

PI 2015

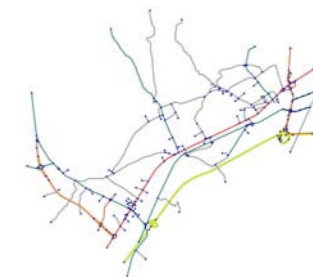
Comune/Città di Montecchio Maggiore

Piano degli Interventi (PI)
(Legge Regionale n. 11/2004 e s.m.i.)

ABACO DEI MATERIALI DELLA SR11 STRADA MERCATO
Book di studio e di indirizzo per la progettazione della Strada Mercato

Elaborato 07

LA RETE INFRASTRUTTURALE



ANALISI E LETTURE TEMATICHE



L'ASSE DELLA SR11 - STUDIO2004



ABACO DEI MATERIALI

LA RETE INFRASTRUTTURALE

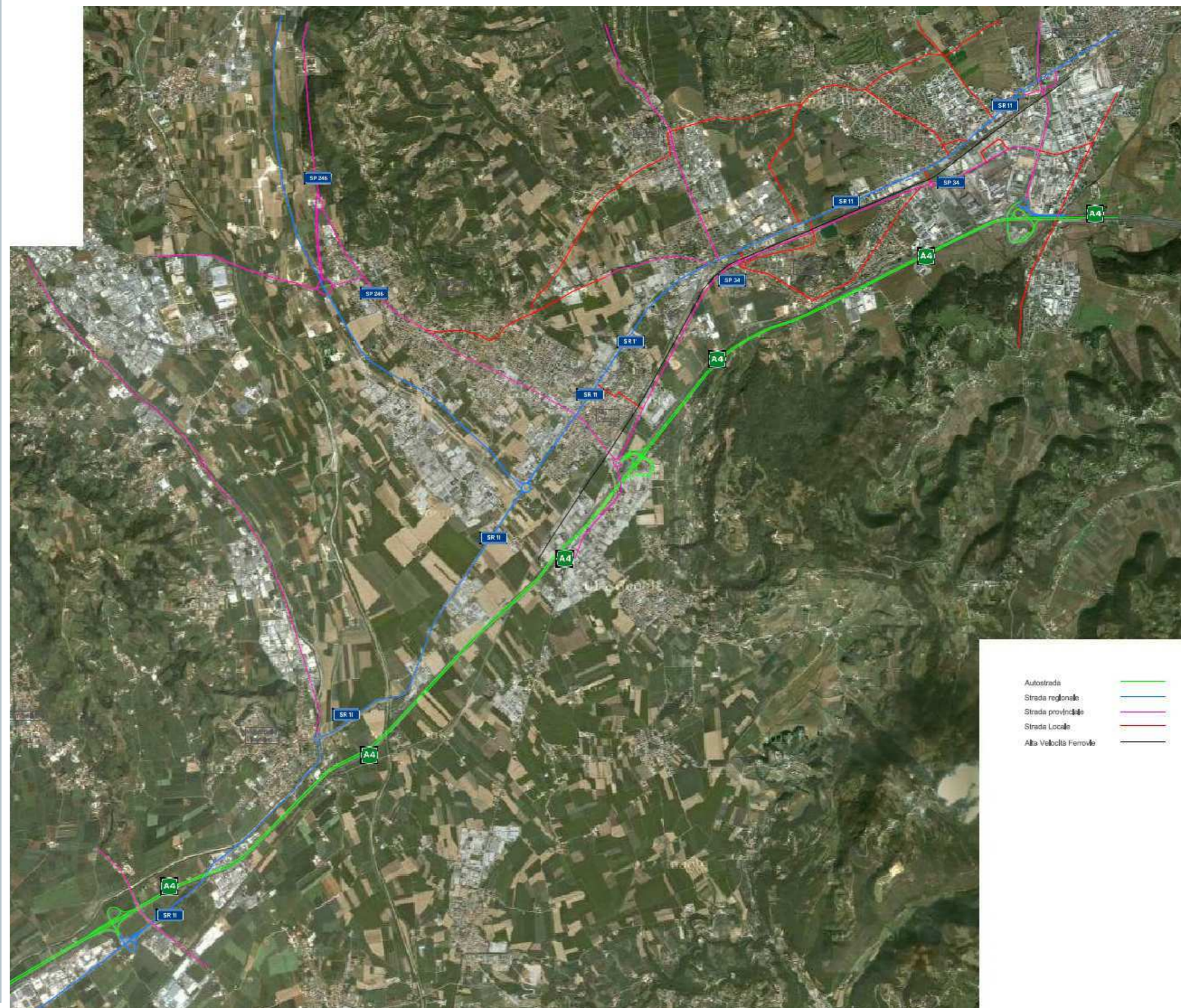


La rete stradale oggetto di studio consiste nel tratto di SR 11 compreso tra Gambellara e Vicenza, e nelle strade ad essa afferenti all'interno di tale tratto. Essa è delimitata ad Ovest con l'intersezione a livelli sfalsati della SR 11 con l'autostrada A4 nel comune di Gambellara; ad Est con l'intersezione tra la SR 11 e la tangenziale Ovest di Vicenza (Viale del Sole). A Nord l'area di studio è delimitata dalle propaggini sud-orientali dei Monti Lessini, a Sud da quelle nord-occidentali dei Monti Berici.

L'area, in tutto o in parte, i territori dei seguenti comuni: Gambellara, Montebello Vicentino, Montecchio Maggiore, Sovizzo, Altavilla Vicentina, Creazzo, Vicenza.

