

SS38 "dello Stelvio" - Tangenziale Sud di Sondrio

Nuovo attraversamento in viadotto della linea ferroviaria Sondrio-Tirano e nuove connessioni alla viabilità locale tra le Pk 40+000 e la Pk 40+700 nei Comuni di Sondrio e Montagna in Valtellina

PROGETTO DEFINITIVO

COD. MI634

PROGETTAZIONE:



PROGETTISTI:

*Ing. Stefano Monni
Ordine Ing. Prato n. 155*

*Ing. Carlo Mazzetti
Ordine Ing. Siena n. 1177*

*Dott. Luciano Luciani
Dott. Sc. Forestali*

*Dott. Giulio Tona
Ordine Agronomi e Forestali Firenze n. 1045*

*Ing. Michele Frizzarin
Ordine Ing. Verona n. A4547*

Il responsabile dell'integrazione tra le varie discipline specialistiche:

*Ing. Stefano Monni
Ordine Ing. Prato n. 155*

Il coordinatore della sicurezza in fase di progettazione:

*Arch. Giorgio Salimbene
Ordine Arch. Firenze n. 3997*

Il geologo:

*Dott. Geol. Pier Paolo Binazzi
Ordine Geologi Toscana n. 130*

VISTO Il responsabile del procedimento:

Ing. Giancarlo Luongo

INQUADRAMENTO DELL'OPERA

RELAZIONE TECNICA DI RISCONTRO INTEGRAZIONI VIA - MINISTERO DELLA CULTURA

CODICE PROGETTO		NOME FILE		REVISIONE	SCALA:
PROGETTO	LIV. PROG. ANNO	T00EG00GENRE05A			
DPMI0634	D 23	CODICE ELAB.	T00EG00GENRE05	A	—
A	EMISSIONE PER INTEGRAZIONI VIA	FEBBRAIO 2024	G.TONA	L. LUCIANI	S. MONNI
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

PROGETTO DEFINITIVO

Relazione tecnica di riscontro alle richieste di integrazioni VIA – Ministero della Cultura

1	RISPOSTA AL PUNTO 1.....	2
2	RISPOSTA AL PUNTO 2.....	8
3	RISPOSTA AL PUNTO 3.....	10

MANDATARIA



MANDANTI



FRANCHETTI



GEOPLAN
INGEGNERIA AMBIENTALE INGEGNERIA GEOTECNICA



SMART
ENGINEERING



PREMESSA

In relazione all'istanza di VIA dell'intervento della S.S. 38 "*Tangenziale Sud di Sondrio*" in argomento, la presente relazione è redatta in riscontro alle richieste di integrazioni formulate dal Ministero della Cultura - Soprintendenza Speciale PNRR (di seguito, MiC), con nota MIC_SS-PNRR prot. n. 3847-P del 02.02.2024, acquisita in pari data al prot. SIMICO n. 359-2024.

Nei successivi capitoli sono riportate tutte le richieste del MiC ed i rispettivi riscontri, rimandando agli elaborati di competenza per i dettagli esplicativi.

1 Risposta al Punto 1

In merito alle soluzioni alternative indagate, la proposta D sembrerebbe fornire la possibilità di un attraversamento della ferrovia senza la realizzazione di un cavalcavia, innestando la viabilità in un punto di via Stelvio situato maggiormente a ovest rispetto a dove si propone la discesa del ponte, ma che tuttavia potrebbe portare comunque vantaggi alla viabilità.

Si richiede, prima dello sviluppo della soluzione B1 proposta, di fornire informazioni circa la perseguibilità della variante alla soluzione D, approfondendo gli aspetti tecnici e viabilistici.

RISPOSTA:

Negli studi ed approfondimenti specialistici previsti nel progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE), e nel corso degli incontri tenutesi con gli Enti territoriali, in relazione ad obiettivi tecnici-ambientali-sociali, sono state analizzate e messe a confronto sette possibili alternative progettuali, fra cui le sopraindicate alternative B1 e D – cfr. elaborato “*Parte 3 - Documento di fattibilità delle alternative*”, cod. T00IA10AMBRE03.

A valle dei sopracitati studi ed incontri, l’alternativa B1 è emersa come la soluzione preferenziale, ed è stata altresì oggetto di conclusione positiva della Conferenza di Servizi preliminare con Decreto Commissariale del 28.11.2022. In tale occasione, il PFTE è stato oggetto di verifica anche da parte della *Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Como, Lecco, Monza-Brianza, Pavia, Sondrio e Varese*, il cui esito favorevole di massima per quanto riguarda gli aspetti di tutela paesaggistica è riportato nel parere MIC_SABAP-CO-LC prot. n. 27444-P del 28.10.2022 (“*...le opere in oggetto, per la loro natura e consistenza, non arrecano sostanziale pregiudizio ai valori paesaggistici delle aree sottoposte a tutela ai sensi dell’art. 142 c.1 lett. c) del D. Lgs. 42/2004 (area di rispetto al fiume Adda e al torrente Davaglione.*”) – cfr. elaborato “*Relazione tecnica generale*”, cod. T00EG00GENRE01.

A valle della conclusione positiva della Conferenza di Servizi preliminare, il Commissario straordinario ha richiesto un approfondimento progettuale sull’alternativa C1 e sull’alternativa B1, implementata con la rampa di uscita Tirano-Sondrio cd. uscita “Trippi” (richiesta da più Enti in sede di Conferenza di Servizi preliminare). In tale approfondimento condotto mediante analisi multicriteria, l’alternativa B1, già indicata nel PFTE come alternativa preferenziale, è risultata essere più sostenibile rispetto all’alternativa C1. Alla luce delle ulteriori conferme e risultanze emerse, il Commissario straordinario ha dichiarato che la soluzione progettuale presentata in Conferenza di Servizi preliminare, ovvero la alternativa denominata B1 implementata con l’uscita Tirano-Sondrio, risulta confermata come preferibile e sarà da sviluppare per le successive fasi progettuali. Per un maggiore dettaglio si rimanda all’elaborato “*Parte 3 - Documento di fattibilità delle alternative*”, cod. T00IA10AMBRE03, e ai suoi allegati.

Conseguentemente, per le summenzionate ragioni, l’alternativa denominata B1, implementata con l’uscita Tirano-Sondrio, è stata sviluppata a livello di progetto definitivo, predisponendo altresì gli elaborati relativi allo Studio di Impatto Ambientale oggetto della procedura di VIA *de qua*.

Ciò rappresentato, la scelta è ricaduta sull’alternativa B1 anche per le difficoltà connesse all’eventuale adozione dell’alternativa D, la quale, in estrema sintesi, comporterebbe:

1. un peggioramento delle condizioni di funzionalità trasportistica sovralocale (la nuova direttrice SS38 è interrotta da intersezioni intermedie ravvicinate);

2. un impatto gravoso sul territorio a livello locale (la rotatoria e la rampa insistono in ambiti di prevalente destinazione commerciale e produttiva e su un'area con ambito di trasformazione denominato "AT_1", in località "Agneda", che ha come obiettivo generale la riqualifica dell'area con completamento dello sviluppo insediativo, pertanto non in coerenza con gli strumenti urbanistici vigenti, es. PTCP, PGT);
3. un impatto critico nei confronti del paesaggio circostante (l'opera presenta un doppio scavalco alla linea ferroviaria Sondrio-Tirano con rampa in rilevato di 7-8 m di altezza dal piano campagna, con la conseguente generazione di un elemento interferente con le visuali sensibili registrate dai piani programmatici);
4. un superiore tempo di realizzazione.

