con frequenza variabile in relazione alle oggettive esigenze di mercato.

Al fine di identificare la particolare condizione locale del sito, ove ha sede BMW Milano di Via della Unione Europea, riportiamo nel seguito la vista aerea dall’alto (*Figura 1*) e successiva vista prospettica dell’area circostante alla concessionaria (*Figura 2*).



Figura 1. BMW Milano, via della Unione Europea, 1

2 Esigenze all’origine del progetto

BMW Milano ha avvertito l’esigenza, identificata e riconosciuta nel corso degli anni, di poter disporre di un’area di sua competenza e disponibilità esclusiva, corredata di tutti gli occorrenti servizi oggi necessari a consentirne la gestione in condizioni di sicurezza, ove poter accogliere in sosta, nonché per tutto il tempo occorrente alla effettuazione delle operazioni di scarico e carico dai mezzi di trasporto, le “bisarche” in particolare, e il trasferimento degli autoveicoli e mezzi in genere da e per il deposito presente all’interno della sede.

Tale esigenza coniuga, tra l’altro, oggettive esigenze di ottimizzazione della logistica di gestione delle operazioni di transito in “ingresso e uscita” di tutti gli autoveicoli che, per esigenze di commercializzazione, debbano essere ritirati dalla concessionaria per la successiva formalizzazione delle operazioni di vendita, ovvero debbano essere trasferite ad altre sedi della società in quanto richieste presso queste ultime per poter meglio soddisfare le richieste della clientela, con stringenti e diffuse pressioni variamente espresse dalla “comunità” che, a vario titolo, per effetto della estremamente eterogenea destinazione d’uso degli immobili presenti nell’area, ha avuto modo di lamentare, nel corso degli anni, i disagi indotti dalla sosta “forzatamente ingombrante” delle bisarche in sosta, e le relative operazioni di scarico e carico, eseguite necessariamente occupando la carreggiata stradale nelle immediate prossimità della concessionaria BMW Milano.