Complessivamente il numero di abitanti dei suddetti Comuni conta circa 179.550 persone. In particolare Il comune di Vicenza, capoluogo di provincia, Il comune di Montecchio Maggiore, Il comune di Creazzo, il comune di Altavilla, il comune di Sovizzo, il comune di Gambellara e il comune di Montebello Vicentin.

La rete stradale inclusa nell'analisi comprende diverse tipologie di strade.



SR11 Padana Superiore

La ex Strada Statale 11 Padana Superiore (SS 11), ora Strada Provinciale 11 Padana Superiore (SP 11), prima dell'arrivo delle autostrade era l'arteria principale del Nord Italia. Nel tratto considerato, la strada ha caratteristiche di tipo urbano: è a singola corsia per senso di marcia, con carreggiata unica. La larghezza delle corsie è variabile. Essa attraversa centri abitati con incroci di vario tipo (rotatorie, semafori, precedenza semplice). Ad essa confluiscono numerose strade locali nonché accessi diretti a proprietà private. La strada in oggetto è notoriamente fortemente trafficata durante le ore diurne dei giorni infrasettimanali. Essa si colloca tra le strade più trafficate della Provincia, con frequenti esaurimenti della capacità e conseguenti accodamenti anche chilometrici che si protraggono anche alle strade ad essa affluenti.

01 Autostrada A4

Parallelamente alla SR 11 e alla Linea Ferroviaria, a sud di queste corre l'autostrada A4 (detta anche Serenissima nel suo tratto centrale), arteria principale della zona e dell'intero nord Italia, senza soluzione di continuità. Numerose sono le interconnessioni con le altre grandi arterie autostradali. L'A4 è costituita principalmente, nel tratto tra Torino e Venezia, da tre corsie più corsia d'emergenza. L'autostrada è in gestione nel tratto Brescia - Padova ad Autostrada BS-VR-VI-PD S.p.A. La carreggiata è composta da tre corsie (ognuna delle quali da 3,75 m di larghezza) più la corsia di emergenza (larga 3,0 m) per ogni senso di marcia. Le due carreggiate sono separate da uno spartitraffico centrale largo minimo 2,60 metri ed è presente inoltre un ciglio stradale largo 1 metro. Sono stati registrati negli ultimi anni valori di Traffico Medio Giornaliero di circa 290.000 veicoli, di cui circa il 25% pesanti. L'autostrada si collega al tratto di SR 11 considerato alle due estremità, ed in particolare ad Ovest con la SP500 ad Alte Ceccato, in corrispondenza del casello di Montecchio Maggiore, ed ad Est con Viale del Sole (SS46), in corrispondenza del casello di Vicenza Ovest.

02 Strada Provinciale 34 "del Melaro"

La Strada Provinciale 34 è contenuta interamente nel territorio oggetto di studio. Essa parte a sud-ovest in corrispondenza del casello autostradale di Montecchio Maggiore e si mantiene pressoché parallela alla SR 11 ma a sud della ferrovia. Termina poi in corrispondenza della zona industriale di Vicenza. Il tratto considerato è di circa 7,5 km. Essa comunica con la SR 11, oltre che agli estremi del tratto considerato (SP246 e SS 46) in altri 4 punti: uno a Montecchio Maggiore, due ad Altavilla e uno a Creazzo. Nell'intero tratto essa presenta una carreggiata a doppio senso di marcia e una corsia per senso di marcia. La larghezza della carreggiata è variabile. Essa è interrotta da intersezioni a rotatoria e semaforiche.

Strada Provinciale 246 "di Recoaro"

La Strada Provinciale 246 attraversa l'intera valle dell'Agno, da Recoaro Terme a Montecchio Maggiore. Presenta nell'intero tratto doppio senso di marcia e una corsia per senso di marcia. Essa attraversa numerosi centri abitati di piccola dimensione. Nel tratto considerato la SP 246 parte dal casello autostradale di Montecchio Maggiore, attraversa la frazione di Alte Ceccato e successivamente l'abitato di Montecchio Maggiore, fino a congiungersi a nord di quest'ultimo con la nuova tangenziale. Essa è interrotta da numerose intersezioni a rotatoria e semaforiche.

Tangenziale di Montecchio Maggiore (SP 246 var)

La tangenziale di Montecchio Maggiore parte dalla SR 11 a sud-ovest del suddetto Comune e termina a nord-ovest dello stesso. Presenta nell'intero tratto doppio senso di marcia e due corsie per senso di marcia. La strada ha caratteristiche di extraurbana principale, senza intersezioni. I collegamenti sono gestiti con svincoli e sovrappassi.