Nel seguito si riporta uno stralcio rappresentativo delle analisi della sostenibilità ambientale sull'alternativa D presente nel PFTE.

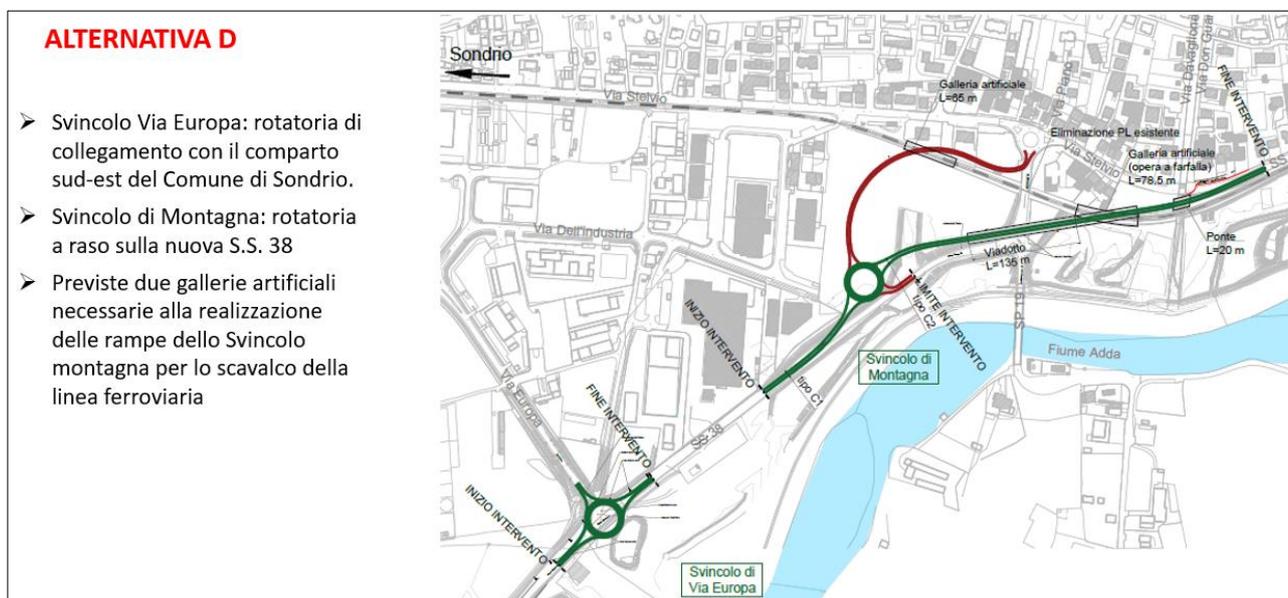


Figura 1 - Stralcio planimetrico alternativa D (PFTE)

PROGETTO DEFINITIVO

Relazione tecnica di riscontro alle richieste di integrazioni VIA – Ministero della Cultura

ANALISI COMPARATIVA DELLE ALTERNATIVE – IMPATTI TECNICO-ECONOMICI

	B1	D
Costi	Minor costo	Costo superiore a A1 e B1
Tempi di intervento	Tempo realizzazione contenuto	Tempo realizzazione superiore a A1 e B1
Funzionalità trasportistica sovralocale	Flussi prioritari su SS 38	Due rotatorie ravvicinate su SS 38
Funzionalità trasportistica locale	Flussi locali su rotatoria Svincolo via Europa	Flussi locali su rotatoria intermedia
Impatto territorio a livello locale	Interventi localizzati in adiacenza a SS38 esistente	Rotatoria e rampa su area con potenzialità edificatoria
Impatto Cantierizzazione	cantieri interferenti con viabilità a livello locale	Servizio sostitutivo per interruzione ferrovia mesi 3

ANALISI COMPARATIVA DELLE ALTERNATIVE – IMPATTI AMBIENTALI

	B1	D							
Acque Superficiali	Yellow	Yellow	<table border="1"> <tr> <td>Green</td> <td>Impatto trascurabile</td> </tr> <tr> <td>Yellow</td> <td>Impatto rilevante</td> </tr> <tr> <td>Red</td> <td>Impatto critico</td> </tr> </table>	Green	Impatto trascurabile	Yellow	Impatto rilevante	Red	Impatto critico
Green	Impatto trascurabile								
Yellow	Impatto rilevante								
Red	Impatto critico								
Acque Sotterranee	Yellow	Red							
Biodiversità	Yellow	Yellow							
AT_1 Ambito Trasformazione	Green	Red							
RNO Bosco dei Boldrighi	Yellow	Yellow							
Rumore e Atmosfera	Green	Red							
ZPS	Yellow	Yellow							
Fasi di Cantiere	Yellow	Red							

Figura 2 - Analisi comparativa alternativa B1 e alternativa D (PFTE)

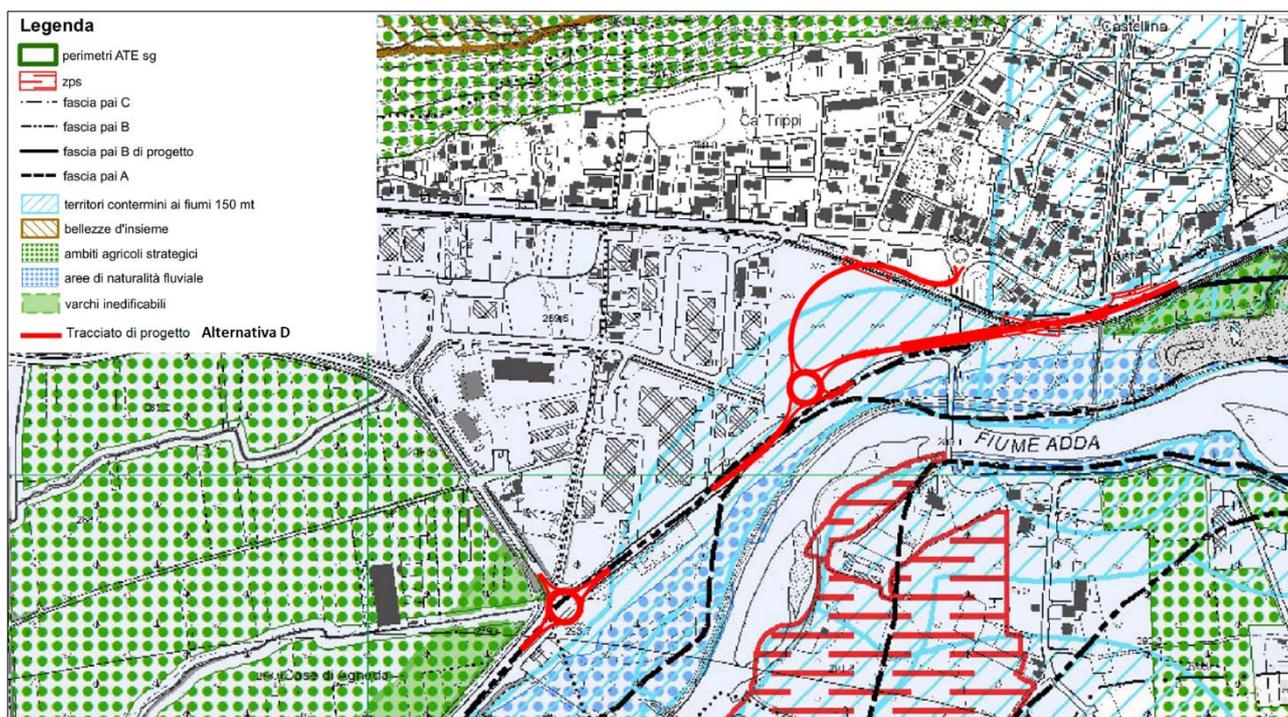


Figura 3 - Stralcio PTCP (Tav. 3) Carta dei vincoli: Alternativa D (PFTE)