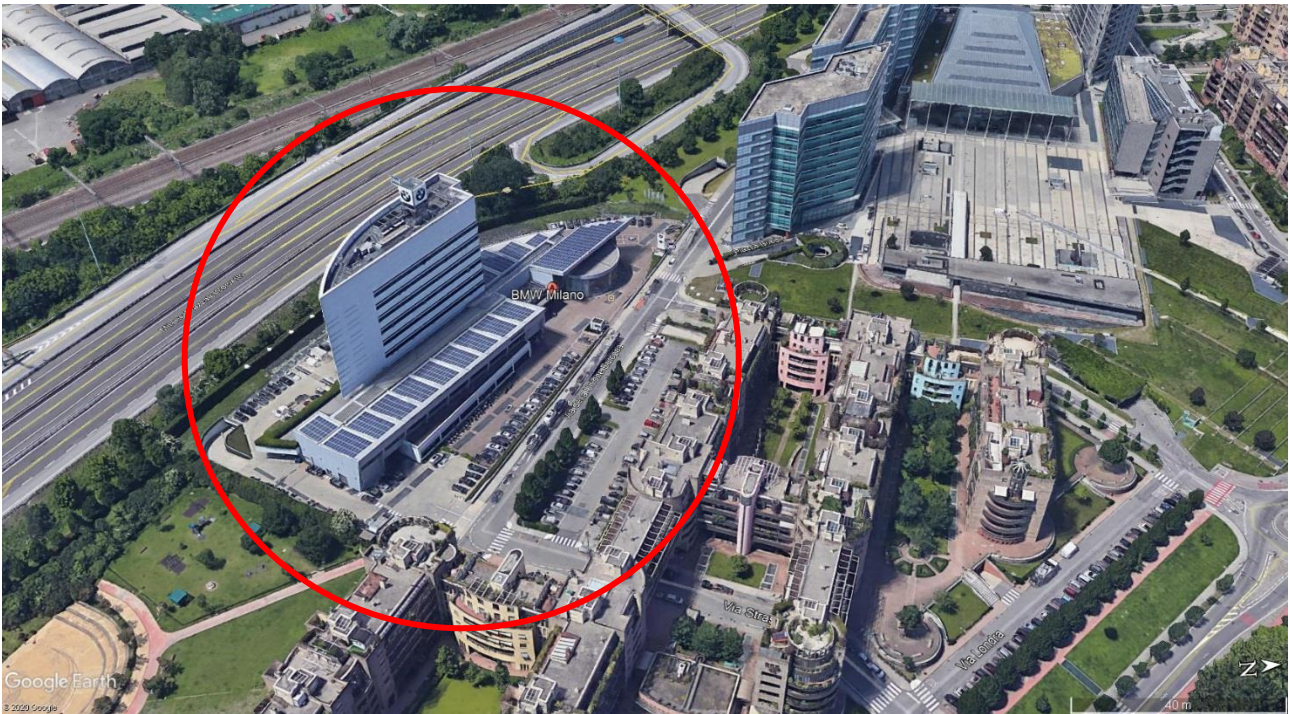


Figura 2. BMW Milano, via della Unione Europea, 1, vista prospettica nord-est



Figura 3. BMW Milano, via della Unione Europea, 1, vista aerea sud-est

Le due immagini prospettiche riportate in Figura 2, e in modo ancora più evidente e decifrabile in Figura 3, esportate da Google Earth e riconducibili a un volo del 2001, riportano ancorchè del tutto casualmente la presenza di due bisarche, stazionanti in sosta, e intente alle operazioni di scarico e carico di autovetture, oggettivamente a discapito della viabilità locale che vede (vedi Figura 4), inevitabilmente occupata la carreggiata sud dalle due bisarche in sosta, e dagli autoveicoli proprio nel corso delle operazioni di scarico e carico dai due mezzi di trasporto.

Nuovamente la Figura 4, riportata in basso, mostra con altrettanta, se non maggiore evidenza l'ingombro della carreggiata, da parte delle bisarche in sosta, e da parte delle autovetture per le quali sono in corso le operazioni di scarico e carico da parte degli operatori incaricate della gestione della logistica della concessionaria.



Figura 4. BMW Milano, via della Unione Europea, 1, vista aerea sud-est

3 Indagini, rilievi e ricerche eseguite

La vista aerea della zona, di cui si riporta nel seguito un'immagine ravvicinata (Figura 5), compatibilmente con l'oggettiva reale non indifferente dimensione dell'area interessata, consente di realizzare come, sotto il profilo della scelta dell'area non fosse oggettivamente possibile allargare a più di una alternativa, lo spazio ove progettare la realizzazione di un'area specificamente desaintnata alla sosta, carico e scarico bisarche, al fine di superare entrambe le problematiche in essere.



Figura 5. BMW Milano, via della Unione Europea, 1, vista aerea sud-est

La concessionaria BMW Milano confina, riferenziando l'immagine così come riportata a generici punti cardinali, a nord con via della Unione Europea, e a sud con il Raccordo Autostradale di Piazzale Corvetto.

Le sole aree oggi prive di edifici, ovvero di aree già edificate anche a livello del suolo sotto forma di parcheggi, sono un'area a nord (vedi elissoide giallo), una a est (vedi riquadro giallo) e una superficie a ovest (vedi elissoide rosso), relativamente alle quali è possibile esprimere le seguenti considerazioni:

- a) Area nord: di difficoltosa gestione e impostazione del progetto, per la presenza di almeno due accessi pedonali esistenti che ben difficilmente potrebbero venire delocalizzati, per non parlare delle oggettive problematiche di movimentazione delle bisarche, oltrechè per il necessario attraversamento della carreggiata per l'effettuazione delle operazioni di carico e scarico degli autoveicoli;
- b) Area est: l'area presenta, proprio nell'unico punto ove sarebbe possibile realizzare un accesso carrabile, un'accesso pedonale che si inserisce in un'ampio spazio destinato a verde pubblico e parco giochi per bimbi, per il cui uso, ove oggettivamente praticabile, risulterebbe estremamente difficoltoso sovvertire e modificare l'attuale uso delle aree;
- c) Area ovest: è uno spazio, oggi destinato a verde pubblico e privato di uso pubblico, di superficie necessaria e sufficiente alla realizzazione di un'area di sosta, carico e scarico bisarche, caratterizzata dalla possibilità di consentire un quasi naturale accesso da via della Unione Europea, immediatamente dopo aver superato la rampa di uscita da un'autorimessa interrata (vedi freccia rossa a ovest), l'attuazione del progetto di un'area di sosta, carico e scarico bisarche, e l'uscita sulla stessa viabilità, in carreggiata opposta a quella d'arrivo, in zona estremamente prossima alla sede di BMW Milano, e, soprattutto, senza andare a incidere su preesistenze che non possano comunque essere "compensate" con strumenti alternativi.



