

Comune di BRUGHERIO
Provincia di Monza e della Brianza

Progettista:
Ing. Flavio Minatta

Ambito AR-06 di PGT e P.I.I. B3.11.1

Bettolino Freddo vigente

Proposta di attuazione in variante al PGT
del Comune di Brugherio

PROGETTO DEFINITIVO

Titolo elaborato	Elaborato	Rev.
Relazione illustrativa	R01	C
Codice progetto	Scala	Data
A131	-	14.06.22

N° rev	Data	Descrizione
A	17.12.21	Emissione Emissione
B	19.04.22	Revisione aggiornamenti progettuali
C	14.06.22	Revisione aggiornamento listino prezzi

Committente

CRS HOME S.r.l.
Via Cernuschi 6 - Monza

Codice elaborato

A131 P D 1 RL 001 GNR A

Questo disegno non può essere riprodotto, copiato e/o trasmesso a terze persone e case concorrenti senza autorizzazione da parte degli autori. Non utilizzare per scopi diversi da quello per cui è stato fornito.

INDICE

1.	Relazione illustrativa	2
1.1	Premessa	2
1.2	Quadro programmatico	4
1.3	Stato attuale	4
1.4	Disponibilità – acquisizione delle aree	7
2.	Relazione tecnica Opere Architettoniche	8
2.1	Concezione del sistema di sicurezza	8
2.2	Descrizione dell'intervento	8
3.	Opere complementari e caratteristiche tecniche e prestazionali dei materiali	11
3.1	Smaltimento acque meteoriche	11
3.2	Segnaletica	13
3.3	Rete di illuminazione	13
3.4	Pavimentazione stradale	14
3.5	Percorso ciclopeditonale	15
3.6	Isole spartitraffico e marciapiedi in conglomerato bituminoso	15
3.7	Cordolature	15
4.	Interferenze con le reti dei sottoservizi esistenti	17
5.	Relazione sulla gestione dei materiali	18
6.	Prime indicazioni e disposizioni per la stesura dei piani della sicurezza	20

1. RELAZIONE ILLUSTRATIVA

1.1 PREMESSA

Il presente Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica ha per oggetto l'adeguamento dell'intersezione tra viale Lombardia-via Marsala-via S. Maurizio al Lambro, la realizzazione di una rotatoria su viale Lombardia e la realizzazione di una rotatoria all'intersezione tra via Marsala e via J. E R. Kennedy. Le opere insistono sul territorio del Comune di Brugherio facente parte della Provincia di Monza e della Brianza. La realizzazione delle suddette opere è legata all'attivazione di un nuovo comparto commerciale e residenziale "Ambito AR-06 e PII B3.11.1 Bettolino Freddo" nel Comune di Brugherio.



Figura 1 – Inquadramento area di intervento

Per il corretto dimensionamento delle infrastrutture sono stati utilizzati i seguenti riferimenti normativi:

- D.M. 5 novembre 2001 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade” e s.m.i.;
- D.M. 22 aprile 2004, n.67/S. Modifica del decreto 5 novembre 2001, n. 6792, recante “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade” e s.m.i.;
- D.M. 19 aprile 2006 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali” e s.m.i.;
- Bollettino Ufficiale Regione Lombardia 31 ottobre 2006 “Elementi tecnici e puntuali inerenti ai criteri per la determinazione delle caratteristiche funzionali e geometriche per la costruzione dei nuovi tronchi viari e per l’ammodernamento ed il potenziamento dei tronchi viari esistenti ex art.4, r.r. 24 aprile 2006, n.7” e s.m.i.
- L.R. 20 febbraio 1989, n.6 “Norme sull’eliminazione delle barriere architettoniche e prescrizioni tecniche di attuazione”.
- Regolamento Regionale 24 marzo 2006, N. 4 “Disciplina dello smaltimento delle acque di prima pioggia e di lavaggio delle aree esterne “- BURL n. 13, 1° suppl. ord. del 28 Marzo 2006;
- D. Lgs. 30 aprile 1992 n. 285 “Nuovo Codice della Strada” e s.m.i.
- D.P.R. 495/1992 “Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada” e s.m.i.

1.2 QUADRO PROGRAMMATICO

L'ambito di intervento fa parte di una proposta preliminare in variante al PGT, e si riferisce all'Ambito AR-06 di PGT e PII B3.11.1 Bettolino Freddo. Il PGT vigente è stato adottato nel 2012 e nel corso del 2016 e del 2017 è stato oggetto di specifiche Varianti Generali. Relativamente agli aspetti viabilistici lo strumento urbanistico vigente è il PGTU del Comune di Brugherio approvato nel novembre 2015 che riporta la classificazione funzionale delle viabilità interessate.

