Ente Nazionale dell'Aviazione Civile

AEROPORTO DI BRESSO

PIANO DI RIASSETTO AEROPORTUALE

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

INDICE

Premessa	pag. 2
Inquadramento territoriale	pag. 2
Aspetti operativi e utilizzo dell'aeroporto	pag. 4
Interazione con il territorio	pag. 5
Consistenza patrimoniale	pag. 6
Infrastrutture aeronautiche	pag. 6
Strutture esistenti e stato di conservazione	pag. 7
Linee guida del piano	pag. 7
Zonizzazione	pag. 8
Infrastrutture di volo	pag. 10
Impatto ambientale	pag. 11

Premessa

Il presente piano di riassetto aeroportuale è stato elaborato dal gruppo di lavoro formato dagli ingg. Gianni Giorgioni e Luigi Pianese dell'Ufficio aviazione Generale, l'ing. Costantino Pandolfi dell'Ufficio Pianificazione Aeroportuale e dall' arch. Giorgio Cascone e l'ing. Fabio Irsuti del Servizio Infrastrutture di Milano con il coordinamento dell'Ufficio Aviazione Generale sulla base delle linee guida fornite dalla Direzione Generale dell'Ente e in accordo con quanto previsto dal Protocollo d'Intesa tra l'ENAC, la Regione Lombardia, la Provincia di Milano, i Comuni di Bresso, Cinisello Balsamo e Milano, il Consorzio Parco Nord Milano, e l'Agenzia del Demanio.

Inquadramento territoriale

L'Aeroporto "Franco Bordoni Bisleri" di Milano Bresso, codice identificativo ICAO LIMB, (latitudine 45° 32'26" - longitudine 09°12'08" - altitudine 146 m s.l.m.) ha lo status di aeroporto civile statale con qualifica di aeroporto di carattere locale e aviazione generale.

Lo scalo esiste dal 1910 e svolge oggi un'importante funzione all'interno del sistema del trasporto aereo regionale per le attività dell'aviazione generale.

E' sede dell'AeroClub di Milano, una delle più importanti scuole di volo italiane, ed ospita un centinaio di aeromobili circa dell'aviazione generale, oltre ad ospitare diverse altre attività di lavoro aereo fra le quali una scuola di elicotteri, con un ruolo di importanza strategica anche per la protezione civile, per un totale di circa 160 addetti tra diretto ed indotto.

L'infrastruttura è localizzata all'estrema periferia Nord di Milano, all'interno della cintura metropolitana, ma ricade, quasi interamente, nel territorio del comune di Bresso e, in piccola parte, in quello di Cinisello Balsamo, all'interno del perimetro del Parco Nord.

Più precisamente il sedime aeroportuale confina a sud e ovest con l'edificato del comune di Bresso, a est col parco, a nord, nel territorio del comune di Cinisello, è lambito dall'autostrada A4 Torino – Venezia. L'area terminale dell'aeroporto si sviluppa centralmente nella parte ovest del sedime, a circa 6 Km dal centro di Milano e con ingresso dalla via Gramsci che corre parallela al lato ovest del sedime e si innesta sulla strada comunale Bresso-Sesto S.G.

In particolare, come già detto, l'ingresso all'area terminale avviene dalla via Gramsci che corre parallela al lato sud-ovest del sedime: questo asse si innesta sulla strada comunale Bresso-Sesto S.G., viabilità locale mediante la quale l'aeroporto si collega all'asse urbano di penetrazione che si innesta sulla Tangenziale di Milano.

La presenza dell'aeroporto, in un ambito territoriale così fortemente antropizzato ed urbanizzato, qual'è l'area metropolitana di Milano, non induce alcun impatto aggiuntivo sul sistema complessivo della viabilità urbana ed extraurbana (che risulta notevolmente sviluppato), in quanto il traffico veicolare relativo allo scalo è di entità assai modesto rispetto al volume di traffico globale che interessa l'area e la disponibilità di aree di parcheggio adeguate alle esigenze è garantita dall'attuale dotazione e dalla possibilità di reperire, all'interno del sedime, ulteriori aree.