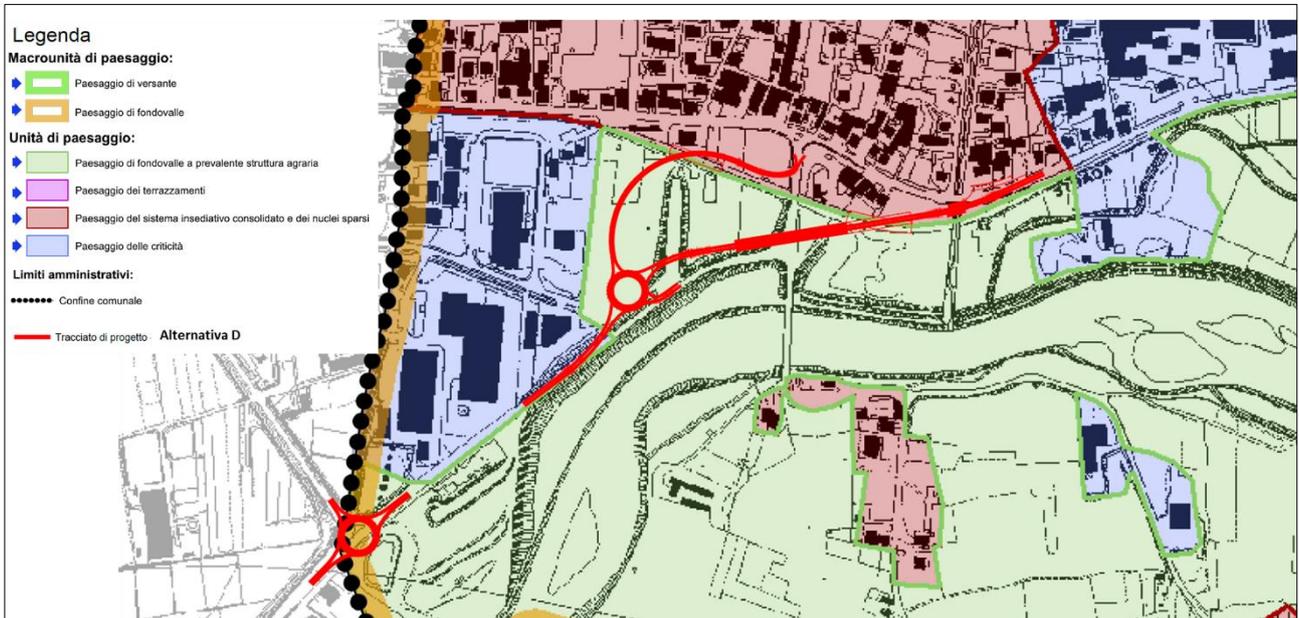


Figura 4 - Stralcio PGT (Tav. 6A) Unità tipologiche di paesaggio: Alternativa D (PFTE)

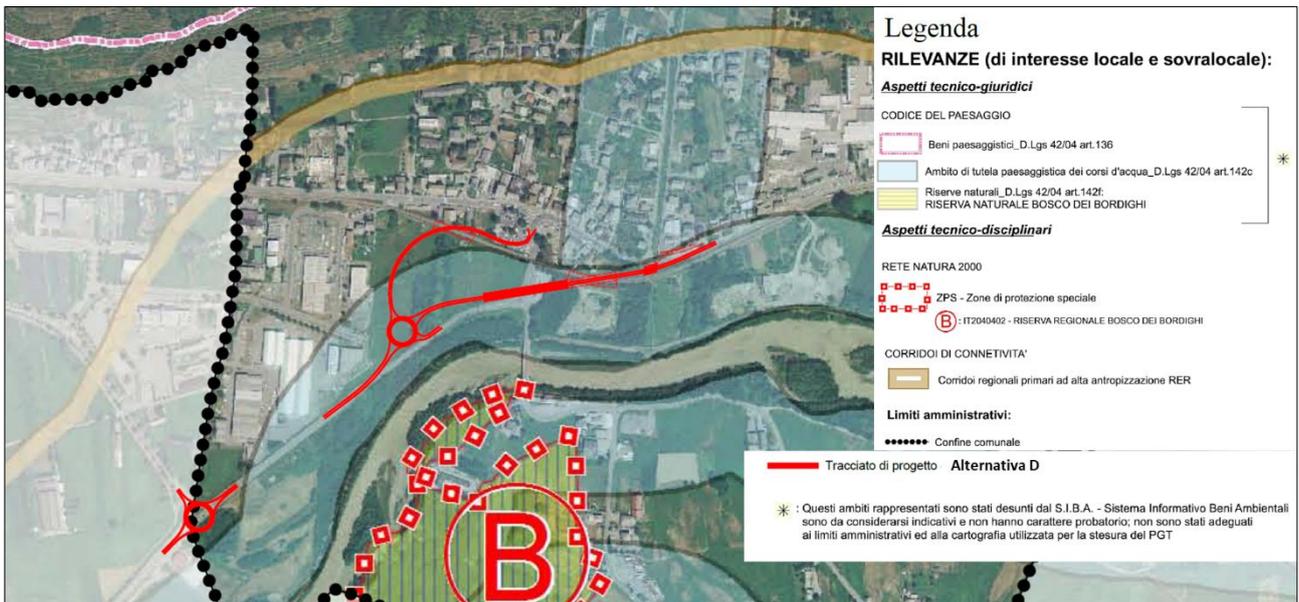


Figura 5 - Stralcio PGT (Tav. 8A) Aree naturali protette ed elementi della rete ecologica: Alternativa D (PFTE)

PROGETTO DEFINITIVO

Relazione tecnica di riscontro alle richieste di integrazioni VIA – Ministero della Cultura