03

01



04

02

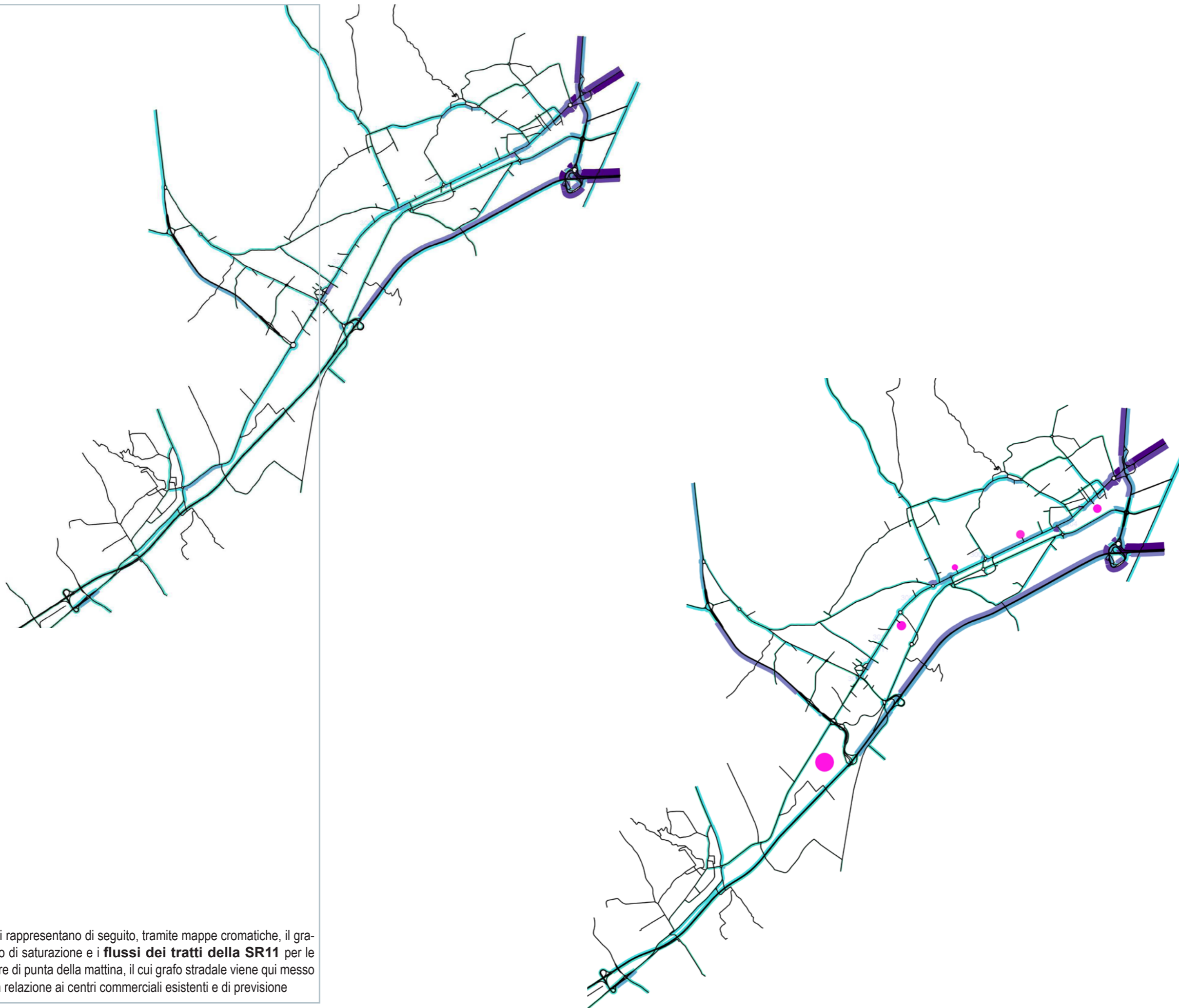


03

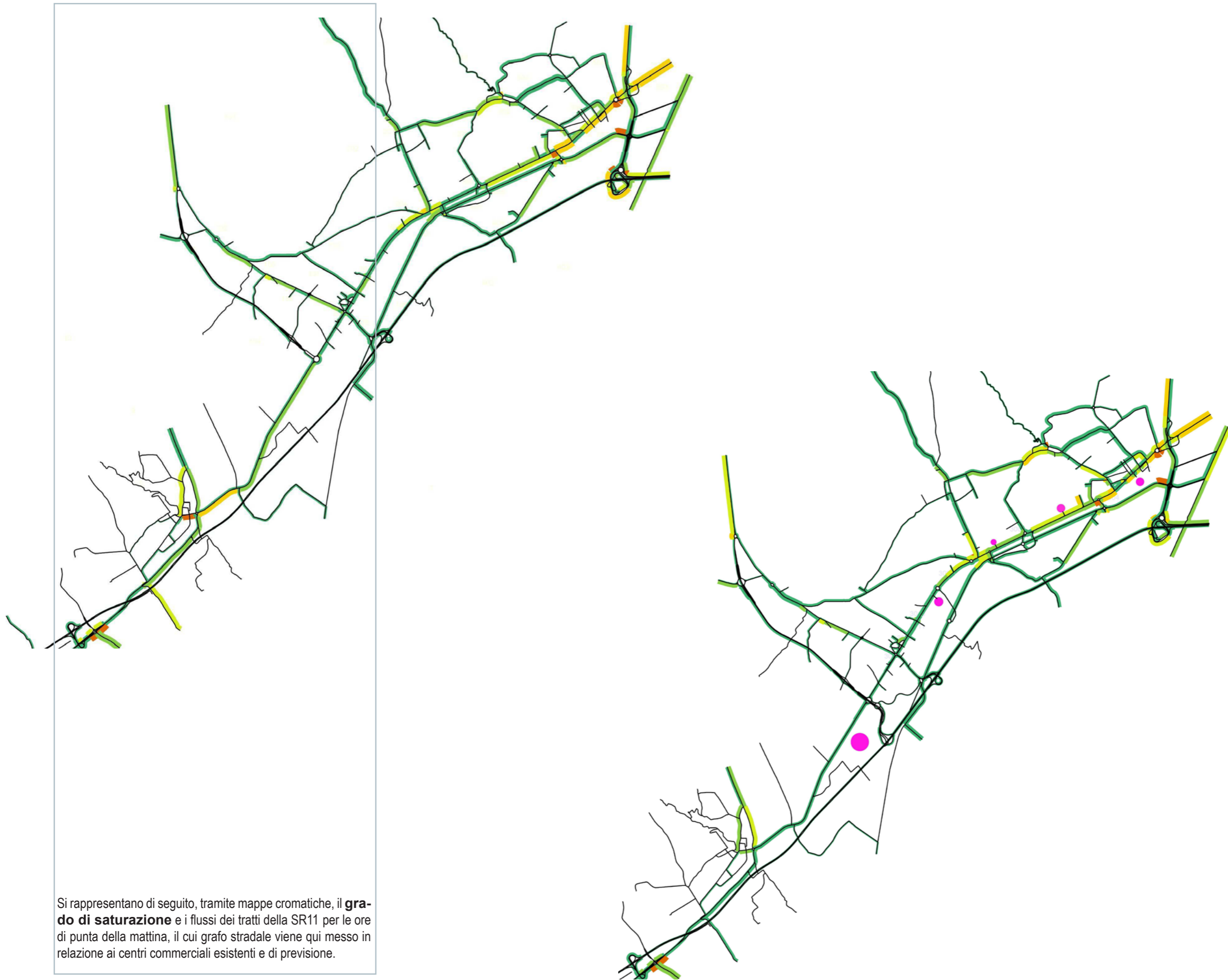


04



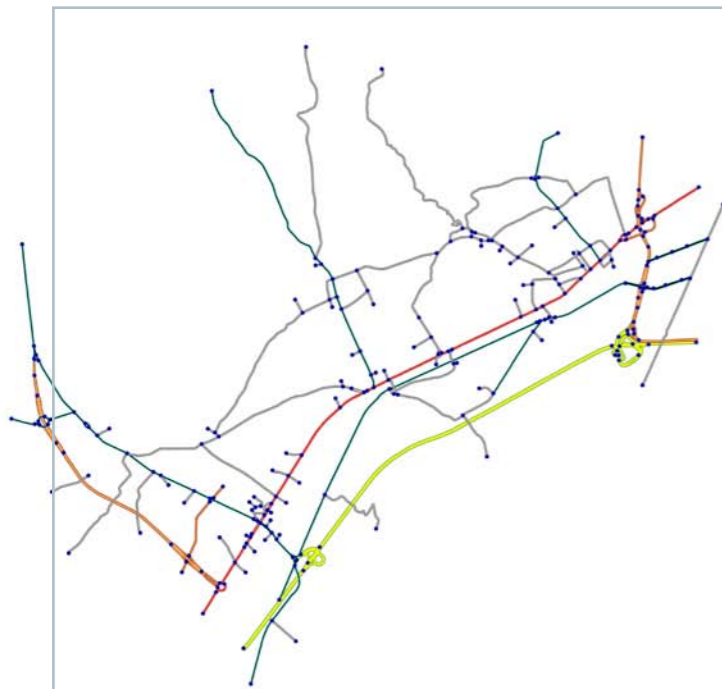


Si rappresentano di seguito, tramite mappe cromatiche, il grado di saturazione e i **flussi dei tratti della SR11** per le ore di punta della mattina, il cui grafo stradale viene qui messo in relazione ai centri commerciali esistenti e di previsione



Si rappresentano di seguito, tramite mappe cromatiche, il **grado di saturazione** e i flussi