Figura 6. BMW Milano, via della Unione Europea, 1, vista aerea ravvicinata della superficie verde a ovest della concessionaria.

In tal senso il Consorzio Quartiere Affari, con sede in via Emilia, 20, San Donato Milanese, ebbe a richiedere nel settembre 2019 specifico parere al Comune di San Donato Milanese, finalizzato ad accertare, sulla scorta di uno schematico schema progettuale la fattibilità della proposta c) in precedenza esposta, ricevendone parere di compatibilità alle previsioni urbanistiche dell'area, ancorchè condizionate dal mantenimento di talune preesistenze, dei vincoli urbanistici e della presentazione di apposita richiesta di autorizzazione edilizia (vedi copia del parere emesso dal Comune di San Donato Milanese con nota protocollo n. 37332 del 14/10/2019 nel seguito riportato).

Lo schema, e i contenuti di base del progetto che ottenne parere di compatibilità da parte del Comune, sono stati sviluppati ed eseguiti nell'ambito del presente progetto.

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
 biolzi giovanni maria luigi il 10/10/2019 14:41:51
 Protocollo Numero 37332 del 14/10/2019



Comune di
San Donato Milanese
 Città Metropolitana di Milano

**Area Territorio, ambiente
 e opere pubbliche**

Sportello Unico per l'Edilizia

UFFICIO URBANISTICA
notifica eseguita ai sensi di Legge, a mezzo Pec to Pec prot.
Riferimento nota n. 34259 spedita il ___/___/___
del ___/___/___ avvenuta il ___/___/___

San Donato Milanese, 09/10/2019

Spett.
 Consorzio Quartiere Affari
 Via Emilia, 20
 20097 San Donato Milanese (MI)

Rif. Istanza - n. PAR1/2019 (DB/Archi7/PAR)

(PEC): consorzioquartiereaffari@pec.it

e p.c.
SERVIZIO OO.PP MANUTENZIONE STRADE
COMANDO PL UFFICIO QUARTIERI
 (sede)

Oggetto: Richiesta di parere pervenuta in data 18/09/2019 con nota prot. n. 34259 - RISCONTRO

In riferimento alla richiesta di parere pervenuta al protocollo di questo Comune in data 18/09/2019 n. 34259, riguardante la proposta progettuale di realizzazione di un'area di sosta per bisarche in Via della Unione Europea, esaminata la documentazione trasmessa, si comunica che l'area interessata dall'intervento proposto:

- risulta individuata all'interno del PL Quartiere Affari, di cui alla convenzione al repertorio n. 42334 del 04/11/1993, quale verde privato;

- risulta individuata all'interno del vigente Piano di Governo del Territorio come "Verde urbano pubblico e privato d'uso pubblico" per il quale gli interventi di trasformazione risultano disciplinati dall'art. 12 delle N.T.A. del Piano dei Servizi;

- che l'art. 12 del PdS prevede quanto segue:

1. I servizi relativi al sistema del verde sono finalizzati a favorire il miglioramento della qualità ambientale urbana, in ragione delle funzioni ecologiche, paesaggistiche e sociali che rivestono.
2. Gli spazi a verde si identificano in:
 - a. parchi urbani;
 - b. parchi di scala locale e di quartiere, giardini e zone a verde attrezzato;
 - c. verde di mitigazione ambientale infrastrutturale.
3. Rivestono carattere sovra locale gli ambiti inclusi nel Parco Agricolo Sud Milano e destinati dal relativo PTC a Piano della Fruizione, a Piani di Cintura ovvero proposta di Parco Naturale. Tali ambiti si attuano, coerentemente alle norme del Parco, secondo gli indirizzi normativi del Documento di Piano per gli Ambiti di compatibilità ambientale nel comparto di fruizione "i" (A.C.A) e le Norme Tecniche di Attuazione del Piano delle Regole.
4. Per le aree destinate a verde urbano, di cui alle lett. a) e b) del precedente c.2, si applicano le disposizioni contenute al Titolo III del vigente Regolamento Comunale del Verde. All'interno delle aree destinate a verde di mitigazione ambientale infrastrutturale di cui alla successiva lett. c) sono ammessi esclusivamente interventi di potenziamento delle infrastrutture della mobilità e il connesso impianto di idonee fasce arboreo-arbustive con funzione di mitigazione ambientale.

- che il DdP del vigente Piano di Governo del Territorio alla tavola 3.2 assegna all'area in oggetto una classe di sensibilità paesistica ALTA.