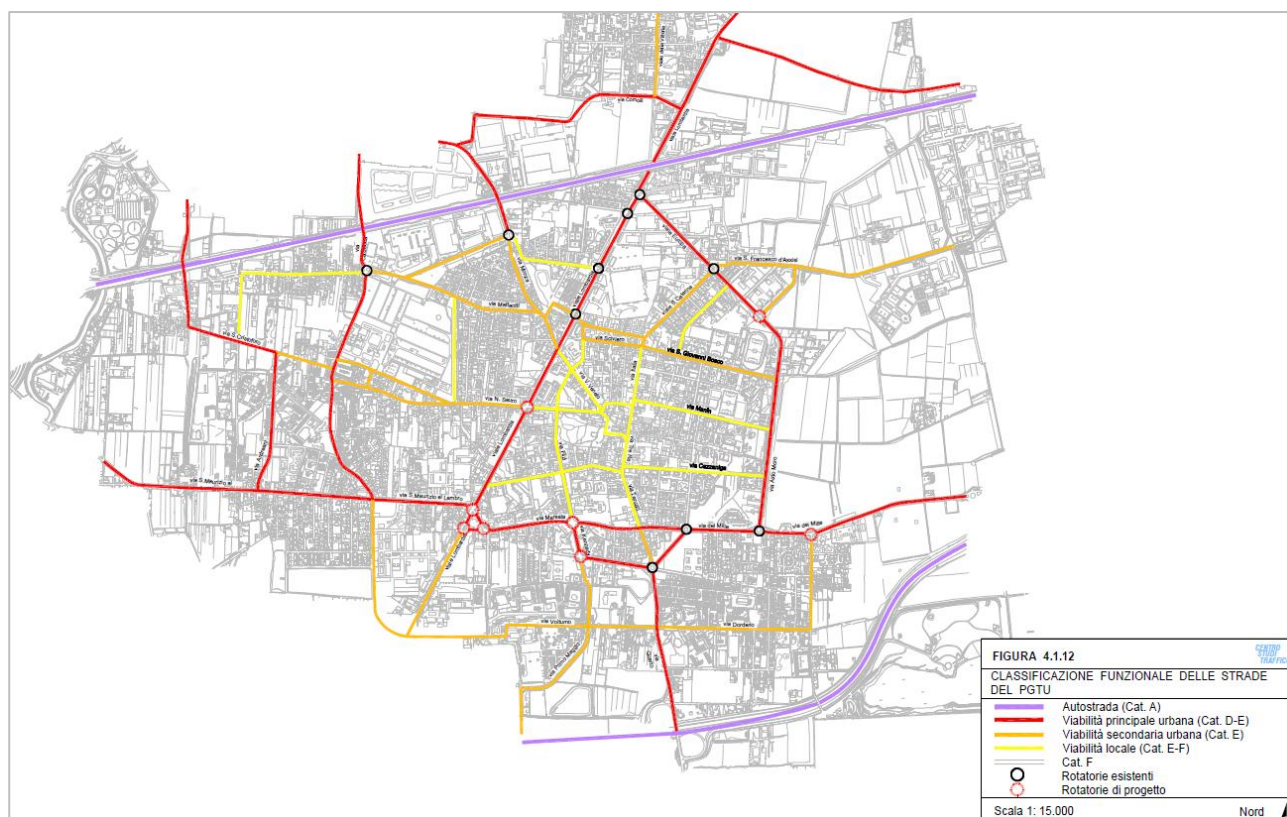


Figura 2 – PGTU Brugherio – Relazione tecnica – Stralco classificazione funzionale delle strade

1.3 STATO ATTUALE

Viale Lombardia è un'importante arteria viabilistica che attraversa il Comune di Brugherio e lo collega a nord con San Damiano e a sud con Cologno Monzese dopo lo svincolo con la A51. Nel tratto di viale Lombardia interessato dalle opere lo stesso viale è classificato come strada di tipo E – Urbana di quartiere. Alcune delle opere di progetto

interessano il lato sud di viale Lombardia lungo il quale sono oggi presenti vari accessi ai comparti commerciali e produttivi



Figura 3 – viale Lombardia sud.

L'intersezione tra il viale Lombardia – via Marsala – via S. Maurizio al Lambro è ad oggi un'intersezione regolata da semafori che regolano le connessioni tra le vie interessate in tre punti dell'area interessata.