Aspetti operativi e utilizzo dell'aeroporto

La necessità di una rapida attuazione del piano di riassetto dell'area aeroportuale di Bresso, è legata alla necessità di realizzare, in tempi brevi, i programmi in parte già previsti dai precedenti accordi con Regione Lombardia, Comuni e Parco, e ora sottoscritti tra la Regione Lombardia, la Provincia di Milano, i Comuni di Bresso, Cinisello Balsamo e Milano, il Consorzio Parco Nord Milano, l'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC) e l'Agenzia del Demanio nel Protocollo d'intesa di cui il presente Piano costituisce parte integrante. Questi programmi sono volti sostanzialmente alla definizione dei progetti del parco ed alla riqualificazione delle infrastrutture di volo e delle altre strutture ricadenti nel sedime aeroportuale.

In particolare, sono state definite, in relazione alle richieste ed agli accordi intervenuti nel tempo, le aree da cedere in uso al Parco Nord, individuate nella planimetria allegata.

Inoltre, dal momento che tutte le strutture esistenti nell'area necessitano di opere di manutenzione o risanamento, fra gli interventi di maggiore urgenza rientrano i seguenti:

- Risanamento degli hangar e delle strutture in genere al fine di consentire un'organizzazione ottimale delle attività operative;
- sistemazione e adeguamento delle infrastrutture di volo, al fine di mantenere i livelli di sicurezza delle operazioni;
- ridefinizione e ripristino della recinzione aeroportuale in modo da garantire la separazione delle attività operative;
- sistemazione a verde attrezzato di alcune aree non interessate direttamente dall'operatività aeroportuale;

Gli interventi previsti non sono, quindi, volti a modificare l'attuale assetto operativo dello scalo, ma si configurano piuttosto come misure rilevanti per l'ottimizzazione delle attività aeroportuali ed un suo più corretto inserimento nel tessuto urbanistico e socioeconomico dell'area.

Le strutture esistenti nel sedime sono attualmente in uso, a mezzo di singole concessioni, a diversi soggetti (AeroClub di Milano, Soc. Transavio, AOPA, ATAL, Club Aviazione Popolare, ecc.) che operano nel settore dell'aviazione generale con un centinaio di aeromobili e svolgono diverse attività di lavoro aereo con officine meccaniche certificate, scuole di pilotaggio di aeromobili ed elicotteri, servizi di antincendio e protezione civile.

Si sottolinea, ancora una volta, il ruolo strategico che, nell'economia generale del sistema aeroportuale regionale, riveste lo scalo, quale alternativa essenziale, per le attività didattiche e di lavoro aereo, rispetto agli scali commerciali maggiori che, per lo svolgimento di tali attività, risulterebbero inadeguati.

Dopo la dismissione delle attività aeronautiche dell'E.I., il volume del traffico aereo gravante sull'aeroporto di Bresso si è sostanzialmente ridotto, risultando ora più sostenibile sia sotto il profilo dell'inquinamento acustico sia per quanto concerne l'inquinamento atmosferico.

Il traffico aereo attuale è stimato in circa 25.000 movimenti annui e non è previsto, nel breve e medio termine, alcun incremento.

Le servitù aeronautiche, ex Legge 58/63, sono attualmente quelle definite con lettera n. 205218/24/B12 del 27/10/1998 della DGAC, le cui carte ostacoli sono state successivamente trasmesse ai comuni per il recepimento dei vincoli nei rispettivi strumenti urbanistici.

Interazione con il territorio

Il piano di riassetto dell'aeroporto di Bresso ricade in un ambito territoriale di notevole complessità, qual'è l'area metropolitana milanese, ed pertanto è inserito in un articolato contesto programmatico definito anche da altri strumenti di pianificazione quali il PTC del Parco ed i PRG dei comuni interessati.

La presenza dell'aeroporto sul territorio dei comuni di Bresso e Cinisello, sebbene spesso discussa per ragioni di varia natura, è ormai una realtà storicamente consolidata, sia sotto il profilo urbanistico sia sotto il profilo socioeconomico.

Peraltro, al di là di ogni altra considerazione, è possibile affermare che, per certi versi, la cultura aeronautica è ormai divenuta un elemento fortemente caratterizzante dell'identità di questi luoghi.