Comune di
San Donato Milanese
Città Metropolitana di Milano

Area Territorio, ambiente
e opere pubbliche

Sportello Unico per l'Edilizia

Fermo restando il mantenimento della fascia alberata posta lungo lo svincolo della tangenziale con una consistenza arborea non inferiore a quella esistente, la proposta di cui all'oggetto è da ritenersi compatibile con le previsioni urbanistiche dell'area.

Si evidenzia che l'esecuzione delle opere resta subordinata alla presentazione e ottenimento di idoneo titolo edilizio abilitativo.

Nello specifico dovrà essere presentato Permesso di Costruire o SCIA alternativa al PC, se in possesso dei requisiti per poterla presentare, corredato dalla valutazione di impatto paesistico.

Resta inteso che ai sensi della Deliberazione Consigliare n. 17 del 31.05.2013 e ss.mm. e ii., codesta società dovrà inviare allo Sportello Unico per l'Edilizia, entro 10 giorni dal ricevimento della presente, copia dell'avvenuto versamento dei diritti di istruttoria di € **100,00**, da effettuarsi a mezzo di bonifico intestato a Servizio Tesoreria Comune di San Donato Milanese cod. IBAN: IT 78P 05034 33712 000000259539, indicando come causale: "**Spese d'istruttoria per richiesta di parere preventivo n. PAR1/2019**".

Distinti saluti.



IL DIRIGENTE DELL'AREA GESTIONE TERRITORIO,
AMBIENTE E OPERE PUBBLICHE
(Ing. Biolzi Giovanni) (*)

(*) Il documento è firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 s.m.i. e norme collegate e sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa.

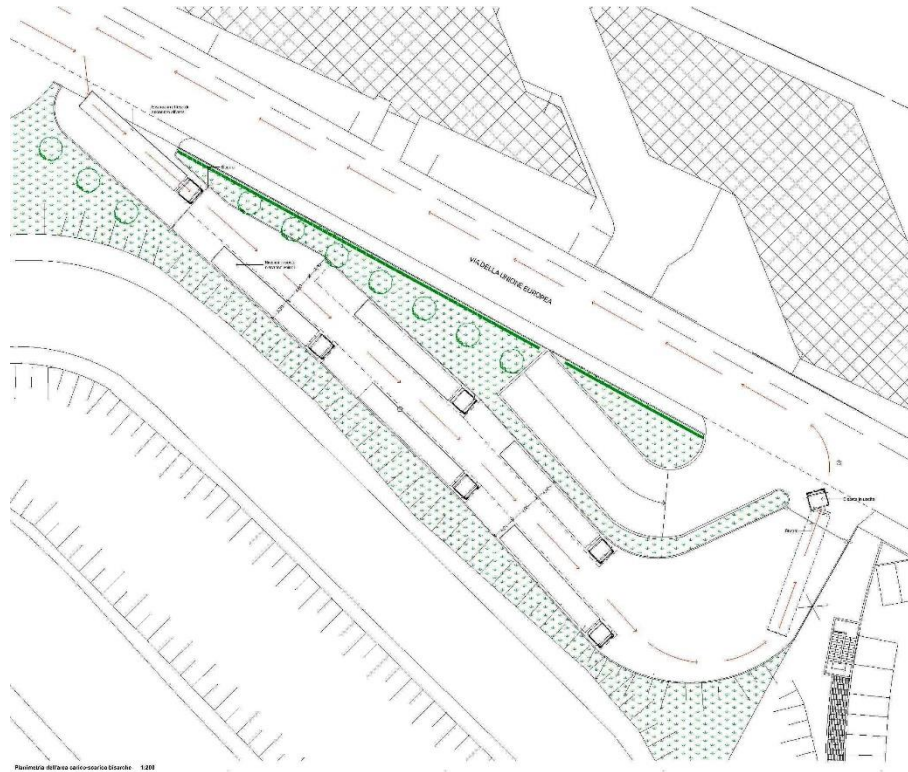
4 Criteri utilizzati per le scelte progettuali

Il progetto di che trattasi presentava, oggettivamente, elementi ben chiari quanto a obiettivi e problematiche da affrontare per l'elaborazione del progetto, in quanto chiari e ben definiti, sostanzialmente sotto tutti i punti di vista, risultavano e risultano essere i confini anche sotto il profilo degli spazi entro cui "potersi muovere", infatti:

- Ben definiti e limitati sono i confini geometrici entro cui realizzare le opere, per la presenza di delimitazioni fisiche "esistenti", quali muro di delimitazione verso raccordo autostradale, via della Unità Europea, e le due rampe di connessione ad altrettante autorimesse interrate;
- Chiaramente "obbligata", per motivazioni derivanti dagli oggettivi limiti di manovra dei mezzi di trasporto utilizzati, la scelta della tipologia di circolazione da prevedersi, che non può che prevedere l'accesso a valle della prima rampa d'uscita e, espletate le operazioni di sosta, carico e scarico, il ritorno lungo la stessa strada locale percorsa in fase di arrivo (n.d.r.: la manovra di uscita nello stesso senso di marcia sarebbe bene più complessa e, inoltre, proseguendo in tale direzione ci si troverebbe a dover superare incroci di difficile superamento, se non al prezzo di dover compiere numerose manovre, anche con occupazione di corsia in opposto senso di marcia);
- Noti gli obiettivi tesi a poter accogliere in sosta, oltretutto nelle manovre di carico e scarico dei mezzi, un sufficiente numero di bisarche, in quanto evidentemente, in più di una circostanza tali veicoli tendono a viaggiare non singolarmente;
- Necessità di poter disporre, in termini generali e particolari, di ampiezza della carreggiata di transito e relativi raggi di manovra, in corrispondenza di zona d'accesso all'area ma, soprattutto della zona di uscita, i più ampi possibili e comunque sufficienti a consentire l'effettuazione delle manovre di transito in ingresso/uscita dall'area di sosta.

Oltre alle problematiche più squisitamente volte a garantire l'accessibilità, e manovrabilità dei mezzi in transito, ci si è soffermati alla definizione di quegli aspetti di natura tecnico edilizia, e impiantistica, oggi imprescindibili per rendere quanto più confortevole ed elastica la gestione dell'area.

Tali aspetti sono oggetto di maggiori precisazioni nei paragrafi successivi, laddove viene sviluppata più in dettaglio la descrizione delle opere in progetto.



Schema di progetto allegato alla richiesta di parere del settembre 2019

5 Contestualizzazione dell'intervento

L'intervento in progetto si integra in un'area, oggi destinata a verde pubblico, o più precisamente verde privato di uso pubblico, per la quale, pur senza entrare eccessivamente nel merito, il Piano di Governo del Territorio (*nel seguito PGT*) prevede all'art. 12, nell'ambito del Piano dei Servizi (*nel seguito PdS*), quanto segue:

«1. I servizi relativi al sistema del verde sono finalizzati a favorire il miglioramento della qualità ambientale urbana, in ragione delle funzioni ecologiche, paesaggistiche e sociali che rivestono.

2. Gli spazi a verde si identificano in:

- a. parchi urbani;
- b. parchi di scala locale e di quartiere, giardini e zone a verde attrezzato;
- c. verde di mitigazione ambientale infrastrutturale.

3. Rivestono carattere sovra locale gli ambiti inclusi nel Parco Agricolo Sud Milano e destinati dal relativo PTC a Piano della Fruizione, a Piani di Cintura ovvero proposta di Parco Naturale. Tali ambiti si attuano, coerentemente alle norme del Parco, secondo gli indirizzi normativi del Documento di Piano per gli Ambiti di compatibilità ambientale nel comparto di fruizione "i" (AC.A) e le Norme Tecniche di Attuazione del Piano delle Regole.