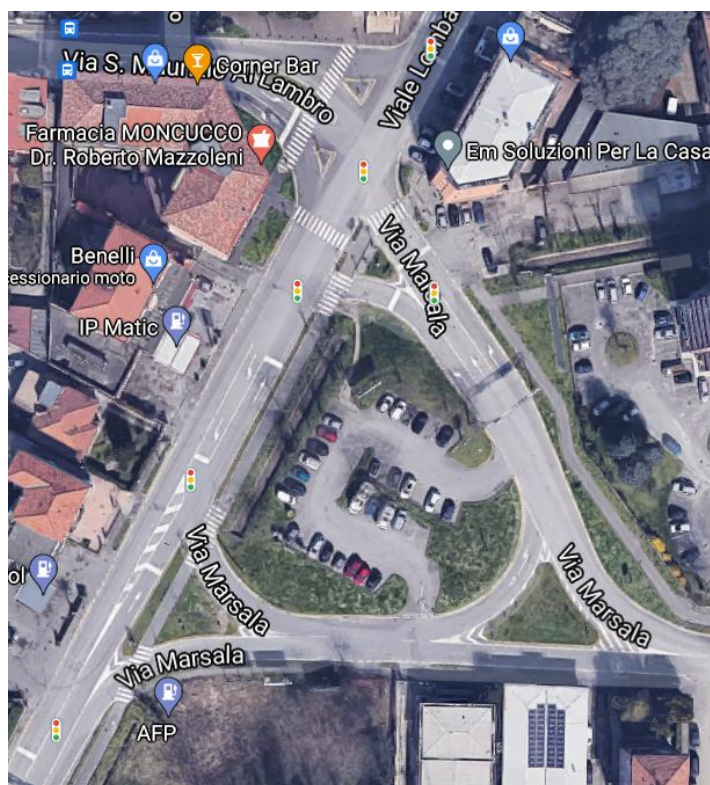


Figura 4 - Intersezione viale Lombardia - Marsala- S. Maurizio al Lambro

Via S. Maurizio al Lambro è una strada classificata di tipo D – urbana di scorrimento e si sviluppa partendo dalla suddetta intersezione in direzione ovest verso S. Maurizio al Lambro e la A52.



Figura 5 - via S. Maurizio al Lambro

Via Marsala è una via interna al Comune di Brugherio classificata come strada di tipo D – urbana di scorrimento e si sviluppa nel quadrante sud del Comune di Brugherio dall'intersezione con viale Lombardia in direzione est verso la A51.



Figura 6 - Via Marsala

Infine fa parte delle aree interessate dalle opere progettuali anche l'intersezione tra via Marsala e la via J. e R. Kennedy oggi gestita da impianto semaforico.



Figura 7 - Intersezione via Marsala - via J. e R. Kennedy

1.4 DISPONIBILITÀ – ACQUISIZIONE DELLE AREE

La proposta progettuale insiste interamente su aree già occupate da sedime stradale attuale e relative pertinenze, su aree intestate al Comune di Brugherio e Provincia e su aree già a disposizione del proponente.

Per maggiori dettagli si veda la tavola “Piano particellare preliminare”.

2. RELAZIONE TECNICA OPERE ARCHITETTONICHE

Verranno di seguito analizzate le caratteristiche geometrico-funzionali delle soluzioni progettuali adottate, ponendo particolare attenzione al fatto che è l'insieme di tutti gli interventi previsti che consente un riassetto generale della viabilità tale da garantire la fluidità e la sicurezza necessarie per l'intera area.

2.1 CONCEZIONE DEL SISTEMA DI SICUREZZA

Tutte le opere sono pensate e dimensionate seguendo scrupolosamente la normativa vigente. Particolare attenzione è posta al rispetto del codice della strada e alle leggi in materia di abbattimento delle barriere architettoniche, al fine di preservare la sicurezza di tutti gli utilizzatori delle infrastrutture progettate.

2.2 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Le opere di intervento proposte hanno lo scopo di migliorare le condizioni di deflusso della rete viabilistica e di mettere in atto alcune delle previsioni di piano previste dal Comune di Brugherio.

Unitamente alla realizzazione della nuova area commerciale e residenziale, si prevedono interventi infrastrutturali sulla viabilità di accesso ai nuovi comparti e sulla viabilità comunale esistente, mediante una nuova configurazione:

- riqualifica dell'intersezione viale Lombardia/via Marsala/via San Maurizio al Lambro con realizzazione di due nuove rotatorie (in sostituzione agli impianti semaforici) con attestazioni a doppia corsia e razionalizzazione degli stalli di sosta, adeguamento degli impianti di illuminazione e smaltimento acque e tombinatura del canale in capo al Consorzio Villoresi;
- realizzazione di una nuova rotatoria in corrispondenza dell'intersezione via Marsala/via Kennedy attualmente regolamentata con impianti semaforici e adeguamento degli impianti di illuminazione e smaltimento acque;
- riqualifica dell'intero tratto di viale Lombardia sul versante ovest dell'area di intervento con riqualifica del percorso ciclopeditone esistente che viene spostato in adiacenza al canale Villoresi, realizzazione di una corsia di

decelerazione per consentire l'accesso all'area commerciale, adeguamento della rete di smaltimento delle acque meteoriche e di illuminazione;

