

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

Il/La Sottoscritto/a PAOLO PEPE

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le seguenti osservazioni al Progetto definitivo Nodo ferroviario di Novara. I fase del PRG di Novara Boschetto

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
- Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
- Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
- Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Atmosfera
- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Beni culturali e paesaggio

TESTO DELL' OSSERVAZIONE: Si rimanda al documento allegato n.3.

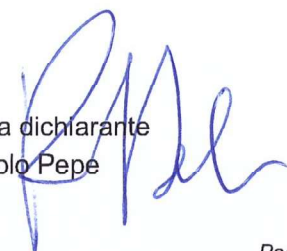
Il Sottoscritto dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

ELENCO ALLEGATI

- Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione
- Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso
- Allegato 3 – Allegato con osservazioni

Luogo e data Novara, 17 dicembre 2021

Il/La dichiarante
Paolo Pepe



Allegato 3 - Osservazioni agli interventi previsti in zona San Rocco.

Premesso che

- L'intervento di che trattasi è parte integrante del Protocollo di Intesa Quadro sull'assetto ferroviario del nodo di Novara del 28.07.2004 al punto 6 "*Nuovo terminale Huckepack e relativa viabilità di accesso, da realizzare come da indicazioni della Regione Piemonte (nota n.243/26_05 del 19.03.2003) in sostituzione di quello esistente a Novara Boschetto che sarà dismesso a causa della realizzazione delle nuove interconnessioni AV/AC*". Sullo specifico punto il predetto protocollo non conteneva in allora alcuna previsione progettuale rimandando a successivi procedimenti attuativi.
- In data 18.08.2006 con DGC n.358 l'Amministrazione Comunale di Novara espresse parere negativo nella fase di valutazione della procedura V.I.A. riguardante il progetto di riordino presentato da Italferr spa comprendente altresì la radice est della stazione di Novara.

Richiamati

- Gli indirizzi, le direttive e le prescrizioni di cui al Piano Territoriale Provinciale segnatamente agli Art. 5.4. *Percorso di connessione alla rete autostradale di aree urbane e di aree produttive*, Art. 5.6. *Principali punti di riorganizzazione degli svincoli autostradali in connessione con la rete locale*, Art. 5.7. *Fascia di territorio interessata dal percorso della linea ad alta capacità*, Art. 5.8. *Tracciato ferroviario con previsione di incremento del traffico delle merci con effetti sul territorio urbano*.
- Le prescrizioni stabilite dal vigente PRG della Città di Novara segnatamente dalla norma di attuazione 18.7 inerente all'ambito tematico T7 che stabilisce quanto segue
 - a. *L'ambito del Polo Territoriale attrezzato per lo sport è destinato alla realizzazione di un centro integrato di attività sportive e aree sistemate a parco di interesse urbano e comprensoriale, nel quadro di un progetto complessivo di valorizzazione dell'ingresso nord est alla città.*
 - b. *Gli usi ammessi, nei limiti di cui alle lettere c e d, sono i seguenti: B C1.2 limitatamente ad esercizi di vicinato C1.4, C1.5, C2, C3.3, C3.5, C3.16*
 - c. *Sono ammessi tutti i tipi di intervento, applicando un $I_t = 0,04$ mq/mq, di cui almeno il 50% destinato ad impianti sportivi coperti.*
 - d. *Gli interventi si attuano attraverso SUE esteso all'intero ambito che prevederà:*
 - *Per le aree classificate a parco urbano e comprensoriale, la compiuta sistemazione a parco con elevati livelli di biomassa.*
 - *Per le aree classificate come parco urbano attrezzato per lo sport:*
 - *la destinazione agli usi C3.3 in misura non superiore all'80% della superficie totale di tali aree e, per la restante parte, la sistemazione a verde alberato;*
 - *la organizzazione degli usi B, C1.2, C1.4, C1.5, C2 come elementi di definizione e valorizzazione dei bordi urbani.*
- Il Piano zonizzazione acustica della Città di Novara.
- Il Piano Generale del Traffico Urbano della Città di Novara.