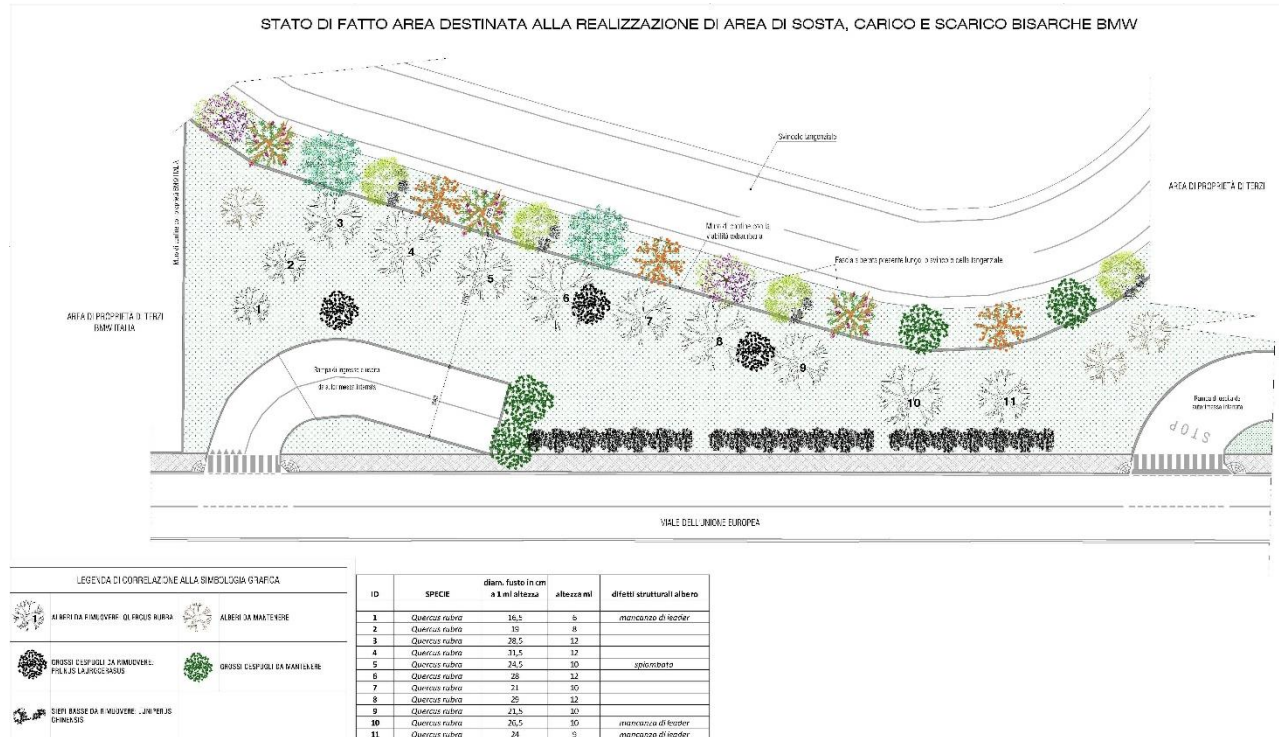
4. Per le aree destinate a verde urbano, di cui alle lett. a) e b) del precedente c.2, si applicano le disposizioni contenute al Titolo III del vigente Regolamento Comunale del Verde. All'interno delle aree destinate a verde di mitigazione ambientale infrastrutturale di cui alla successiva lett. c) sono ammessi esclusivamente interventi di potenziamento delle infrastrutture della mobilità e il connesso impianto di idonee fasce arboreo-arbustive con funzione di mitigazione ambientale».

Ecco che si chiarisce quindi il motivo che sta alla base del parere espresso dal Comune di San Donato Milanese, pur risultando chiari gli obiettivi di "miglioramento della qualità ambientale urbana" da conseguirsi potenziando gli spazi verdi, sono ammessi quegli interventi volti, come quello di specie, a potenziare le infrastrutture della mobilità, vale adire quelle idonee a migliorare, anche in altro modo la "qualità ambientale urbana", mitigando per altro verso l'incremento di aree edificate con "l'impianto di idonee fasce arboreo-arbustive".