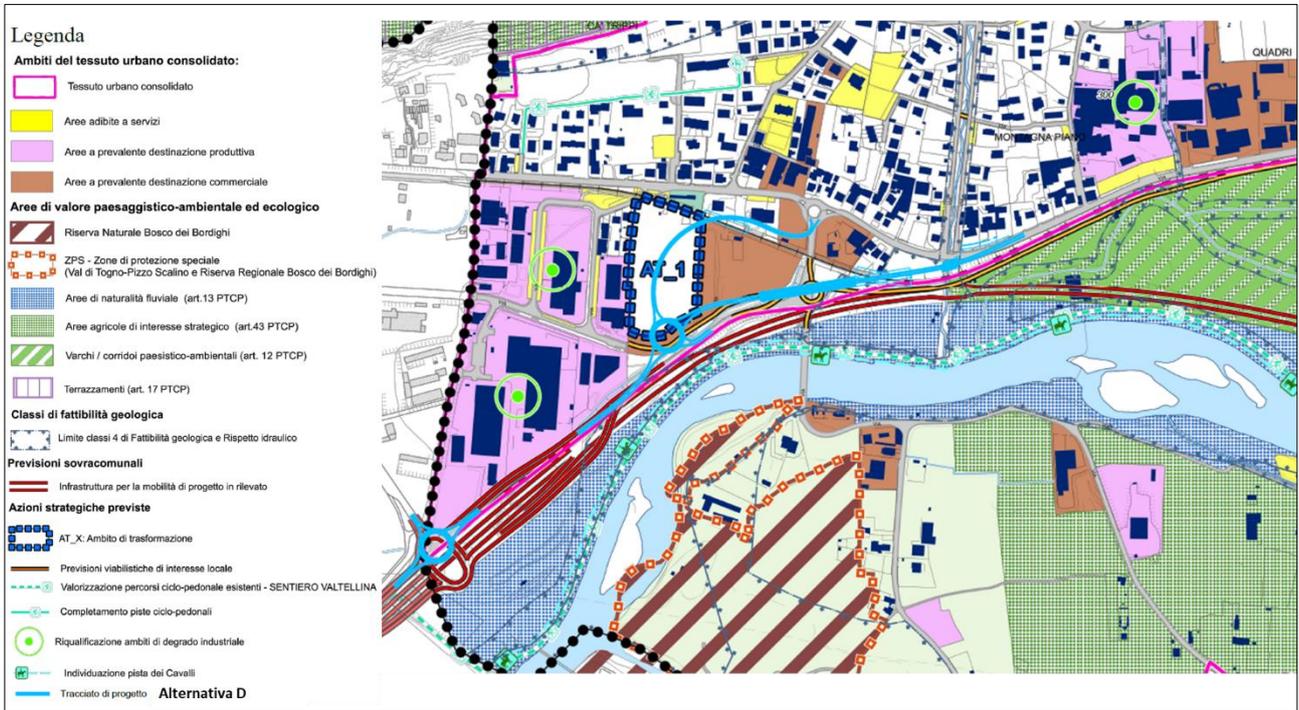


Figura 6 - Stralcio PGT (Tav. 9Ab-var) Tavola delle previsioni di piano: Alternativa D (PFTE)

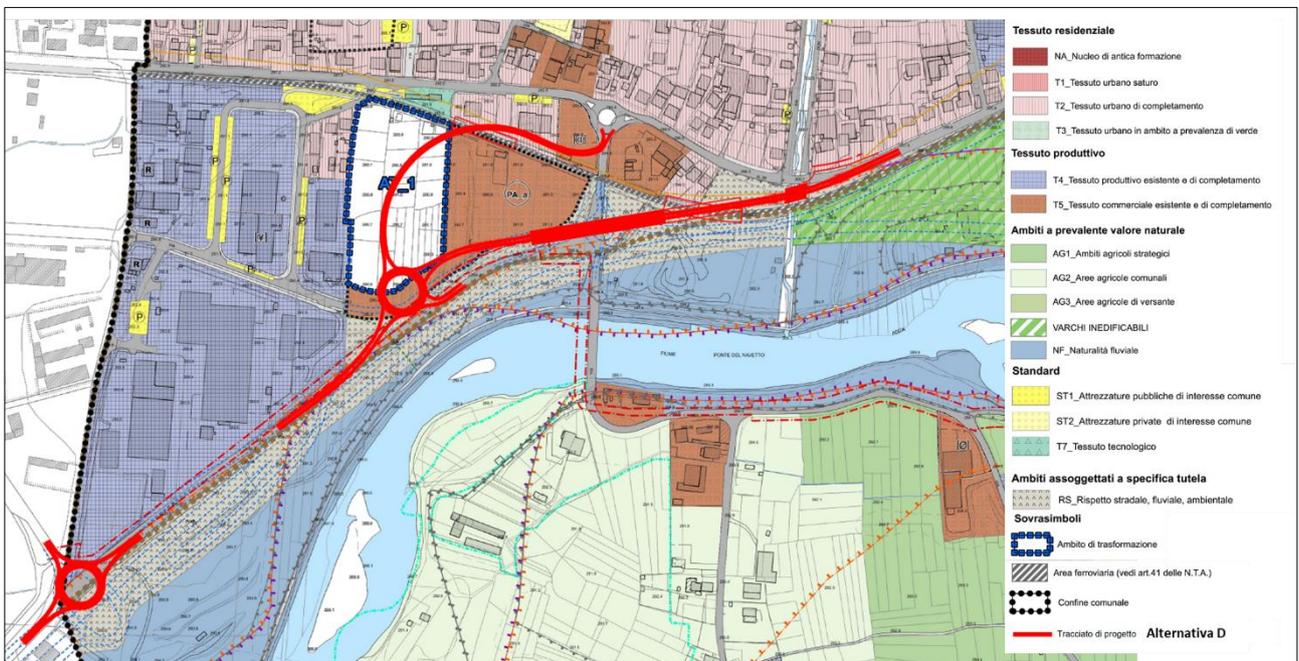


Figura 7 - Stralcio PGT (Tav. 1Cc-var): Alternativa D (PFTE)

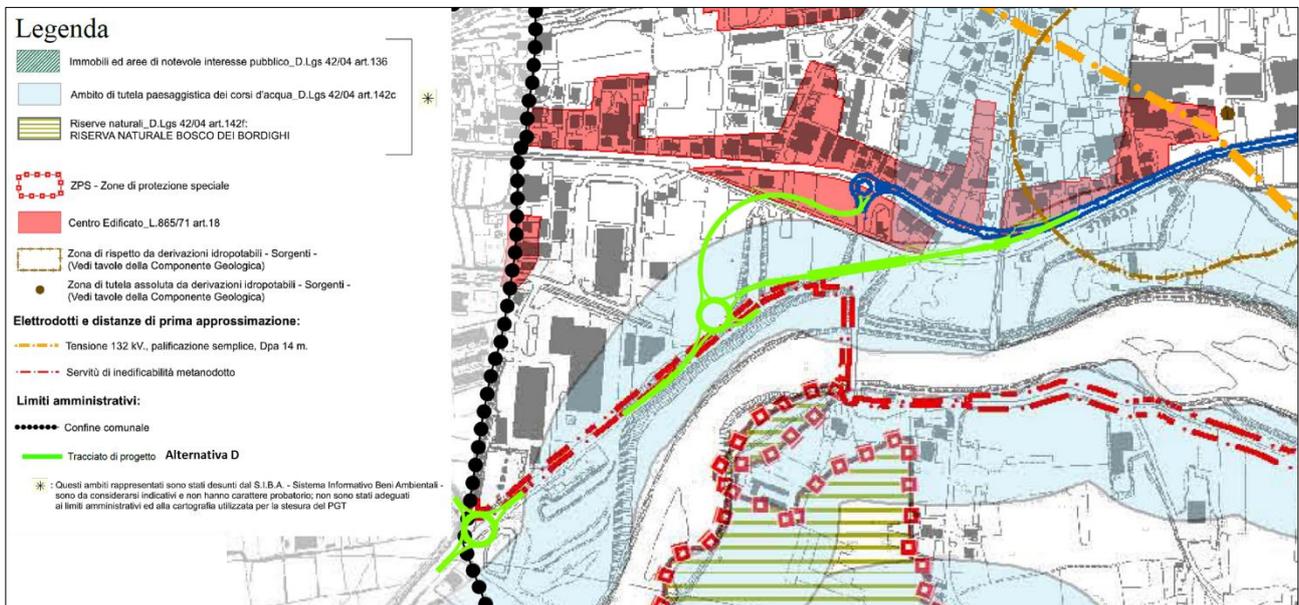


Figura 8 - Stralcio PGT (Tav. 5A) Tavola dei vincoli: Alternativa D (PFTE)