dei tratti della SR11 per le ore di punta della mattina, il cui grafo stradale viene qui messo in relazione ai centri commerciali esistenti e di previsione.

SATURAZIONE	
Saturazione TPr (PA)	
Saturazione TPr (PA)	
■	<= 60
■	<= 70
■	<= 80
■	<= 90
■	<= 100
■	> 100



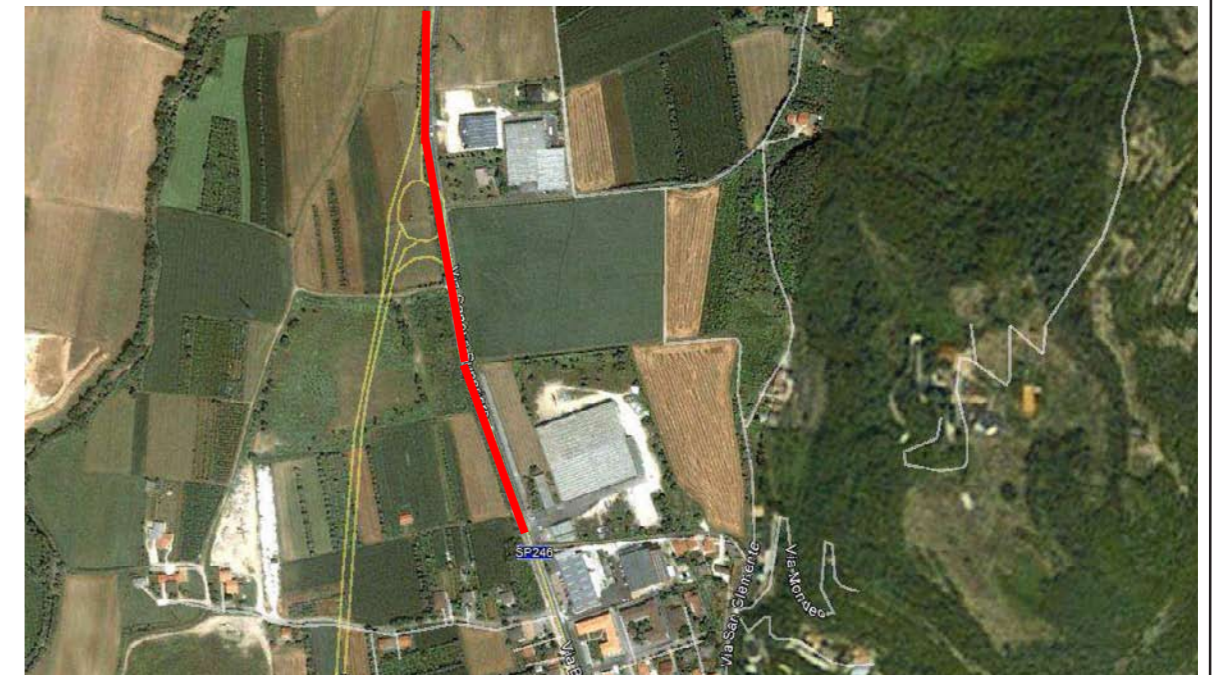
Si procede ad analizzare nel dettaglio l'area compresa tra i comuni di Montecchio Maggiore e Vicenza risultata maggiormente critica in termini di saturazione dall'analisi precedentemente condotta.