Inoltre, questa presenza ha, certamente, determinato una profonda influenza sull'uso e sull'assetto del territorio circostante: il modello di sviluppo che, nel tempo, ha investito l'area è stato fortemente e positivamente condizionato dalla presenza dell'infrastrutture di volo i cui vincoli ex L. 58/63

hanno, in certa misura, regolamentato l'edificabilità dei suoli, preservando dalla speculazione e dalla cementificazione massiva le stesse aree di cui oggi si giova il parco.
All'interno del sedime, il Parco Nord ha attualmente in uso, dal 1999, un'area demaniale situata nell'angolo nord-ovest del sedime di circa 45.000 mq, mentre l'aeroporto occupa la parte ovest.
La zona est, già occupata dall'Esercito Italiano e comprendente alcuni vecchi manufatti militari, è ora in parte utilizzata dalla Croce Rossa Italiana (32 Ha circa).
Inoltre, l'aeroporto, essendo inserito, come detto, all'interno dell'area metropolitana milanese, può rivestire un ruolo di rilevante importanza anche per scopi di protezione civile e soccorso sanitario; al riguardo si segnala la vicinanza dell'infrastruttura con l'Ospedale "Bassini" di Cinisello e con l'Ospedale Niguarda di Milano, il quale, in particolare, ha manifestato interesse all'utilizzo di un'area per attività di elisoccorso.

Consistenza patrimoniale

Il compendio aeroportuale di Bresso ha una estensione complessiva di circa 94 Ha. La parte di esso attualmente in consegna all'ENAC (verbale di consegna definitiva del 1/3/89 dall'Aeronautica Militare alla D.G.A.C.) ha una estensione di Ha 62.30.49, distinti in catasto al foglio n. 8 del Comune di Bresso, part.lle 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 32, ed al foglio n. 47 del Comune di Cinisello Balsamo part.lle 3, 4, 5, 6.
Una porzione di quest'area, situata nel settore nord ovest del sedime ed estesa circa 45.000 mq, è già stata ceduta in uso al Consorzio del Parco Nord.

Infrastrutture aeronautiche

Il traffico dell'Areoporto di Bresso è costituito generalmente da aeromobili di classe "A" (velivoli con apertura alare minore di 15 metri e larghezza del carrello principale minore di 4,5 metri).
Il codice alfanumerico dell'aeroporto è 2A (1080 x 30 m).
L'attuale pista di volo (RWY 18-36), è dotata di pavimentazione flessibile e caratterizzata da una TORA (lunghezza disponibile per il decollo) di 1080 m ed una larghezza di circa 30 m.
La pista di volo è collegata al piazzale da tre bretelle:

- quella a sud, che collega il piazzale con la testata 36 è larga circa 15 metri e dotata di pavimentazione di tipo flessibile;
- una bretella centrale pavimentata, larga circa 3 metri;
- quella a nord, che raggiunge la testata 18. Partendo dal piazzale questa taxiway è formata inizialmente da un tratto in pavimentazione flessibile di circa 120 x 5 metri, successivamente da un tratto in terreno preparato lungo circa 420 metri e di larghezza variabile dai 15 ai 12 metri, ed infine un tratto in erba lungo circa 92 metri.

Il piazzale di sosta aeromobili attualmente ha un'estensione di circa 6500 mq. La parte sud, di fronte all'hangar, ha forma rettangolare, è larga circa 30 m e dotata di pavimentazione rigida. La parte nord invece, di circa 3000 mq, è realizzata in pavimentazione flessibile.

Attualmente gli aeromobili in sosta stazionano sulla zona erbosa ad est del piazzale.

Strutture esistenti e stato di conservazione

L'area terminale dell'aeroporto è costituita da diverse strutture e manufatti utilizzati per l'espletamento delle diverse funzioni operative e di supporto.

In generale la maggior parte dei manufatti esistenti presenta un discreto stato di conservazione, ma necessitano comunque di interventi di manutenzione straordinaria o risanamento conservativo.

Alcuni altri manufatti (individuati nella planimetria di riferimento) sono invece in pessimo stato di conservazione e, nell'ottica di un globale riordino e riassetto del sedime, dovranno essere demoliti.

Nel sedime esistono i seguenti manufatti edilizi (individuati con la numerazione riportata in planimetria): locale servizi igienici (4), uffici e magazzini (5), hangar principale (6), appendici hangar (7), Alloggi di servizio e uffici DCA (19), Aviorimesse Aeroclub (39) (40) (54), Officina ed uffici ATAL (47 e 48), ex laboratorio prova antenne F.A.C.E. Standard (46), circolo e mensa Aeroclub (50), hangar (54) con appendici, hangar metallico e box prefabbricati dell'Atal.