2 Risposta al Punto 2

2.1 Più esaustiva ricognizione fotografica tramite fotoinserimenti

Sebbene l'opera di maggiore impatto costituita dal cavalcavia di attraversamento della ferrovia intersechi la fascia di rispetto del fiume e del torrente in un'area caratterizzata dalla forte infrastrutturazione e dall'edificazione di insediamenti commerciali, essa sembra poter interferire significativamente con visuali percepibili da punti di vista posti in luoghi pubblici ricadenti nella fascia fluviale limitrofa posta a sud e indirizzate a maggior distanza verso nord, in direzione dei terrazzamenti, come ad esempio dal ponte di attraversamento dell'Adda su via Busteggia. Pertanto si richiede una più esaustiva ricognizione fotografica che esplori un maggior numero di punti di vista da cui emerge il cavalcavia, da indicare nelle stesse immagini mediante fotoinserimenti. Tale ricognizione coinvolga visuali: prese dalla fascia del fiume verso nord; panoramiche della piana apprezzabili dai luoghi di interesse culturali citati quali il Castello del Grumello, la chiesa di Sant'Antonio e in generale dai percorsi a mezza costa; viste dell'intorno limitrofo dell'urbanizzazione del tratto interessato nel comune di Montagna in Valtellina.

RISPOSTA:

Per quanto riguarda le condizioni percettive del paesaggio attraversato dalla nuova infrastruttura, il contesto limitrofo urbanizzato (località Piano) ed industrializzato, con le sue barriere antropiche dovute agli edifici, le infrastrutture ivi presenti (rete ferroviaria e stradale sia nazionale e sia locale), nonché la formazione boschiva ripariale lungo il fiume Adda e il sentiero Valtellina, schermano fortemente l'intrusione visiva dell'opera e riducono e circoscrivono il bacino visivo e percettivo dell'opera nelle immediate vicinanze della stessa o in alcuni punti specifici.

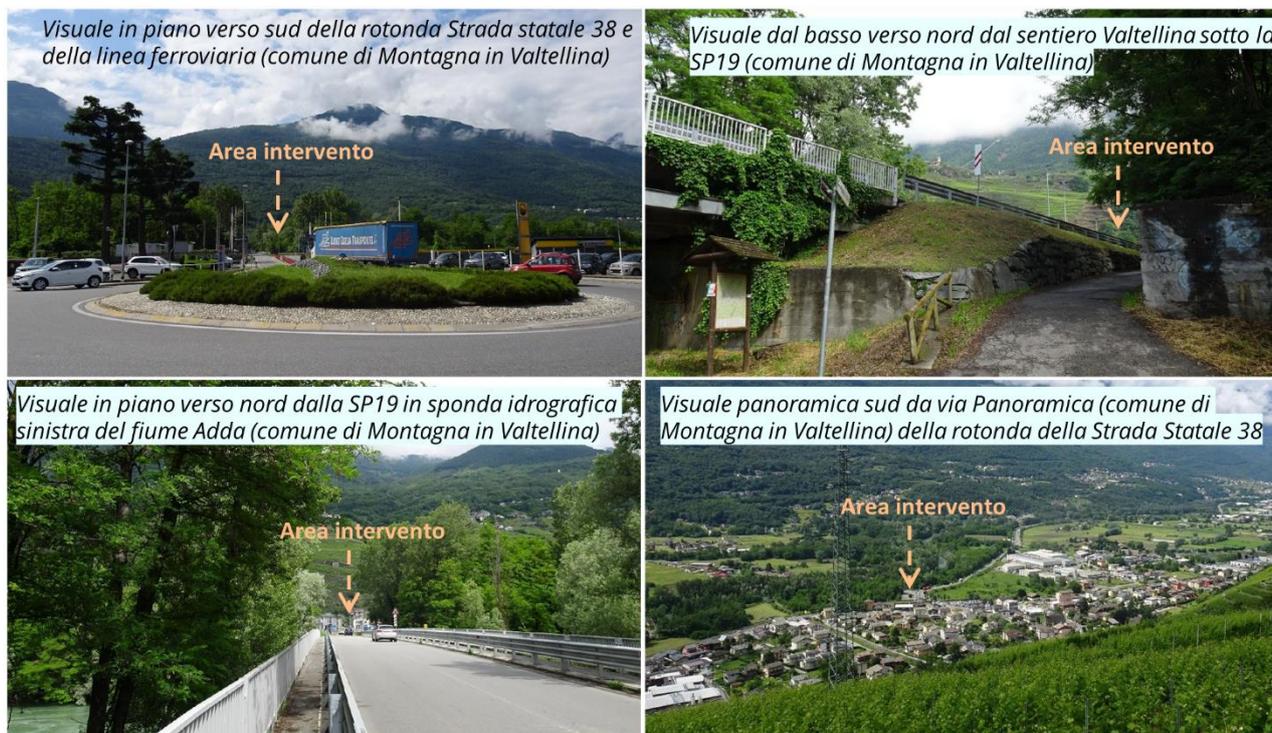


Figura 9 - Alcune visuali dell'area di intervento

Dall’analisi della cartografia (cfr. elaborato “Carta della percezione visiva”, cod. T00IA03AMBCT17), della quale si riporta di seguito uno stralcio, si deduce come i punti di vista dai quali si percepisce l’opera senza ostacoli visivi dovuti alla morfologia del terreno, barriere vegetazionali o antropiche, siano:

1. punto di vista panoramico posto sul versante in destra idrografica del fiume Adda (Castel Grumello);
2. sinistra idrografica del fiume Adda in corrispondenza dell’attraversamento dello stesso sulla SP 19 (via Busteggia);
3. contesto limitrofo urbanizzato (località Piano) dalla SP 19 in corrispondenza della rotonda esistente con la SS 38 (via Stelvio).