La tipizzazione della rete è necessaria al fine di individuare la gerarchia degli archi costituenti il grafo. Grazie alla tipizzazione del grafo e al rilievo puntuale delle intersezioni è possibile regolare il transito dei veicoli in modo aderente alla realtà.

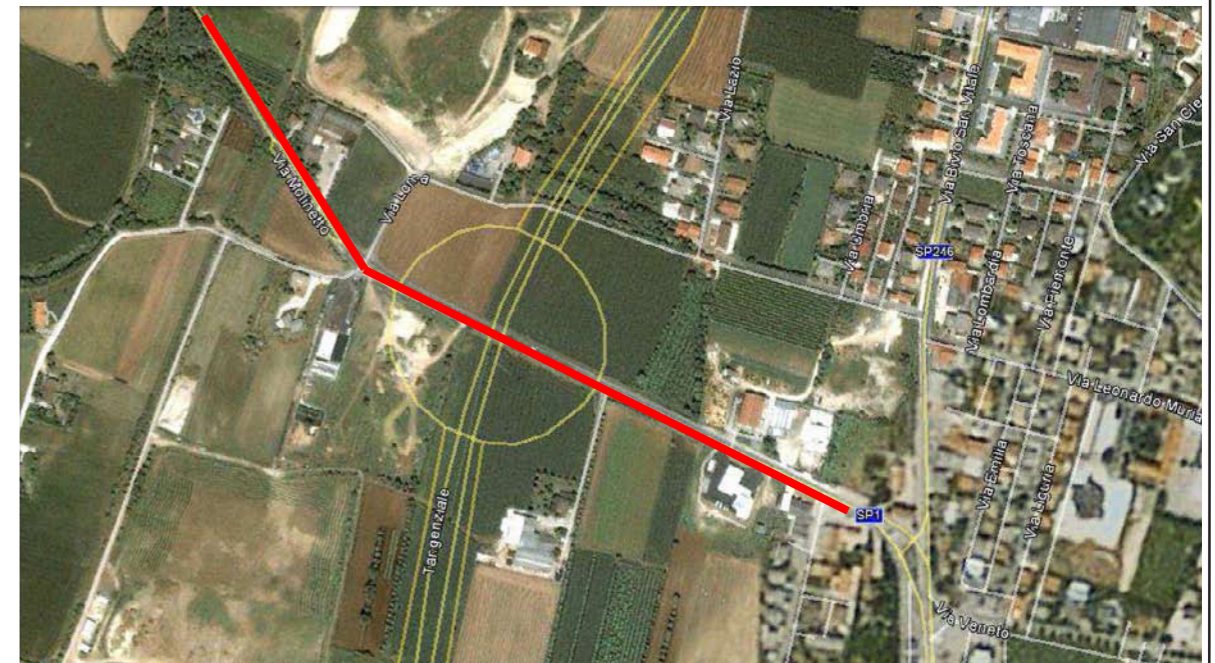
In particolare la tipizzazione della rete ha individuato le seguenti macro-tipologie di strade:

- Autostrade: a cui appartiene il tratto di **Autostrada A4** da Montecchio Maggiore a Vicenza Ovest;
- Strade extraurbane principali: a cui appartengono a) **La tangenziale di Montecchio Maggiore** e b) La tangenziale Ovest di Vicenza;
- Strade extraurbane secondarie tipo 1: a cui appartengono le arterie più importanti della rete extraurbana esterna alle arterie già definite. E' possibile associare a tale gruppo: a) **La SR 11**; b) **La SP 34**;
- Strade extraurbane secondarie tipo 2: a cui appartengono le arterie extracomunali ma di importanza minore rispetto le precedenti: a) SP 2; b) **SP246**; c) SP 35.
- Strade urbane locali: tutte le altre strade.