Richiamato altresì che

- Il Progetto Esecutivo della tratta ferroviaria AV/AC Torino Milano approvato in data 14.07.2000 ha previsto per l'area in esame la realizzazione di opere di mitigazione ambientale;
- il Comune di Novara in data 23.07.2009 comunicava al Ministero delle Infrastrutture ed a RFI la propria disponibilità alla monetizzazione delle predette opere al fine di realizzare direttamente l'intervento;

- con DGC n.141 del 12.05.2020 il Comune di Novara ha approvato progetto preliminare per le predette opere e successivamente perfezionato gli atti conseguenti alla sopracitata disponibilità in data 17.01.2021.

Preso atto che

- Il Decreto legge n.152 del 6.11.2021 “Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose” al Titolo II “Infrastrutture ferroviarie, edilizia giudiziaria” art.6 comma 1 “ *l'affidamento della progettazione ed esecuzione dei relativi lavori può avvenire anche sulla base del progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui all'articolo 23, comma 5, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, a condizione che detto progetto sia redatto secondo le modalità e le indicazioni di cui all'articolo 48, comma 7, quarto periodo. In tali casi, la conferenza di servizi di cui all'articolo 27, comma 3, del citato decreto legislativo n. 50 del 2016 è svolta in forma semplificata ai sensi dell'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, e la determinazione conclusiva della stessa approva il progetto, determina la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera ai sensi dell'articolo 12 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 237 e tiene luogo dei pareri, nulla osta e autorizzazioni necessari ai fini della localizzazione dell'opera, della conformità urbanistica e paesaggistica dell'intervento, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensative. Resta ferma l'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 14-quinquies della legge 7 agosto 1990, n. 241. La determinazione conclusiva della conferenza perfeziona, altresì, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa tra Stato e regione o provincia autonoma, in ordine alla localizzazione dell'opera, ha effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti e comprende i titoli abilitativi rilasciati per la realizzazione e l'esercizio del progetto, recandone l'indicazione esplicita. La variante urbanistica, conseguente alla determinazione conclusiva della conferenza, comporta l'assoggettamento dell'area a vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, e le comunicazioni agli interessati di cui all'articolo 14, comma 5, della legge n. 241 del 1990 tengono luogo della fase partecipativa di cui all'articolo 11 del predetto decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001.”*
- Il soprarichiamato Decreto Legge all'art.6 comma 1 stabilisce che “*gli enti locali provvedono alle necessarie misure di salvaguardia delle aree interessate e delle relative fasce di rispetto e non possono autorizzare interventi edilizi incompatibili con la localizzazione dell'opera.*”

Tutto ciò premesso si sottopongono a Codesta Amministrazione le seguenti osservazioni

Il progetto sottoposto ora alla fase di valutazione V.I.A. prevede per l'area in esame

- il trasferimento del terminale Huckepack dalla attuale posizione, comunque in un'area di prossimità alle connessioni autostradali ed integrato nel tessuto logistico produttivo esistente, ad una posizione in diretta adiacenza con il contesto urbano esistente (abitato di San Rocco) ed interferente con l'ambito urbanistico tematico T7 assoggettato dal PRG della Città di Novara alle prescrizioni richiamate in premessa;
- la realizzazione di due assi viari separati per l'ingresso e per l'uscita dal predetto terminale, entrambi in accesso alla rotatoria di via Pavese all'altezza delle intersezioni con via Mario Gé e via Oscar Comazzi, **entrambi incompatibili con le prescrizioni richiamate in premessa inerenti all'ambito tematico T7 oltreché incompatibili con le previsioni di cui al Piano Territoriale Provinciale.**