- messa in sicurezza dell'accessibilità all'area di intervento:
 - realizzazione di una nuova rotatoria in corrispondenza della porzione sud-ovest dell'area di intervento con accesso al comparto residenziale;
 - realizzazione di un accesso lungo viale Lombardia al comparto commerciale con sole manovre di svolta in destra;
 - accesso al comparto commerciale tramite rotatoria sud dell'intersezione viale Lombardia/via Marsala;
 - accesso al comparto residenziale dalla riqualificata via Garibaldi con manovre solo di svolta in destra.

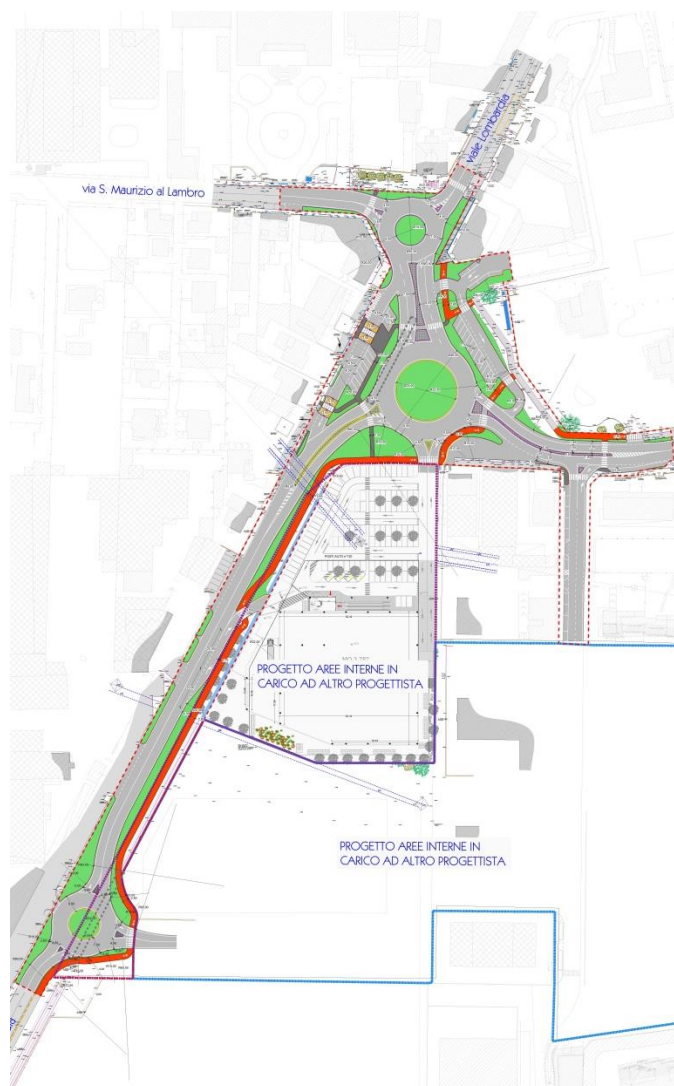


Figura 8 - Proposta progettuale – Inquadramento 1 – viale Lombardia e intersezione Lombardia – Marsala – S. Maurizio al Lambro



Figura 9 - Intersezione via Marsala - via J. e R. Kennedy

3. OPERE COMPLEMENTARI E CARATTERISTICHE TECNICHE E PRESTAZIONALI DEI MATERIALI

Gli adeguamenti e le nuove pavimentazioni stradali in progetto saranno completati da tutte le opere necessarie alla corretta circolazione dei veicoli garantendo il più alto livello possibile di sicurezza stradale.