Via Canova Superiore
 Numero corsie senso 1 - 1
 Numero corsie senso 2 - 1
 Senso unico - no
 Larghezza - 10m

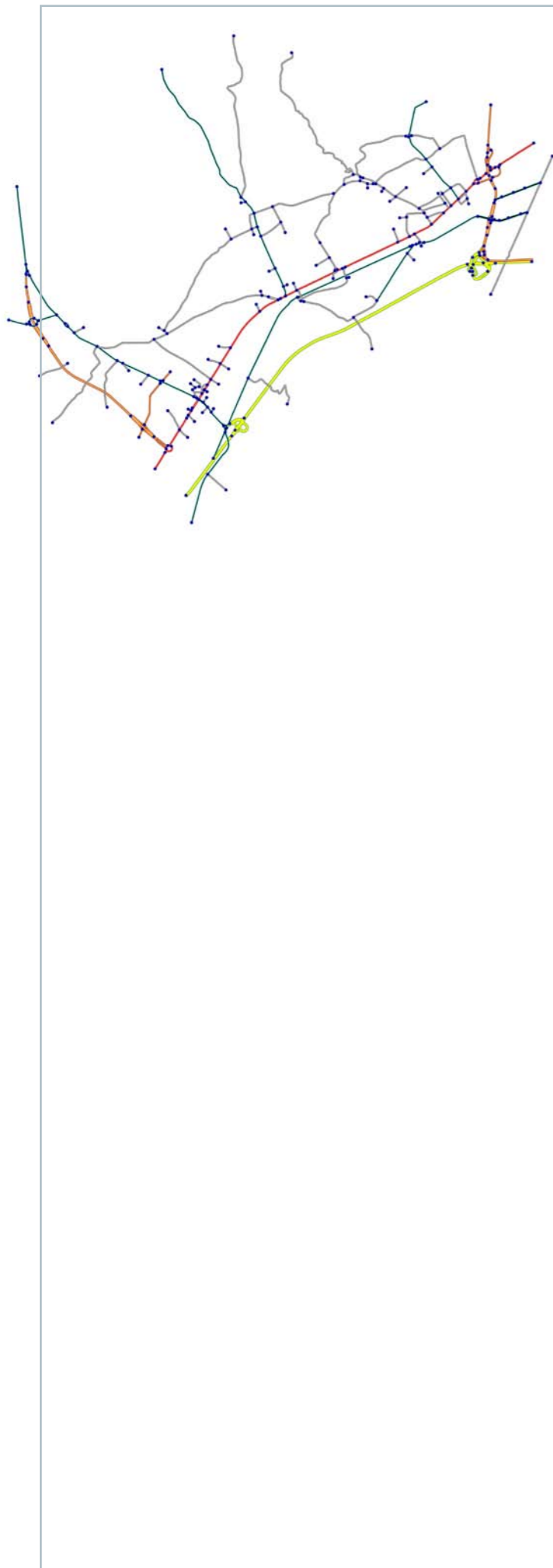


Via Molinetto
 Numero corsie senso 1 - 1
 Numero corsie senso 2 - 1
 Senso unico - no
 Larghezza - 10m



Via Bivio San Vitale
 Numero corsie senso 1 - 1
 Numero corsie senso 2 - 1
 Senso unico - no
 Larghezza - 10m





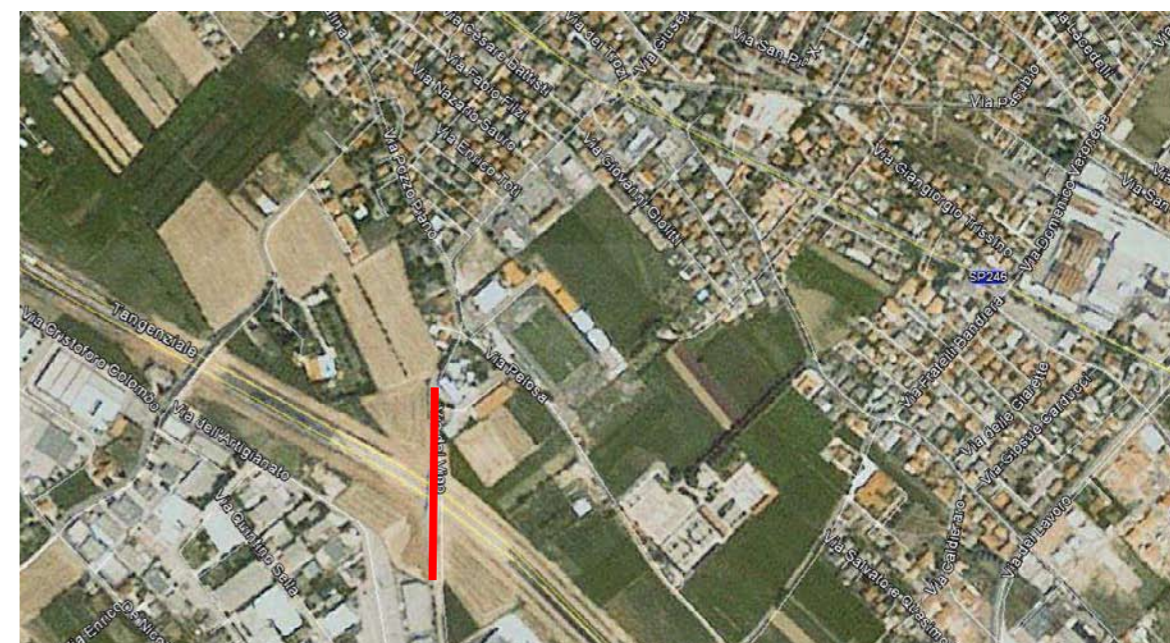
Via Valle della vittoria
 Numero corsie senso 1 - 1
 Numero corsie senso 2 - 1
 Senso unico - no
 Larghezza - 10m