Oltre ai precedenti esistono, nel sedime, altri manufatti accessori: una torre di controllo (40), un locale pompe dell'impianto antincendio, un deposito carburanti dell'Aeroclub (42), un deposito interrato Face Standard (49), e due rifugi antiaerei dismessi (14) e (20).

Altri manufatti minori esistenti sono il traliccio della manica a vento (10), il pennone alzabandiera (26) ed il quadrato segnali (30).

L'area terminale si completa altresì con le aree adibite a parcheggio e la viabilità interna (in adiacenza ai manufatti) in buono stato di conservazione per un totale di circa 9.500 mq.

Il sedime aeroportuale è attualmente delimitato da una recinzione che in diversi tratti è deteriorata e necessita di interventi urgenti di ripristino.

Linee guida del piano

Le linee guida della proposta di piano, illustrate di seguito, sono state individuate sulla base delle diverse ipotesi di PRGA elaborate nel tempo e coerentemente con le istanze che i diversi attori responsabili del processo di pianificazione hanno indicato come prioritarie, in relazione alle specifiche esigenze.

Restano valide infatti alcune indicazioni già espresse in passato, quali l'esclusione di collegamenti di 3° livello, il riconoscimento della necessità di adeguamento delle infrastrutture per la sicurezza operativa, la cessione di aree al parco e gli altri interventi sui manufatti esistenti.

Queste scelte, ovviamente, investono i diversi soggetti interessati ovvero l'ENAC (che ha la gestione diretta dello scalo), gli utenti dell'aeroporto, il Consorzio Parco Nord ed i Comuni interessati, ognuno secondo le proprie specifiche esigenze.

Il presente piano di riassetto ha un carattere essenzialmente conservativo in quanto non promuove alcuna previsione di sviluppo dello scalo, ma solo un riassetto funzionale delle infrastrutture e dei servizi esistenti che si rende necessario anche al fine di migliorare l'efficienza e la sicurezza dell'attività aeronautica.

La proposta di piano prevede, in generale, interventi che non producono impatti significativi sull'assetto del territorio circostante che anzi l'aeroporto, anche grazie ai vincoli ed alle servitù, ha contribuito a mantenere in equilibrio in quanto esclude qualsiasi modificazione dell'utilizzo dell'infrastruttura o incremento di traffico e quindi anche di inquinamento acustico o atmosferico.

Il piano di riassetto è stato, infatti, sviluppato sulla base delle specifiche esigenze legate all'operatività attuale, e con riferimento alle richieste del Parco per la cessione di aree, prive, al momento, di specifico interesse operativo, da destinare a verde, nell'ottica di una riqualificazione complessiva e di un più organico inserimento dell'aeroporto nell'area.

L'interazione dell'aeroporto con la realtà territoriale risulterebbe anzi ulteriormente consolidata dalla cessione al parco, con gestione a proprio carico, di alcune aree del sedime (un grande trapezio a nord-ovest del sedime e di un rettangolo più piccolo a sud-ovest per un totale di 130.000 mq c.a da sistemare a verde, comprensivi dei 45.000 mq già in uso) attualmente degradate, che consentirebbe di integrare maggiormente le strutture esistenti anche sotto il profilo paesaggistico.

In tal senso si inserisce anche la scelta di realizzare una piazzola per decollo e atterraggio elicotteri, in particolare per gli scopi di soccorso ed emergenza sanitaria.

Zonizzazione

Gli interventi previsti saranno finalizzati, come precisato in precedenza, non all'aumento del traffico, bensì ad un uso più razionale dell'aeroporto in relazione anche alle esigenze delle comunità limitrofe, nel rispetto delle funzioni attualmente svolte, nonché alla riqualificazione funzionale ed operativa, al riordino urbanistico dell'area ed al recupero edilizio dei manufatti, in accordo con le esigenze operative.