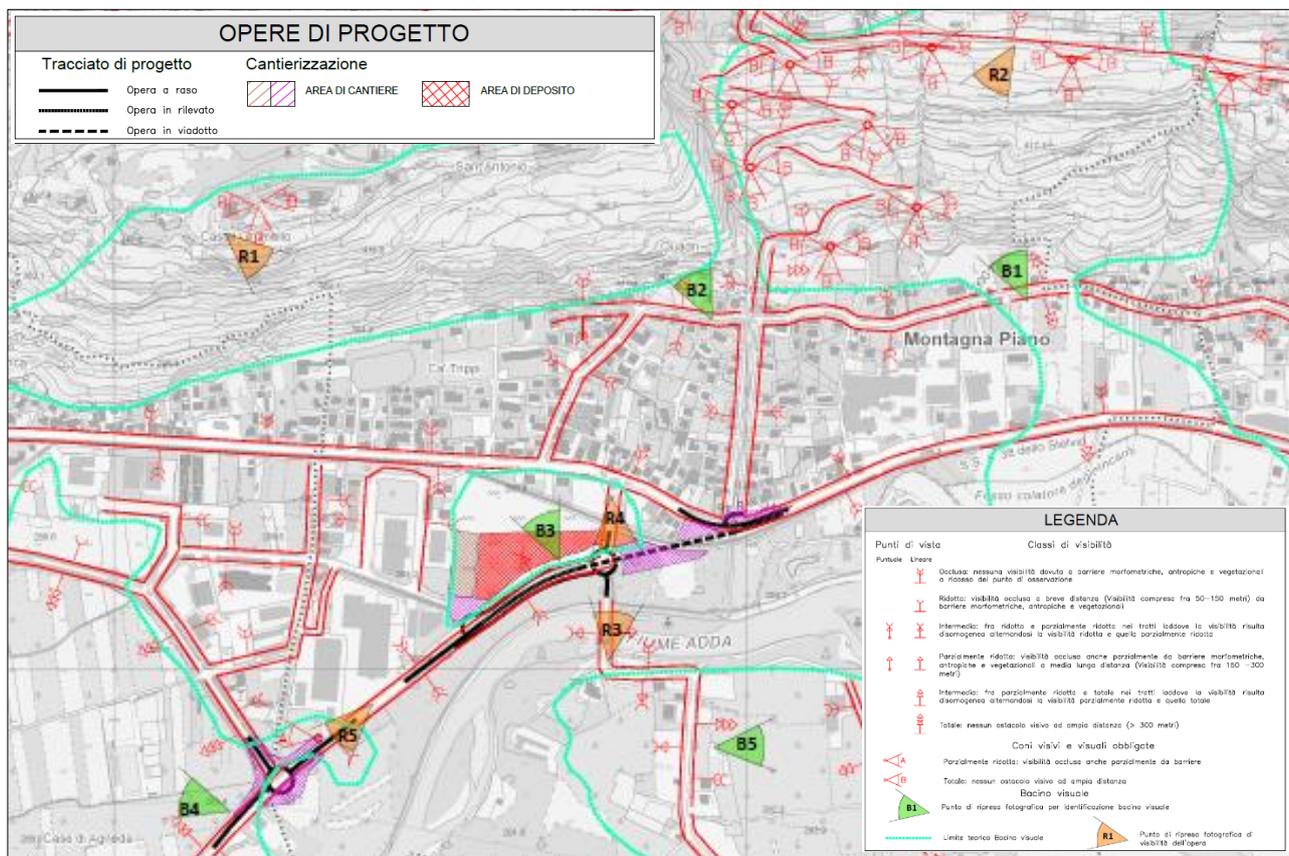


Figura 10 – Stralcio elaborato “Carta della percezione visiva”, cod. T00IA03AMBCT17

Ciò premesso, in accordo alla sopraindicata richiesta del MIC, sono state effettuate ulteriori approfondimenti riscontrando i seguenti ulteriori punti di vista sensibili:

1. versante in destra idrografica del fiume Adda (Chiesa di Sant’Antonio);
2. versante in destra idrografica del fiume Adda (strada panoramica di “arroccamento” sul versante stesso);
3. sentiero Valtellina (percorso ciclopedonale) che scorre in destra idrografica del fiume Adda in corrispondenza dell’attraversamento sul torrente Davaglione;
4. contesto limitrofo urbanizzato dalla SS 38 in via Stelvio, in corrispondenza della futura rampa di uscita Tirano-Sondrio (cd. uscita “Trippi”).

Pertanto, si è proceduto ad effettuare ulteriori quattro foto-inserimenti dai punti sopracitati a completamento dell’analisi dei possibili punti di vista dai quali sarà percepibile il viadotto “Montagna” in progetto. È stato dunque redatto un nuovo elaborato “Fotosimulazioni Viadotto”, cod. T00IA03AMBFO02,

riepilogativo di tutti e sette i fotoinserimenti relativi al viadotto "Montagna".

Di seguito si riporta l'identificazione dei punti di vista rimandando all'elaborato sopracitato per una miglior comprensione.

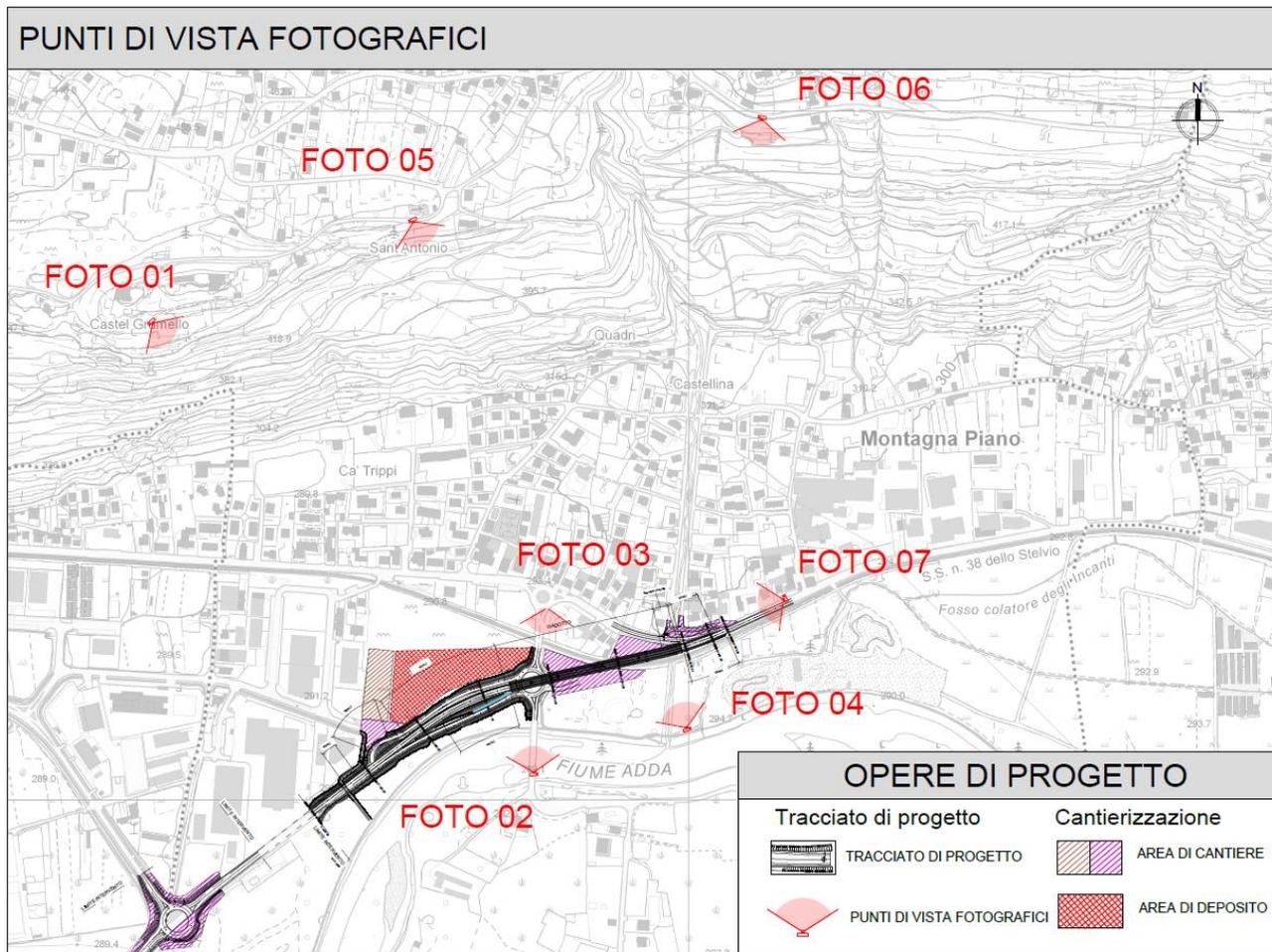


Figura 11 – Punti di vista dei foto-inserimenti riportati nell'elaborato "Fotosimulazioni Viadotto", cod.T00IA03AMBFO02