3.1 SMALTIMENTO ACQUE METEORICHE

Le opere di urbanizzazione, come descritto in precedenza prevedono interventi infrastrutturali sulla viabilità di accesso ai nuovi comparti e sulla viabilità comunale esistente. In particolare si prevede:

- a) Riqualfica dell'intersezione viale Lombardia/via Marsala/via San Maurizio al Lambro con realizzazione due nuove rotatorie (in sostituzione agli impianti semaforici);
- b) Realizzazione di una nuova rotatoria in corrispondenza dell'intersezione via Marsala/via Kennedy;
- c) Messa in sicurezza dell'accessibilità all'area di intervento:
 - Realizzazione di una nuova rotatoria in corrispondenza della porzione sud-ovest dell'area di intervento con accesso al comparto residenziale;
 - Realizzazione di un accesso lungo viale Lombardia al comparto commerciale con sole manovre di svolta in destra;
 - Accesso al comparto commerciale tramite rotatoria sud dell'intersezione viale Lombardia/via Marsala;
 - Accesso al comparto residenziale dalla riqualficata via Garibaldi con manovre solo di svolta in destra.
- d) Riqualfica dell'intero tratto di viale Lombardia sul versante ovest dell'area di intervento con adeguamento del percorso ciclopedonale;

Le opere di cui al punto “a” - “b” - “c” sono classificate come interventi di *ammodernamento infrastrutturale, potenziamento infrastrutturale e manutenzione straordinaria* come definito dall'articolo 2 del Regolamento Regionale 24 Aprile 2006 n.7 e

pertanto non sono soggette ai principi dell'invarianza idraulica ed idrologica come definito dall'articolo 3 comma 3 lettera a) e b) del R.R. n°8 del 19/04/2019.

Le opere di cui al punto "d" sono classificate come interventi di nuova realizzazione di strade di tipo "F-bis itinerario ciclopeditoneale" e pertanto non sono soggette ai principi dell'invarianza idraulica ed idrologica come definito dall'articolo 3 comma 3 lettera d) del R.R. n°8 del 19/04/2019.

Per le opere ricadenti nei punti "a" - "b" - "c" è prevista la modifica delle geometrie stradali, e pertanto visto che le opere di progetto non ricadano all'interno del campo di applicazione del Regolamento Regionale sull'invarianza idraulica ed idrologica si prevede di adeguare la rete di smaltimento delle acque meteoriche esistenti presenti su tutte le aree oggetto di riqualifica.

L'adeguamento della rete esistente prevedrà principalmente lo spostamento delle caditoie esistenti, la loro messa in quota e l'eventuale pulizia della rete principale di fognatura esistente.

Nel limite del possibile saranno comunque previsti dei sistemi di raccolta e dispersione delle acque meteoriche nelle future aree a verde di progetto al fine di ridurre il carico idraulico sulla rete esistente.

Nonostante le opere di cui al punto "d" non siano soggette all'applicazione del Regolamento Regionale sull'invarianza idraulica ed idrologica, visto che la realizzazione del nuovo percorso pedonale sul lato Est di viale Lombardia modifica la gestione dell'attuale sistema di smaltimento delle acque meteoriche si prevede la realizzazione di una nuova rete di smaltimento.

La nuova rete di smaltimento acque sarà posta al di sotto della nuova pista ciclo-pedonale ed avrà la funzione sia di laminare le acque meteoriche che la funzione di disperderle (realizzazione di trincea drenante sotto la nuova pista ciclabile).

Tale rete non verrà collegata alla rete di fognatura mista esistente.

Per il corretto dimensionamento delle opere idrauliche di progetto sarà necessario individuare la classe di intervento al fine di applicare la metodologia di calcolo da dover

applicare. I manufatti disperdenti saranno dimensionati in accordo alle indicazioni progettuali descritte nel Regolamento Regionale sull'invarianza idraulica ed idrologica, ovvero saranno dimensionati con portate pluviali aventi un tempo di ritorno pari a 50 anni.

3.2 SEGNALETICA

È prevista la realizzazione della segnaletica orizzontale dettata dal vigente Codice della Strada e relativo regolamento, con particolare attenzione alla corretta delimitazione e divisione dei flussi veicolari in prossimità dell'intersezione.

La segnaletica verticale, anch'essa in attuazione del Codice, verrà posizionata a bordo strada per una corretta interpretazione dei segnali e delle direzioni veicolari.

3.3 RETE DI ILLUMINAZIONE

E' previsto l'adeguamento degli impianti di illuminazione pubblica al fine garantire i livelli di illuminamento e le condizioni di uniformità che consentono il mutuo avvistamento dei veicoli, l'avvistamento di eventuali ostacoli e la corretta percezione della configurazione degli elementi delle intersezioni e dei tracciati stradali, nelle diverse condizioni che possono verificarsi durante l'esercizio notturno delle infrastrutture. L'adeguamento degli impianti di illuminazione pubblica esistente in corrispondenza delle intersezioni Lombardia – Marsala –S. Maurizio al Lambro e in Marsala – Kennedy, l'adeguamento della rete di illuminazione pubblica lungo viale Lombardia, la realizzazione di una nuova rete in corrispondenza della nuova rotatoria di accesso al comparto commerciale e l'eventuale adeguamento della rete di illuminazione della rotatoria tra via Marsala e Via Kennedy. Questi interventi consisteranno nella modifica e nel potenziamento dell'impianto attuale con la messa in opera di nuovi tratti di rete elettrica e nuovi punti luce.