Con riferimento alla viabilità di accesso proposta si osserva che

- Il flusso veicolare pesante indotto da autostrada viaggiante oggi è integrato con quello da e per il Centro Intermodale Merci, concentrato sulla via Mario Pavesi nel primo tratto in ingresso ed uscita in prossimità dell'intersezione con la tangenziale di Novara e del casello autostradale di Novara Est; il progetto in valutazione ne trasferisce gli effetti dentro la città in una delle aree commerciali più ampie e frequentate, peraltro con l'attraversamento in entrata ed uscita di n.2 viadotti e n.1 sottopasso in sovrapposizione al traffico veicolare ordinario: **in particolare il progetto non prende in esame aspetti di sicurezza stradale sugli assi viari interferiti dal traffico indotto in un raggio più ampio sia in direzione Novara Est che Ovest, a titolo non esaustivo si richiamano qui i potenziali rischi indotti dalle pendenze nel tratto in salita/discesa verso est del primo viadotto sulla via Mario Pavesi che risultano comunque apprezzabili ed hanno già causato blocchi del traffico in ingresso per automezzi pesanti rallentati in salita ed incidenti di automezzi pesanti in uscita, anche con ribaltamento e sversamento del carico, in corrispondenza della rotatoria al termine della discesa; altresì il sottopasso oltre la citata rotatoria in occasione di precipitazioni intense è stato più volte soggetto a temporanei allagamenti con la chiusura dello stesso e la deviazione del traffico sul tratto accessibile da via Biancalani.**
- Il previsto ramo viario che separerebbe il flusso in uscita dal terminale per convogliarlo attraverso un tratto della via Mario Gè sulla rotatoria di via Mario Pavesi ne incrementa palesemente le difficoltà di funzionamento rallentando significativamente il flusso veicolare in uscita dalla città oltreché congestionare il traffico veicolare ordinario in uscita dall'abitato di san Rocco: in occasione degli slot di scarico dell'autostrada viaggiante sono stimabili accodamenti per un numero massimo in n.30 automezzi che dovrebbero osservare in sequenza due precedenze e poi, in ripartenza, immettersi su un tratto immediatamente in salita sul viadotto di via Mario Pavesi in direzione est. Si stima che il tempo per la completa evacuazione dall'area di uno slot di automezzi in uscita dal terminale fino all'immissione sul viadotto in via Mario Pavesi comporti da un minimo di 35 minuti ad un massimo di 55 minuti. **Il progetto non esamina nel dettaglio aspetti di funzionamento dinamico del servizio di autostrada viaggiante e non fornisce alcuna valutazione di impatto in tal senso. La concentrazione di traffico in corrispondenza della rotatoria sulla via Pavesi in adiacenza all'area commerciale di Corso della Vittoria necessita pertanto di una più approfondita analisi di impatto del traffico veicolare anche mediante l'adozione di un Piano di Dettaglio come peraltro già evidenziato al punto 5.5.3 del vigente Piano Generale del Traffico Urbano della Città di Novara fermo restando le direttive di cui all'Art.5.8 comma 3.2 del Piano Territoriale Provinciale che appaiono qui non soddisfatte.**
- La viabilità in ingresso al terminale prevede un tratto di circa 500 m, dall'ingresso al terminale fino all'isola di smistamento dei flussi in prossimità della massicciata di FNM, a ridosso delle abitazioni di via Rattazzi e via Venosta ove è da prevedere l'accodamento per un numero massimo in n.30 automezzi in partenza e la loro permanenza anche per tempi prolungati in attesa del carico. Si stima che il tempo per la completa evacuazione del tratto prospiciente l'accesso all'autostrada viaggiante sia almeno di 30 minuti con la contemporanea accensione degli automezzi in partenza, da non escludere l'impegno di sistemi di segnalamento acustico (altoparlanti, sirene od altre modalità similari). **Si ribadisce che il progetto non esamina nel dettaglio aspetti di funzionamento dinamico del servizio di autostrada viaggiante e non fornisce alcuna valutazione di impatto in tal senso. Occorre altresì evidenziare che l'attuale piano di zonizzazione acustica della Città di Novara, parte integrante del PRG, non contempla per l'area in esame la presenza di un sistema di traffico veicolare pesante intermittente in fasce orarie diurne e notturne a ridosso di un'area con classe acustica II rendendo così necessaria una contestualizzazione della variazione proposta nel piano di che trattasi fermo restando le direttive di cui all'Art.5.8 comma 3.1 del Piano Territoriale Provinciale che appaiono qui non soddisfatte.**