Al fine di pianificare l'attuazione degli interventi previsti, sono state individuate, all'interno del sedime, le seguenti zone omogenee:

- 1 - Aree da cedere in uso al Parco (c.a 130.000 mq, comprensivi dei 45.000 mq già in uso al Parco dal 1999), situate, rispettivamente, nei settori nord ovest e sud ovest dell'attuale sedime (come indicato in planimetria). Ulteriori aree nei settori nord est e sud est da cedere al Parco con vincolo a prato fino a 300 m dall'asse pista e suo prolungamento. La cessione di queste aree, insieme alla creazione di una fascia di rispetto di circa 15 m lungo la via Gramsci (interrotta solo dalla servitù di passaggio per l'ingresso in aeroporto), contribuirà all'incremento delle aree a verde esistenti, in risposta alle esigenze manifestate dal Parco, determinando un filtro fra aeroporto e città e garantendo la continuità dei percorsi previsti dallo stesso parco. La fascia delle aree ad ovest della pista, per una

larghezza di circa 300 m dall'asse, dovrà essere vincolata a prato. Tutti gli interventi sulle aree assegnate in uso dovranno, comunque, essere preventivamente concordati con l'ENAC.

- 2 - Aree per l'adeguamento delle infrastrutture di volo esistenti: queste aree comprendono le pavimentazioni del piazzale e dei raccordi, secondo quanto indicato in planimetria.
- 3 – Area per atterraggio e decollo elicotteri. Si prevede di realizzare una piazzola nella zona ad est della pista di volo. L'ubicazione dell'area è stata individuata tenendo conto della rapida accessibilità alla viabilità esterna attraverso una servitù di passaggio nell'area in concessione alla C.R.I. e della prossimità delle citate strutture ospedaliere.
- 4 - Aree per la eventuale realizzazione di nuove strutture (hangar, officine). Le strutture da realizzare in tali aree potranno essere prefabbricate e di dimensioni idonee alle esigenze di movimentazione degli AA/MM presenti. In relazione a questa esigenza potrebbe essere prevista la demolizione e successiva ricostruzione delle volumetrie esistenti (intervenendo, ove necessario, anche sull'hangar principale che versa in condizioni di fatiscenza) indicati in planimetria e nella tabella allegata per recuperare la volumetria utile a realizzare le nuove costruzioni.
- 5 - Aree di parcheggio e viabilità interna del sedime aeroportuale e verde attrezzato, di pertinenza dell'aeroporto.
- 6 – Area da assoggettare a vincolo per garantire il mantenimento dei livelli di sicurezza delle operazioni di volo; si estende dall'attuale confine est dell'area in consegna all'ENAC (ubicato 75 m ad est dall'asse pista) per ulteriori 75 m nell'area già occupata dall'E.I. ed ora utilizzata dalla C.R.I. Tale area, che dovrà essere acquisita dall'ENAC ad esclusione della zona dei manufatti esistenti, dovrà costituire la naturale area di rispetto già esistente con la presenza dell'aviazione generale dell'Esercito. In ogni caso, qualunque intervento da realizzare sull'area dovrà essere preventivamente concordato con l'ENAC.
- 7 – Area da cedere al Comune di Bresso, per la realizzazione di una nuova rotatoria all'angolo tra via Gramsci e via Clerici. Tale area di circa 2400 m^2 (di cui circa 1100 m^2 quali fascia di rispetto, vedi planimetria allegata) si trova a sud ovest del sedime aeroportuale ed è interamente compresa nell'area sopra menzionata da cedere al Parco Nord.

Sulle altre aree non comprese fra le precedenti saranno effettuati esclusivamente interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, restauro e risanamento conservativo, ristrutturazione dei manufatti edilizi esistenti, nonché demolizione di quelli fatiscenti ed inutilizzabili (come già specificato). Le nuove costruzioni potranno essere realizzate a carico dei concessionari.

E' altresì prevista la riconfigurazione (da realizzarsi a carico del Parco Nord) della recinzione aeroportuale, in relazione ai nuovi confini, al fine di garantire la separazione delle aree operative aeroportuali dal parco e la creazione, sul lato ovest, di n. 2 ingressi adeguati ai mezzi dei VV.FF.
Altri interventi minori potranno riguardare la manutenzione e l'adeguamento degli impianti tecnologici esistenti come l'impianto antincendio, gli aiuti visivi alla navigazione, la rete idrica, l'impianto di smaltimento delle acque bianche e nere, l'illuminazione esterna, la ricollocazione del distributore carburante.
Per le ulteriori prescrizioni tecniche e per i dati metrici dell'intervento si rimanda agli elaborati allegati alla presente relazione .