Il progetto illuminotecnico in questa prima fase è stato pensato considerando la rimozione di tutti i punti luce interfenti presenti oggi nelle aree interessate. Le stesse aree verranno poi illuminate con proiettori dotati di ottica a LED.

Nelle fasi successive di progettazione, il progetto illuminotecnico verrà verificato ed eventualmente adeguato nel rispetto delle normative: UNI 11248-2016, UNI EN 13201-2-3-4-2016 e LR 31/2015 e verrà corredato da apposita relazione di calcolo illuminotecnica

ed elettrica. Verrà infine valutata l'eventuale interferenza con le linee elettriche aeree presenti nell'area di intervento.

3.4 PAVIMENTAZIONE STRADALE

Il pacchetto per le nuove pavimentazioni stradali che verrà verificato nelle successive fasi progettuali, prevede:

- Strato di fondazione in misto granulare stabilizzato di 20 cm
- Strato di fondazione in misto cementato di 15 cm
- Strato di base in conglomerato bituminoso di 15 cm
- Strato di collegamento in conglomerato bituminoso di 6 cm
- Strato di usura in conglomerato bituminoso di 4 cm

In prossimità dei collegamenti alle strade esistenti è prevista la scarifica per un massimo di 6 cm e il rifacimento dell'ultimo strato della pavimentazione ed eventuale ricarica di binder.

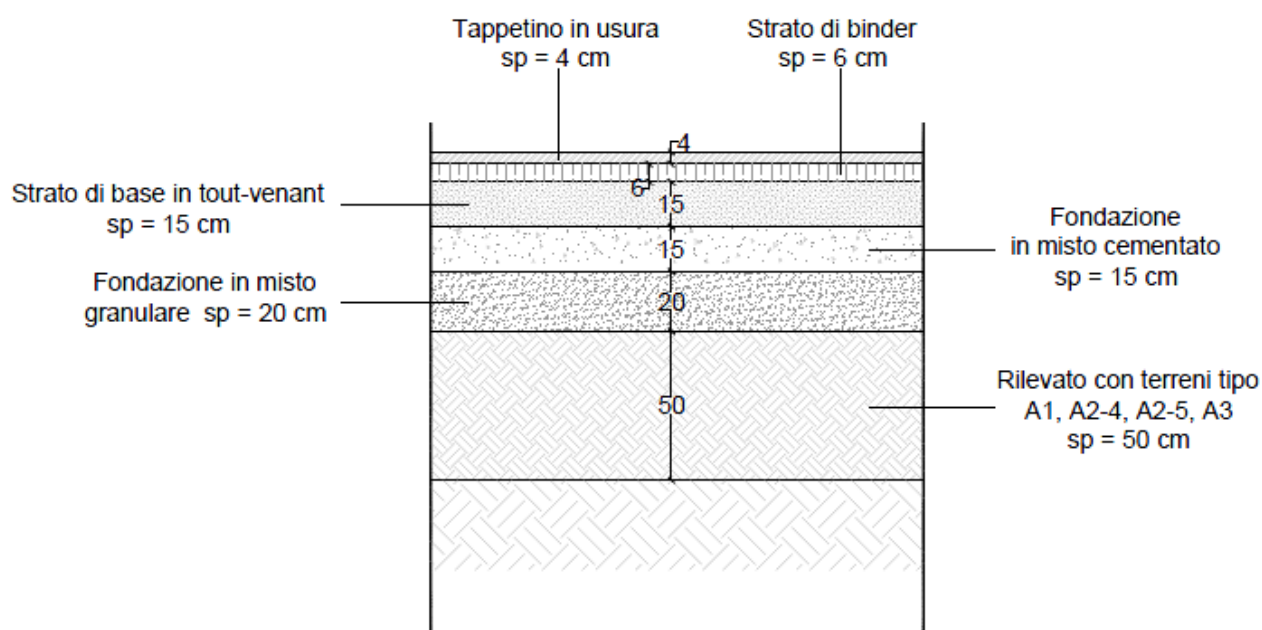


Figura 10 – Pacchetto pavimentazione stradale

3.5 PERCORSO CICLOPEDONALE

E' previsto l'adeguamento del percorso ciclopeditonale esistente lungo viale Lombardia; il pacchetto di pavimentazione proposto (anch'esso da verificare nelle successive fasi progettuali) è il seguente:

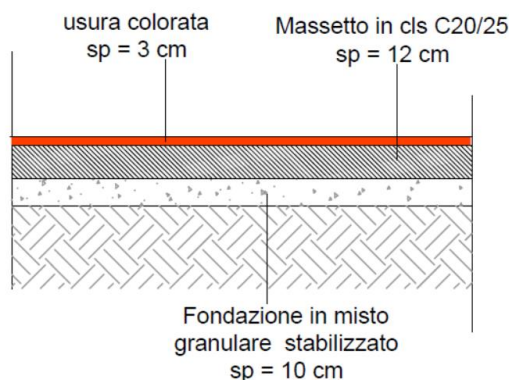


Figura 11 - Pacchetto di pavimentazione marciapiede

3.6 ISOLE SPARTITRAFFICO E MARCIAPIEDI IN CONGLOMERATO BITUMINOSO

Le nuove isole spartitraffico e i nuovi tratti di marciapiede in conglomerato bituminoso saranno dotati del seguente pacchetto di pavimentazione.

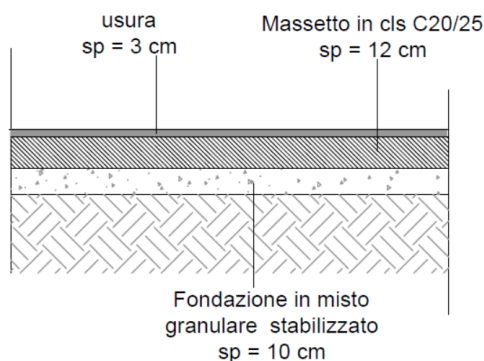


Figura 12 - Pacchetto pavimentazione isole spartitraffico in usura

Si sottolinea che sul fronte della chiesa di S. Lucio in Moncucco nell'area a nord dell'intersezione tra viale Lombardia – via S. Maurizio al Lambro e via Marsala, visti i materiali di pregio oggi utilizzati, saranno previste isole spartitraffico a verde e in ciottoli di fiume.

3.7 CORDOLATURE

All'interno dell'area di intervento è prevista la posa di:

- cordoli 10x25cm in cls;

- cordolature in cls 12-15x25cm a delimitazione delle aree a verde;
- cordoli 15x25cm in granito per la delimitazione delle aree a verde, delle isole spartitraffico e dei marciapiedi sul fronte della chiesa di San Lucio in Moncucco;
- cordoli sormontabili in cls...

4. INTERFERENZE CON LE RETI DEI SOTTOSERVIZI ESISTENTI

L'area è soggetta al passaggio di varie reti di sottoservizi esistenti e di linee elettriche aeree.

Si è provveduto ad effettuare un coordinamento con gli enti gestori per valutare la presenza delle varie reti all'interno dell'area di intervento, sono stati confrontati i dati pervenuti dagli enti con quelli presenti nel PUGS del Comune di Brugherio e sono state censite le seguenti reti:

- Rete di acquedotto di Brianza Acque;
- Rete di elettrodotti - Terna;
- Rete elettrica media tensione - A2a;
- Rete elettrica bassa e media tensione – E-Distribuzione;
- Rete di Fognatura - Brianza Acque;
- Rete Gas - Italgas;
- Rete di illuminazione pubblica – Enel sole;
- Rete di Telecom;
- Rete Wind.

Nelle successive fasi progettuali si procederà a valutare la posizione e le quote delle reti esistenti e definire eventuali interferenze con le lavorazioni oggetto del presente progetto.

5. RELAZIONE SULLA GESTIONE DEI MATERIALI

Le attività di scavo, movimentazione, approvvigionamento e smaltimento di terre, inerti e materiali sciolti rappresenta una delle principali criticità rilevate nei cantieri stradali.

I principali fattori di rischio associati sono:

- individuazione e delimitazione dei fronti di scavo;
- individuazione e delimitazione aree di deposito terre e/o altri materiali sciolti;
- drenaggio dell'area;
- stabilità di rampe, scarpate e/o fronti di scavo;
- dispersione accidentale dei materiali di scavo (polveri e fango) nelle aree limitrofe al cantiere;
- elevate volumetrie di materiali movimentati.

Per una corretta gestione e prevenzione di tali rischi, prima dell'inizio dei lavori sarà redatto un "Piano degli scavi e gestione delle terre".

Il piano regolerà la riutilizzazione in cantiere di parte delle terre di scavo, ove le stesse rispettino i requisiti tecnici previsti da progetto e non superino le concentrazioni di sostanze inquinanti, come da DPR n.120 del 12.06.2017 e s.m.i. e norme correlate.