- Altresì si evidenzia che sul lato del viadotto in uscita da Novara è presente il collegamento ciclabile che consente di realizzare la connessione ciclopedonale con gli abitati di Galliate e Pernate, già interrotti dal tracciato AV/AC con la soppressione dello storico collegamento di strada Mareta. **Trattasi di intervento di compensazione ambientale che ha comportato la realizzazione del citato collegamento nel contesto del soprarichiamato Protocollo di Intesa Quadro sull'assetto ferroviario del nodo di Novara.**
- Pur consapevoli della straordinarietà delle procedure adottate in attuazione del citato Decreto legge n.152 del 6.11.2021 corre d'obbligo qui segnalare che in condizioni ordinarie l'intervento sarebbe stato assoggettato ad un SUE per l'intero ambito T7 nei limiti prescritti dalla sopra richiamata pianificazione urbanistica e segnatamente di un piano particolareggiato in variante avrebbe da sottoporre a verifica preliminare di assoggettabilità a V.A.S. consentendo una più approfondita e ponderata analisi ambientale dell'intero comparto con la consultazione di tutti i soggetti competenti in materia ambientale. **L'intervento proposto modifica la struttura del comparto e ne stravolge sin da ora la destinazione prevista dalla vigente norma urbanistica prefigurando nel medio lungo periodo una sua diversa evoluzione stante la palese compromissione delle aree che saranno prevalentemente, se non anche esclusivamente, interferite dal traffico pesante: la viabilità realizzata ancorché astrattamente aperta anche ad un traffico veicolare ordinario di fatto interclude l'accesso a quelle parti di territorio rendendole incompatibili con altri sviluppi. E comunque l'adozione di una variante non potrà prescindere da un corretto inquadramento e coordinamento dei diversi progetti di mitigazione ambientale previsti per l'area oltre che i piani di zonizzazione acustica e del traffico, in tal senso è auspicabile per l'attuazione mediante un piano particolareggiato di iniziativa pubblica in variante finalizzato alla realizzazione di un parco urbano attrezzato salvaguardando le previsioni di cui alla norma 18.7 per l'ambito tematico T7.**

Prima soluzione

Si propone lo sfruttamento delle infrastrutture viarie già realizzate nel contesto del predetto protocollo proprio per favorire l'attuazione del punto 6 del Protocollo di Intesa Quadro sull'assetto ferroviario del nodo di Novara del 28.07.2004 ed in particolare la rotatoria posta ad est lungo la via Pavese all'altezza dell'incrocio con la prosecuzione della strada Mareta, ora via Gibellini ed interrotta dalla gronda ferroviaria AV/AC, che già realizza l'accesso da altro lato all'area ove è operativo il terminale Huckepack. Altresì la predetta rotatoria è accessibile anche per altra viabilità dalla via Biancalani, attualmente utilizzata anche dal traffico in ingresso al terminale Huckepack proveniente dalla Autostrada Torino Milano o dalla Tangenziale di Novara, attraversando il ponte sul Terdoppio e sottopassando la linea ferroviaria FNM.

Tale soluzione appare pienamente compatibile con gli indirizzi di cui al Piano Territoriale Provinciale segnatamente richiamati in premessa e non comporterebbe alcuna variazione dello strumento urbanistico ed in particolare delle previsioni di cui alla citata norma 18.7 del PRG della Città di Novara.