3 Risposta al Punto 3

3.1 Valutazione dell'impatto del cavalcavia sull'intorno

Al fine di valutare correttamente l'impatto del cavalcavia sull'intorno, si richiedono sezioni longitudinali e trasversali ambientali quotate, mancanti nella relazione paesaggistica e dettagli relativi alle cromie e ai trattamenti delle parti in cemento a vista, tanto delle pile di sostegno che dei muri laterali emergenti da terra, come riportato nelle sezioni costruttive;

RISPOSTA:

Relativamente all'opera in viadotto nell'ambito della Conferenza di Servizi preliminare tenutasi sul PFTE dell'intervento in analisi, la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Como, Lecco, Monza-Brianza, Pavia, Sondrio e Varese, con nota MIC_SABAP-CO-LC prot. n. 27444-P del 28.10.2022, per quanto riguarda gli aspetti di tutela paesaggistica, si è espressa scrivendo che "le opere in oggetto, per la

loro natura e consistenza, non arrecano sostanziale pregiudizio ai valori paesaggistici delle aree sottoposte a tutela ai sensi dell’art. 142 c.1 lett. c) del D. Lgs. 42/2004 (area di rispetto al fiume Adda e al torrente Davaglione)”, esprimendo conseguentemente un parere favorevole di massima alle opere, con richiesta di approfondimenti nelle successive fasi – cfr. elaborato “Relazione tecnica generale”, cod. T00EG00GENRE01. Per quanto concerne il viadotto è stato richiesto in particolare di “approfondire con adeguati dettagli costruttivi le spalle del ponte e dunque i prospetti longitudinali oltre alle modalità di realizzazione dei rivestimenti in pietra previsti”.

Durante la progettazione definitiva dell’intervento in argomento, al fine di integrare al meglio l’opera strutturale nel contesto paesaggistico e di conferire al contempo un’elevata qualità architettonica, sono stati sviluppati specifici studi finalizzati ad individuare una soluzione inserita organicamente nel territorio attraversato, valutando, in particolar modo, le condizioni percettive e i cromatismi dei singoli elementi strutturanti il contesto interessato. A tal uopo, sono state anche prese in considerazione le “*linee guida inerenti la progettazione paesistica delle infrastrutture della mobilità*” riportate nel Piano Paesaggistico Regionale (PPR) volume 7.

Per la definizione delle finiture, della scelta dei materiali e caratterizzazioni cromatiche è stata redatta un’analisi del sistema estetico percettivo che ha guidato le scelte architettoniche dell’opera, per completezza si rimanda agli elaborati “*Studio di Inserimento architettonico - Relazione*”, cod. T00IA00ARCRE01, e “*Pianta prospetti e sezioni delle opere di inserimento architettonico*”, cod. T00IA00ARCDI01.

Il suddetto studio è stato redatto delineando, all’interno dell’intero progetto, le opere d’arte a maggior impatto e delle quali è stata possibile una definizione di una tipologia architettonica e di finitura. Sono stati esclusi quindi le opere e le finiture che non avevano margini di variazione quali l’andamento planimetrico del tracciato piuttosto della definizione della finitura della pavimentazione stradale, in quanto legati ad una necessità progettuale e di uniformità oggettiva in fase di raccordo all’opera già esistente.

In tale studio è stata data particolare importanza all’integrazione nel paesaggio delle opere architettoniche, con particolare riferimento anche alle spalle del nuovo viadotto ed ai muri di sostegno delle rampe di connessione della SS 38 con il nuovo viadotto. La scelta dei materiali è stata ispirata, in particolare, allo stato attuale del contesto territoriale. Per questo motivo è stato scelto di optare per il rivestimento, tramite posa manuale, delle spalle e dei muri di sostegno con bozze di pietra locale dello spessore minimo di 10 cm per permettere il mantenimento delle fughe più libere possibili e poter simulare i muri a secco dei vigneti terrazzati.

Relativamente ai conci costruttivi delle travi del viadotto è stata scelta la finitura in Corten (RAL 8012) che meglio rispecchia le tonalità di colore utilizzate e si inserisce in uno sfondo naturale rappresentato dalle formazioni vegetazionali ripariale da un lato e lo sfondo dei vigneti terrazzati dall’altro. La stessa finitura sarà applicata all’orditura delle travi di sostegno del pacchetto stradale che rimarranno a vista nella terza e quarta campata in direzione Tirano. Invece, la prima campata, che sormonta la rotatoria in progetto con la SP 19, e la seconda campata saranno equipaggiate con una carenatura piana dello stesso colore (RAL 8012), posta ad una distanza minima fra intradosso e quota piano stradale sottostante, che coprirà l’orditura delle travi di sostegno dell’impalcato stradale e delle varie tubazioni e cavidotti necessari per il passaggio dei sottoservizi e degli scarichi. Infine, le pile ed i pulvini saranno lasciati in cemento pigmentato in pasta RAL 7047.

Quanto suddetto è meglio rappresentato nel nuovo elaborato di progetto dal titolo "Sezioni tipo e dettagli interventi di inserimento paesaggistico, ambientale e architettonico Viadotto", cod. T00IA03AMBCT20.

Le soluzioni di progetto individuate sono quindi state guidate dalla precisa volontà di conferire elevata qualità architettonica a tutti gli elementi funzionali, strutturali e tecnologici afferenti all'infrastruttura, prevedendo scelte cromatiche e materiche che siano in armonia con il paesaggio circostante.

A titolo rappresentativo si riporta la fotosimulazione della prima campata del viadotto (cd. "Montagna"), che sormonta la rotatoria in progetto con la SP 19.



Figura 12 - Fotosimulazione del viadotto che sormonta la rotatoria in progetto con la SP 19



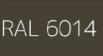
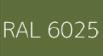
Figura 13 - Dettagli cromatici della fotosimulazione del viadotto

PROGETTO DEFINITIVO

Relazione tecnica di riscontro alle richieste di integrazioni VIA – Ministero della Cultura

Si riporta nel seguito un abstract dell'elaborato "Studio di Inserimento architettonico - Relazione", cod. T00IA00ARCRE01, che riporta le indicazioni sulle scelte dei materiali risultate dagli studi effettuati.

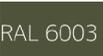
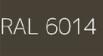
Componente "Agricolo (vigneti e terrazzamenti)"

APPLICAZIONE DIRETTA	COLORI SIMILARI	COLORI COMPLEMENTARI
		
		
		

Componente "Urbanizzato infrastrutture"

APPLICAZIONE DIRETTA	COLORI SIMILARI	COLORI COMPLEMENTARI
		
		
		

Componente "Vegetazione ripariale"

APPLICAZIONE DIRETTA	COLORI SIMILARI	COLORI COMPLEMENTARI
		
		
		

Componente cromatica RAL selezionata e applicazioni in progetto



Viadotto: RAL 8012 rosso-mattone "Corten" che richiama lo sfondo dei terrazzamenti in pietra sul versante Retico e la vegetazione ripariale in veste autunno invernale di sfondo guardando l'opera verso il versante Orobico.

Pile e Pulvini: RAL 7047 che richiama i colori dell'ambiente urbanizzato in cui si inserisce l'opera.

Spalle viadotto ed opere di sostegno: rivestimento, tramite posa manuale, con bozze di pietra locale che richiama i muri a secco dei vigneti terrazzati.