6 Descrizione delle opere in progetto

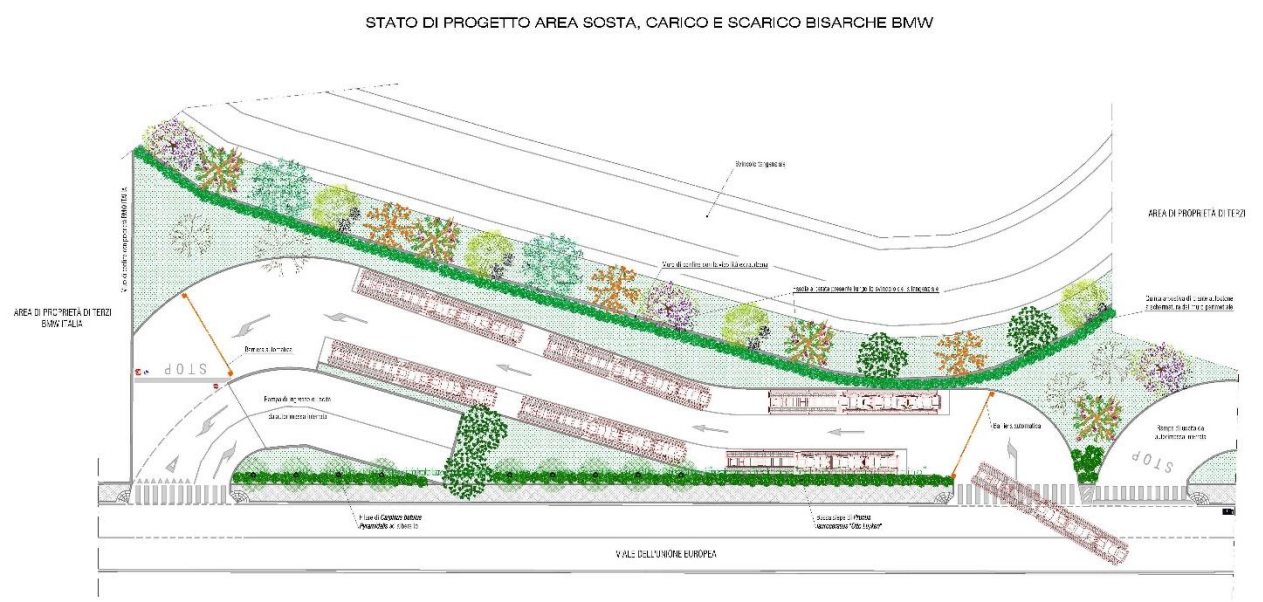
Le opere di realizzazione della “Nuova area di sosta, carico e scarico bisarche BMW”, preve l’esecuzione di opere edili e impiantistiche capaci di garantire, almeno questo l’obiettivo, l’ottimale fruizione, semplificandone le varie operazioni in fase di accesso, permanenza, gestione della logistica da parte del personale coinvolto, e uscita ad attività concluse, dell’area realizzata.

A tal fine, l’area che oggi si presenta come riportato nello stralcio di elaborato grafico in basso.



Estratto tavola di progetto 2005 EA 04 stato di fatto dell’area

Il progetto prevede, viceversa, una radicale rivisitazione dello stato dei luoghi come riportato nell’elaborato grafico in basso, ove si è teso a ottimizzare l’uso del suolo disponibile, per garantire la migliore fruibilità e usabilità della nuova infrastruttura.



Estratto tavola di progetto 2005 EA 05 stato di progetto area di sosta, carico e scarico bisarche BMW

Le opere in progetto prevedono in dettaglio quanto segue:

- 1) Opere di rimozione elementi di “opere a verde” attualmente presenti, ma incompatibili con le opere in progetto;
- 2) Opere edili per scavi, demolizioni di pavimentazioni esistenti, rinterri per la formazione di rilevati stradali, e per compensare il differenziale di quota che il terreno manifesta, tra le quote del terreno tra via della Unione Europea e il confine del raccordo autostradale di Piazzale Corvetto;
- 3) Realizzazione rete di scarico acque piovane;
- 4) Realizzazione rete impiantistica interrata impianti elettrici e speciali;
- 5) Realizzazione rete impiantistica interrata impianto idrico;
- 6) Opere di completamento di rilevato e fondazione stradale, definizione dei limiti di carreggiata con appositi cordoli in calcestruzzo di delimitazione, e conseguente formazione della pavimentazione stradale;
- 7) Segnaletica verticale e orizzontale;
- 8) Realizzazione impianto di illuminazione pubblica, TVCC e controllo accessi con alimentazione da nuovo misuratore fiscale dedicato;
- 9) Completamento impianto idrico con alimentazione da nuovo misuratore fiscale dedicato;
- 10) Smaltimento, previa analisi di laboratorio, dei materiali provenienti dagli scavi non riutilizzabili in loco (n.d.r.: al riguardo si riferisce più in dettaglio, in relazione alle opportunità di gestione delle “terre e rocce da scavo”, al fine di minimizzarne il costo di smaltimento, al § 7);
- 11) Opere di ripristino, mitigazione e compensazione del verde rimosso.

A maggiore integrazione di quanto sopra esposto sono da considerarsi previsti dal presente progetto i nuovi allacciamenti, e relativa richiesta di connessi misuratori fiscali, per quanto concerne l'alimentazione energia elettrica e fornitura idrica ritenuti necessari alla ottimale gestione dell'area.