L'impiego di tale soluzione comporterebbe altresì minori oneri per la costruzione e per la mitigazione dell'opera, nessun consumo di ulteriore suolo in quanto l'intervento si svilupperebbe su aree già interferite e limitato impatto con il tessuto urbano esistente, agendo di fatto sulla medesima area attualmente destinata ad attestazione della cosiddetta autostrada viaggiante ma raggiunta da altro lato.

Seconda soluzione

- Si propone in subordine la realizzazione di un'unica zona di accesso dalla via Oscar Comazzi con la realizzazione di un asse viario riservato alla sola utenza del servizio di autostrada viaggiante, a doppio senso di marcia in adiacenza alla gronda ferroviaria AV/AC, oltre che al

transito dei mezzi di soccorso, inserita ed opportunamente incapsulata nella fascia di rispetto della infrastruttura ferroviaria, dalla rotatoria posta proprio al termine della via Comazzi in prossimità dell'area commerciale fino alla zona ove è prevista la realizzazione del terminale. Si realizzerebbe così un corridoio logistico integrato separato dal contesto urbano e coerente con il disegno territoriale già compromesso dalla presenza della gronda ferroviaria.

- Altresì si propone la realizzazione, nel primo tratto della viabilità in ingresso verso il terminale che si staccerebbe dal viadotto sulla via Mario Pavesi, di una infrastruttura stradale tale da consentire la sosta, anche attrezzata, degli automezzi accodati in attesa di autorizzazione al trasferimento presso il terminale per il carico degli automezzi in un'area separata dal contesto urbano. Per tale via potrà essere evitato lo stazionamento di mezzi pesanti in prossimità delle abitazioni di via Venosta e Rattazzi ed il terminal sarà raggiungibile dagli automezzi solo per l'immediato accesso all'autostrada viaggiante.
- Medesima condizione per la viabilità in uscita che potrà essere realizzata anche integrandola con la via Oscar Comazzi, dalla rotatoria in prossimità della massicciata della linea AV/AC, consentendo un eventuale accodamento degli automezzi in uscita in un'area separata dal contesto urbano ed interferente con il solo traffico veicolare urbano in accesso ai magazzini dell'area commerciale. In alcune fasce orarie potrà essere prevista una regolazione semaforica per agevolare l'evacuazione dell'area e gestire le interferenze con il traffico veicolare ordinario proveniente da est e da ovest.

Prima precisazione

Si precisa inoltre che per entrambe le soluzioni sopra esposte occorre che il previsto Piano di Manutenzione delle Opere realizzate di cui all'art. 33 del DPR 207/2010 debba altresì prevedere, oltre agli impegni del Proponente in materia di manutenzione ordinaria delle opere eseguite ivi compresa la nuova viabilità realizzata, dettagliati impegni del Proponente anche in ordine alla manutenzione ordinaria delle infrastrutture interferite in raggio più ampio comprendente almeno l'asse viario in direzione est oltre che la viabilità di quartiere in area San Rocco, in particolare si ritiene a titolo non esaustivo che dovrà a proprio onere

- ogni 5 anni eseguire il controllo statico dei viadotti attraversati;
- ogni 3 anni eseguire le prove di tenuta delle barriere installate;
- ogni 10 anni eseguire la rimozione integrale e la posa di tappeto in asfalto lungo il tratto compreso tra l'imbocco del viadotto sulla via Biancalani fino all'uscita della rotatoria sulla via Pavesi all'altezza del distributore di benzina Q8;
- eseguire manutenzione a chiamata per la riparazione del manto d'asfalto e di ogni altro impianto anche di mitigazione installato con tempi di intervento e risoluzione entro 24 ore dalla segnalazione;
- eseguire la manutenzione delle aree di mitigazione a verde realizzate nelle modalità specificate al punto "Seconda Precisazione" garantendo altresì il reimpianto di essenze arboree in caso di ammaloramento;
- eseguire la pulizia ed il lavaggio mensile degli assi viari interferiti lungo la via Biancalani e la via Pavesi oltre che della viabilità di quartiere nell'abitato di san Rocco in adiacenza all'intervento;
- eseguire la pulizia mensile e la manutenzione del verde presso le rotatorie sul percorso;
- eseguire lavori di manutenzione straordinaria del sottopasso FNM sulla via Pavesi al fine di adottare soluzioni tali da ridurre il rischio inondazioni, assicurarne il monitoraggio ed eseguire la manutenzione periodica almeno annuale del manto stradale e delle apparecchiature eventualmente installate;
- eseguire la pulizia settimanale della viabilità di accesso al terminale e la rimozione dei rifiuti abbandonati sul perimetro della viabilità dedicata al servizio autostrada viaggiante.