I quantitativi delle movimentazioni di materiali sciolti sono riportati nei computi di progetto, il piano che verrà redatto nelle successive fasi ne determinerà l'esatta dislocazione ed aree di utilizzo.

In fase di stesura di PSC verranno previste in loco aree per l'accatastamento dei materiali di risulta: l'allontanamento dovrà necessariamente avvenire quando l'accumulo in situ non sarà più compatibile con gli spazi preposti a tale funzione.

La movimentazione delle terre riguarda lo scavo per l'apertura della sede stradale, lo scavo per la posa di reti interrate, la stesa di terreno vegetale in corrispondenza delle aiuole.

Per rispondere ai requisiti di accettabilità delle macerie disposte dall'ente recettore delle stesse si dovranno ridurre le macerie in pezzature di dimensioni non superiori ai 30-35 cm. In particolare possono essere smaltiti blocchi di calcestruzzo armato contenenti armature metalliche solo se rispettosi delle dimensioni massime dette.

Relativamente agli scavi, i versanti/fronti di avanzamento degli stessi saranno anche funzione delle caratteristiche dei terreni. L'obiettivo sarà di ridurre i volumi in

accatastamento, scavando per ultime, ove possibile, le terre di caratteristiche migliori, da utilizzare per i rinterri poco tempo dopo l'esecuzione degli scavi considerando che le terre scavate non sono contaminate.

Per realizzare le opere in oggetto, in particolare la rete di illuminazione e smaltimento acque, è prevista la realizzazione di scavi in parte a scarpa, in parte a sezione obbligata.

Nelle fasi di apertura degli scavi, è onere dell'appaltatore verificare la posizione planimetrica ed altimetrica delle interferenze esistenti ricavate dalle informazioni fornite dai vari enti gestori.

A tal fine l'appaltatore è tenuto a realizzare, prima dell'esecuzione degli scavi, pozzetti esplorativi per verificare l'esatta collocazione dei servizi nel sottosuolo.

Per i rinterri, in generale, potranno essere impiegati materiali di provenienza dagli scavi purché ritenuto idoneo dalla Direzione Lavori. I materiali per i rinterri dovranno comunque essere certificati e avere caratteristiche compatibili con la destinazione d'uso dell'area. La formazione dei rinterri verrà eseguita per strati orizzontali compattati di eguale altezza.

6. PRIME INDICAZIONI E DISPOSIZIONI PER LA STESURA DEI PIANI DELLA SICUREZZA

Durante i lavori non sarà possibile interrompere la circolazione stradale lungo le vie interessate dagli interventi quindi tutte le lavorazioni dovranno avvenire in contemporanea alla percorrenza veicolare. Si dovrà perciò prevedere una fasizzazione delle opere che permetta il transito veicolare con continuità e che, in linea generale, seguirà il seguente programma lavori.

Fase 1

Predisposizione di tutte le opere esterne al sedime attuale in modo da consentire una cantierizzazione compatibile con la configurazione esistente e in modo da non perturbare il traffico veicolare. Questa fase implica minor problemi in fatto di sicurezza in quanto elimina le interferenze con il cantiere a patto che queste sia realizzato con opportune delimitazioni e segregazioni.

Fase 2

In questa fase si procederà all'adeguamento e alla connessione dei tratti realizzati in fase 1 con la viabilità esistente. Per far ciò sarà necessario diminuire la larghezza delle banchine e delle corsie. Sarà necessario gestire i flussi attraverso un'adeguata segnaletica gialla di cantiere ed altri accorgimenti di sicurezza che si riterranno necessari. Questa fase è piuttosto delicata e andrà prestata particolare attenzione a causa della promiscuità di transito tra mezzi d'opera e veicoli.

Fase 3

In quest'ultima fase si procederà all'asfaltatura finale di tutta l'area di intervento e ad alla posa della segnaletica orizzontale e verticale definitiva. Verranno aperte al traffico tutte le carreggiate e verranno alternativamente chiuse una delle due corsie di marcia per permettere le lavorazioni. Questa fase deve essere pianificata con particolare attenzione in quanto prevede la presenza di veicoli transitanti, di mezzi e di operatori nel medesimo tratto stradale.

In tutte le fasi dovranno essere approntati idonei schemi segnaletici di cantiere ai sensi del D.M. 10 luglio 2002.

Per la predisposizione dell'area di cantiere e di deposito dei materiali, essa sarà individuata nelle fasi successive di progettazione in modo da consentire l'individuazione del luogo più adatto a garantire la protezione dal transito dei mezzi d'opera e il minimo disturbo al transito veicolare.

Tutti gli stoccaggi provvisori di materiale dovranno essere protetti, le aree adibite a tale funzione saranno definite nelle successive fasi progettuali.