7 Prestazioni professionali accessorie necessarie alla realizzazione dell'opera

Occorre premettere che, al momento della redazione ed emissione del presente documento, unicamente in un'occasione è stato possibile un confronto, peraltro telefonico, ma in tutta sincerità per quanto possibile estremamente utile, con l'Arch. V. Montemurri a suo tempo incaricato dell'analisi e formulazione del riscontro alla richiesta di parere preventivo, poi emesso con nota n. PAR1/2019 e sottoscritto dal Dirigente, Ing. G. Biolzi.

L'Architetto ha sostanzialmente confermato i concetti esposti nel “parere preventivo”, invitando il sottoscritto a sviluppare eventuali altre problematiche con lo Sportello Unico per l'Edilizia e, consigliando in modo particolare di parlare con il Geom. S. Monico, con il quale non è stato al momento possibile un confronto tecnico. Siamo a conoscenza del fatto che, quest'ultimo sta operando da casa in modalità “smart working”, e nonostante ci sia stato precisato che, in ogni caso, la operatività avrebbe dovuto non essere dissimile da quanto sarebbe avvenuto in “modalità standard”, al momento, come detto, non si è ancora riusciti a parlargli.

Fermo restando quanto sopra esposto, si sono comunque approfonditi, oltre a quanto comunque già preventivabile, i possibili ulteriori aspetti che potrebbero emergere in occasione di un confronto tecnico con l'Ufficio, identificando le seguenti possibili criticità, anche con acquisizione di nuove prestazioni professionali specialistiche.

Le ulteriori problematiche tecniche, e consequenziali attività professionali ritenute necessarie al completamento del progetto sono le seguenti:

- Redazione progetto esecutivo impianti elettrici e speciali;
- Verifica di invarianza idraulica a termini del Regolamento regionale n. 7 del 23/11/2017 (n.d.r.: il Comune di San Donato Milanese è in area ad “alta criticità idraulica”, è quindi presumibile che sulla scorta delle caratteristiche delle opere in progetto, che prevedono la realizzazione di nuove aree impermeabili, sia necessario procedere alle verifiche del caso);
- Variazione catastale a seguito della realizzazione delle opere in progetto;
- Valutazione in merito all'opportunità di prevedere la redazione di “Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo” al fine di poter considerare il materiale escavato quale “sottoprodotto” e non già i presupposti di “rifiuto”, ai sensi dell'art. 183, comma 1, lettera qq) del D.Lgs. 152/06;
- **Redazione progetto di sistemazione a verde e compensazione ambientale, comprensiva di computo metrico dei costi di sistemazione e compensazione a verde e adeguamento sistema di irrigazione dell'area.**

I costi stimati di tali ulteriori attività e indagini professionali, oltre ai costi di allacciamento, sono riportati nella tabella seguente:

	DESCRIZIONE	IMPORTO (€)	NOTE
1	Redazione progetto esecutivo impianti elettrici e speciali	2'000,00	n.b.: verificare se integrare il progetto all'affidamento degli impianti elettrici e speciali
2	Verifica di invarianza idraulica a termini del Regolamento regionale n. 7 del 23/11/2017 (n.d.r.: il Comune di San Donato Milanese è in area ad "alta criticità idraulica", è quindi presumibile che sulla scorta delle caratteristiche delle opere in progetto, che prevedono la realizzazione di nuove aree impermeabili, sia necessario procedere alle verifiche del caso)	2'000,00	
3	Valutazione in merito all'opportunità di prevedere la redazione di "Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo" al fine di poter considerare il materiale escavato quale "sottoprodotto" e non già i presupposti di "rifiuto", ai sensi dell'art. 183, comma 1, lettera qq) del D.Lgs. 152/06	2'000,00	
4	Variazione catastale a seguito della realizzazione delle opere in progetto*	1'500,00	
5	Costo nuovo allacciamento e fornitura misuratore fiscale energia elettrica	5'000,00	n.b.: valore stimato da verificare presso il gestore locale della rete
6	Costo nuovo allacciamento e fornitura misuratore fiscale acqua potabile	3'000,00	n.b.: valore stimato da verificare presso il gestore locale della rete
7	Redazione progetto di sistemazione a verde e compensazione ambientale area sosta bisarche BMW, comprensiva di computo metrico dei costi di sistemazione e compensazione a verde e sistema di irrigazione dell'area	???	n.d.r.: parliamone !!!

San Donato Milanese (MI), 10 novembre 2020

Il tecnico
 Ing. Paolo DEMICHELIS
 Via L.W. Manzone n. 101 - 13100 Vercelli
 Ordine Ingegneri Provincia Vercelli n. A 861