Seconda precisazione

Si precisa infine che, visto il Decreto Legge n.152 del 6.11.2021 con riferimento alle competenze attribuite agli Enti Locali,

- la realizzazione delle mitigazioni ambientali debba avvenire in via coordinata tra Comune di Novara e Proponente mediante l'adozione di un piano particolareggiato di iniziativa pubblica in variante per la realizzazione di un'area di mitigazione a parco urbano attrezzato impegnando una ampia porzione di territorio nel contesto dell'ambito tematico T7, possibilmente dalla via Mario Gè alla strada vicinale in prosecuzione della via Minghetti in direzione del previsto terminal Huckepack a mitigazione dell'intera infrastruttura ferroviaria con il contestuale l'assoggettamento dell'area individuata a vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'articolo 10 del DPR n.327/2001 nel contesto del procedimento accelerato ai sensi del sopracitato Decreto Legge n.152/2021;
- gli interventi di mitigazione ambientale devono comprendere anche la riqualificazione della viabilità di quartiere ossia dei sedimi stradali delle aree in prossimità dell'intervento con soluzioni di asfalto fonoassorbenti al fine di produrre un miglioramento complessivo delle infrastrutture presenti nell'area;
- gli interventi di mitigazione ambientale devono altresì comprendere lo sviluppo e/o la riqualificazione di una rete di piste ciclabili tali da incrementare le connessioni ciclopedonali dell'abitato di San Rocco con le aree urbane adiacenti, a tal proposito qui si richiamano a titolo non esaustivo
 - il completamento del tratto da Corso della Vittoria fino all'ambito T7 lungo l'ex sedime ferroviario di FNM dismesso;
 - il collegamento ciclopedonale verso la stazione FNM e la stazione RFI in adiacenza al Boschetto, nel suo primo tratto, con la contestuale riqualificazione di via Domenico Maria da Novara e via Belletti;
 - il collegamento ciclo pedonale lungo il canale Regina Elena verso il Cavalcavia Sempione;
 - la riqualificazione del tratto ciclo pedonale dalla via Mario Gè in direzione est posto in adiacenza alla carreggiata di destra lungo il viadotto di via Mario Pavesi;
- occorre che il Comune di Novara assicuri la tempestiva predisposizione di un piano di dettaglio del Piano Generale del Traffico Urbano per l'area compresa lungo l'asse via Biancalani via Pavesi Corso della Vittoria al fine di identificare ogni intervento necessario alla sua riorganizzazione e messa in sicurezza oltre che alla realizzazione di questi anche nel contesto degli interventi di che trattasi e delle procedure speditive ammesse dai citati provvedimenti legislativi;
- occorre che il Comune di Novara assicuri il coordinamento del sopracitato Piano di Manutenzione per la gli assi viari esterni interferiti mediante apposita convenzione onerosa con il Proponente;
- occorre che il Comune di Novara assicuri il riordino della viabilità di quartiere nelle zone interferite dall'intervento acquisendo al demanio comunale l'intera rete viaria, operazione mai perfezionata dai competenti uffici comunali, al fine di garantire la sistematica e continua manutenzione, pulizia e lavaggio delle strade interne in prossimità dell'intervento oltre che il necessario coordinamento in materia di manutenzione delle strade, igiene stradale e manutenzione del verde pubblico.