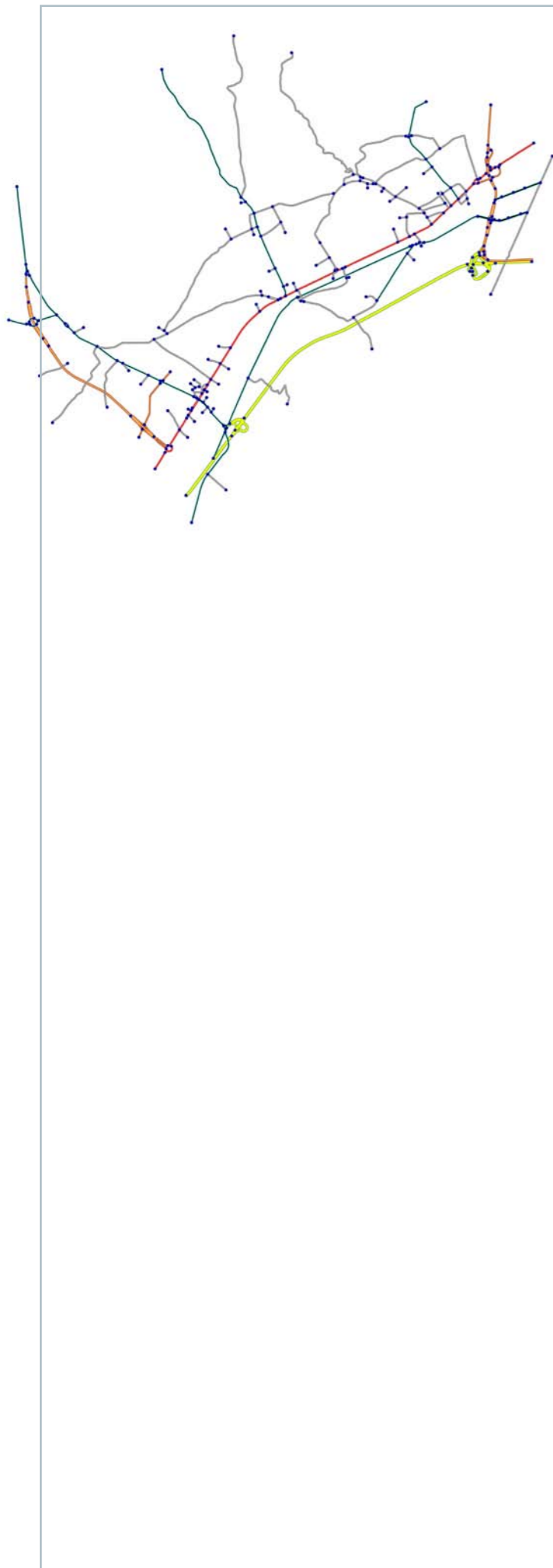


Viale europa
 Numero corsie senso 1 - 1
 Numero corsie senso 2 - 1
 Senso unico - no
 Larghezza - 10m

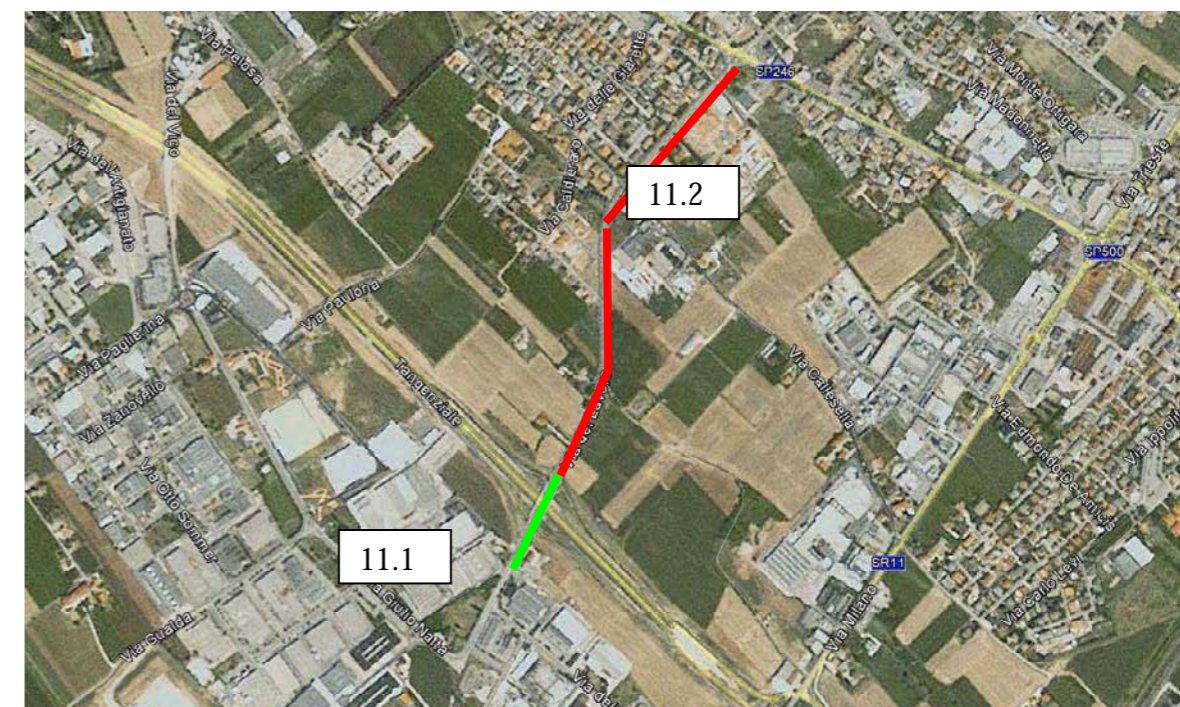


Via del vigo
 Numero corsie senso 1 - 1
 Numero corsie senso 2 - 1
 Senso unico - no
 Larghezza - 10m