3.2 Chiarimenti in merito alla forma della parte sommitale della pila

Si richiedono, sempre in relazione alle opere strutturali, chiarimenti in merito alla forma della parte sommitale della pila, rappresentata in modo differente nella sezione caratteristica n. 15 (elaborato 306), e nella sezione longitudinale (elaborato 341)

RISPOSTA:

Premettendo che gli elaborati soprarichiamati (nn. 306 e 341) fanno riferimento alla documentazione progettuale del PFTE, si rappresenta che l’elaborato 306 riporta la sezione 15 del viadotto in corrispondenza della pila, sezionata ortogonalmente all’asse stradale (vista frontale), dove è visibile il pulvino, invece l’elaborato 341 mostra il prospetto longitudinale del viadotto che seziona le pile parallelamente all’asse stradale (vista laterale) e pertanto restituisce un punto di vista diverso rispetto all’altro elaborato.

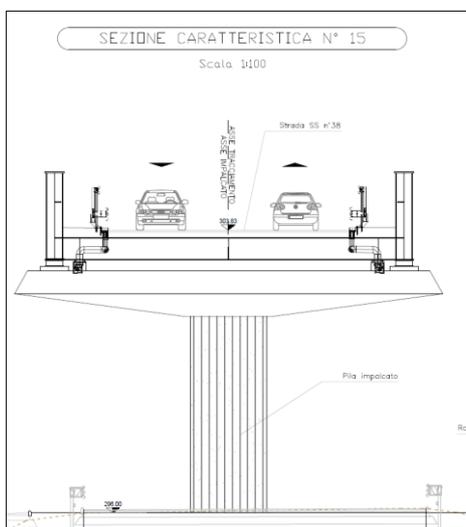


Figura 14 – Stralcio elaborato n. 306 (PFTE)

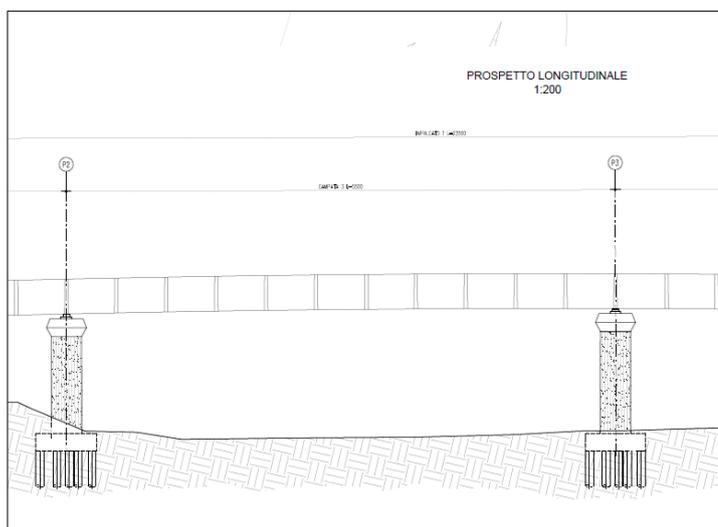


Figura 15 – Stralcio elaborato n. 341 (PFTE)

Ad ogni modo, il progetto definitivo (PD) in argomento, che sviluppa la soluzione progettuale scelta, riporta i dettagli delle pile e del pulvino negli elaborati relativi al progetto strutturale (cfr. capitolo di progetto 06 - Opera d'arte/06.01 - Viadotto Montagna, come elaborati “Carpenteria pila1-3”, cod. T00VI01STRCP03-5) e negli elaborati facenti parte dello Studio di Impatto Ambientale (cfr. elaborato “Sezioni tipo interventi di inserimento paesaggistico, ambientale e architettonico”, cod. T00IA30AMBSZ02) e della Relazione Paesaggistica (cfr. elaborato “Sezioni tipo e dettagli interventi di inserimento paesaggistico, ambientale e architettonico Viadotto”, cod. T00IA03AMBCT20).

Infine, si segnala che nell’approfondimento progettuale da PFTE a PD, la forma del pulvino (parte sommitale della pila) è stata resa più squadrata e quindi, anche, più simile ad altri viadotti già presenti lungo la SS 38, come nell’intorno della città di Sondrio (cfr. elaborato “Studio di inserimento architettonico - Relazione”, cod. T00IA00ARCRE01).

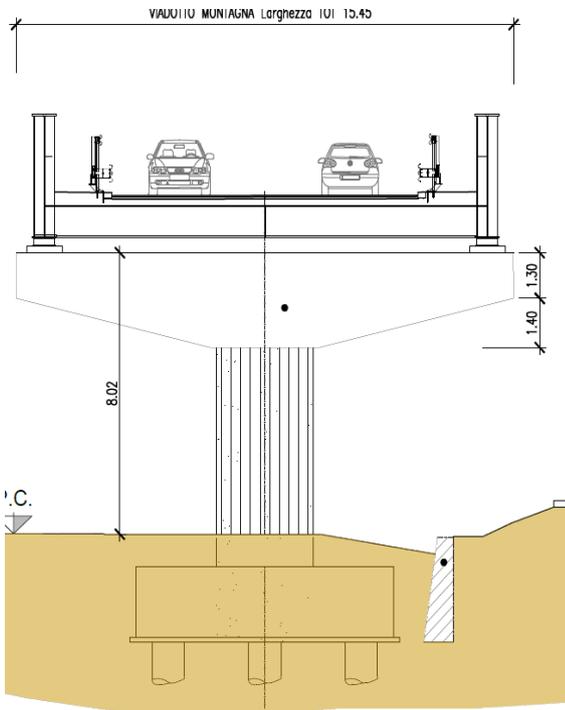


Figura 16 - Vista frontale Pila-Pulvino - stralcio elaborato cod. T00IA03AMBCT20 (PD)

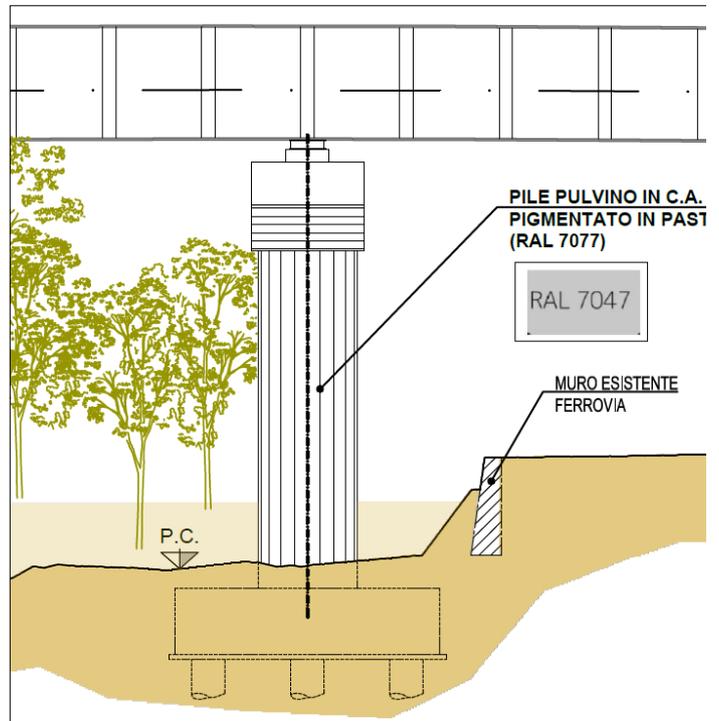


Figura 17 - Vista laterale Pila-Pulvino - stralcio elaborato cod. T00IA03AMBCT20 (PD)



Figura 18 - Stralcio rendering Pila-Pulvino