Infrastrutture di volo

Taxiway

Attualmente la pista di volo è collegata al piazzale da tre bretelle:

- La larghezza della bretella centrale pavimentata, attualmente larga circa 3 metri, sarà portata a 10,5 metri, in conformità all'Annesso 14 I.C.A.O.;
- La taxiway nord (lunga circa 630 metri) sarà pavimentata con sovrastruttura in conglomerato bituminoso larga 10,5 metri
- Per la bretella sud non si prevedono interventi;

Piazzale di sosta aeromobili

In considerazione dell'attuale criticità nel posizionamento degli aeromobili in fase di stazionamento, nonostante non si preveda un aumento del numero di movimenti giornalieri, né che in futuro l'aeroporto accolga aeromobili di dimensioni maggiori, l'attuale estensione del piazzale di sosta aeromobili non appare sufficiente. Attualmente, infatti, gli aeromobili di base sono costretti a stazionare sul prato adiacente al piazzale e frequentemente anche in prossimità dell'ingresso agli hangar.
Sulla zonizzazione è stata indicata l'area destinata all'ampliamento del piazzale di sosta aeromobili che orientativamente ha un'estensione di 17.000 mq.
L'ampliamento del piazzale, come può evincersi dagli allegati grafici, è previsto secondo due fasi nelle quali si prevede di realizzare inizialmente un'espansione verso est per circa 7000 mq e successivamente un completamento verso nord per altri 10000 mq.
Tale intervento consentirà di liberare lo spazio davanti all'ingresso degli hangar a vantaggio della sicurezza nella movimentazione degli aeromobili.

Piazzola atterraggio e decollo elicotteri

In risposta alle esigenze espresse in più occasioni anche da soggetti istituzionali, si è prevista un'area FATO pavimentata in conglomerato cementizio di dimensioni idonee (circa 30 x 30 m) allo

scopo di permetterne l'utilizzo in sicurezza agli elicotteri di uso più frequente nelle attività di elisoccorso.

Impatto ambientale

Gli interventi in oggetto non risultano compresi fra quelli soggetti a V.I.A., in quanto non si prevede la realizzazione di nuove infrastrutture e la lunghezza della pista, secondo quanto previsto dall'art. 1 lett. G del D.P.R. 11/2/1998, risulta inferiore a 1500 m.

Gli interventi previsti hanno, peraltro, un impatto sostanzialmente positivo sulle maggior parte delle componenti ambientali interessate e in generale non comportano modifiche all'assetto attuale.

La cessione al Parco delle aree adiacenti all'abitato di Bresso, la creazione della fascia di verde di rispetto sulla via Gramsci, la realizzazione, in seno allo stesso sedime, di un'area da adibire a verde attrezzato, costituiranno motivo di integrazione tra aeroporto e parco ed un efficace filtro (non solo visivo) tra la città e l'aeroporto, rendendo fruibile l'area alle comunità residenti e permettendo, in accordo con le esigenze dell'ENAC, l'attuazione dei progetti previsti, per il parco.

L'aeroporto potrebbe peraltro costituire (e in parte lo è già), una sorta di attrattiva in seno al parco.

La demolizione dei manufatti fatiscenti, il recupero edilizio dell'esistente ed il complessivo riordino del sedime garantiranno una maggiore sicurezza interna degli operatori ed un migliore inserimento del compendio aeroportuale nel contesto urbano.

La recinzione aeroportuale sarà infine una misura essenziale per garantire la separazione tra le aree operative dell'aeroporto e le comunità limitrofe.

In ultima analisi, gli interventi di riordino e recupero, previsti dal piano, sono volti all'integrazione e ad un migliore inserimento dell'aeroporto, e delle sue attività, all'interno del sistema parco anche sotto il profilo della compatibilità paesaggistica; a tal proposito, non va dimenticato che la presenza dell'aeroporto ha consentito, nel tempo, il mantenimento, intorno al sedime, di quei suoli inedificati che oggi sono parte integrante del parco stesso.

ALLEGATI

Tav. 1 Stato di fatto (scala 1:5000)

Tav. 2 Zonizzazione (scala 1:5000)