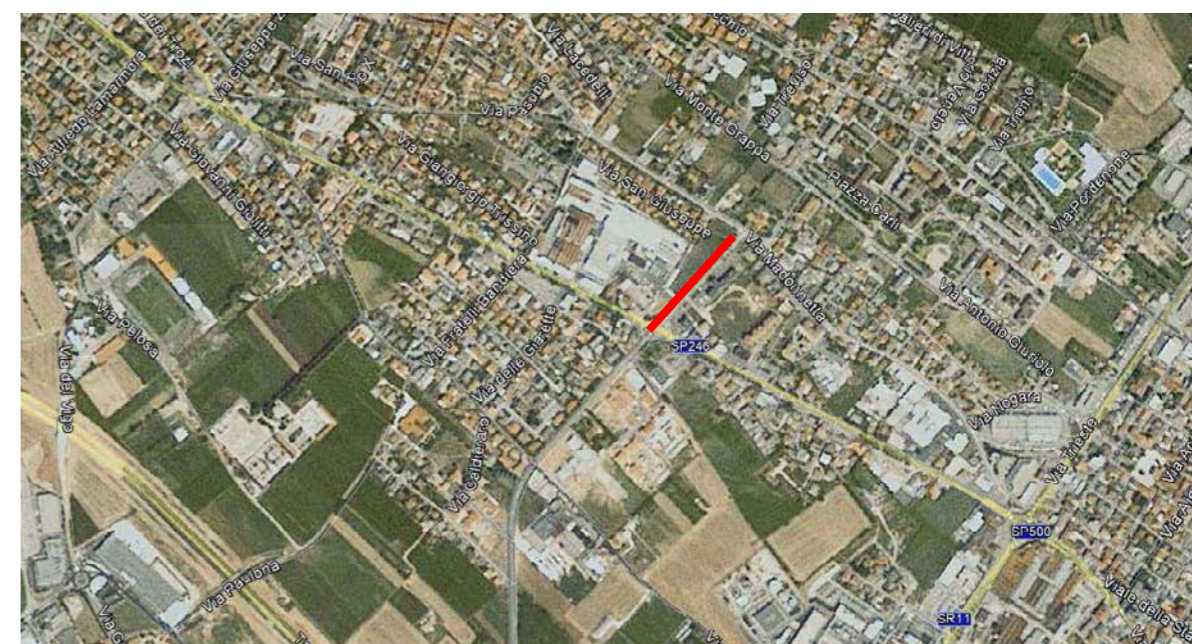




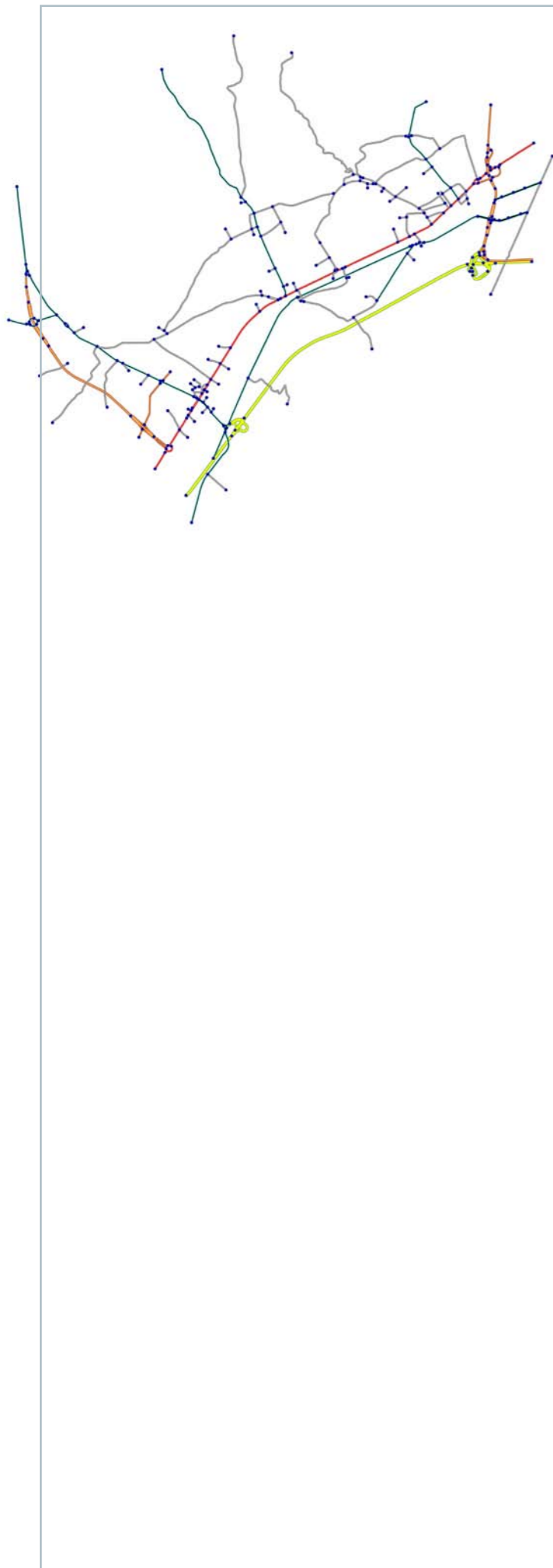
Via degli alberi
 Numero corsie senso 1 - 1
 Numero corsie senso 2 - 1
 Senso unico - no
 Larghezza - 10m



Via del lavoro
 Numero corsie senso 1 - 1
 Numero corsie senso 2 - 1
 Senso unico - no
 Larghezza - 15m



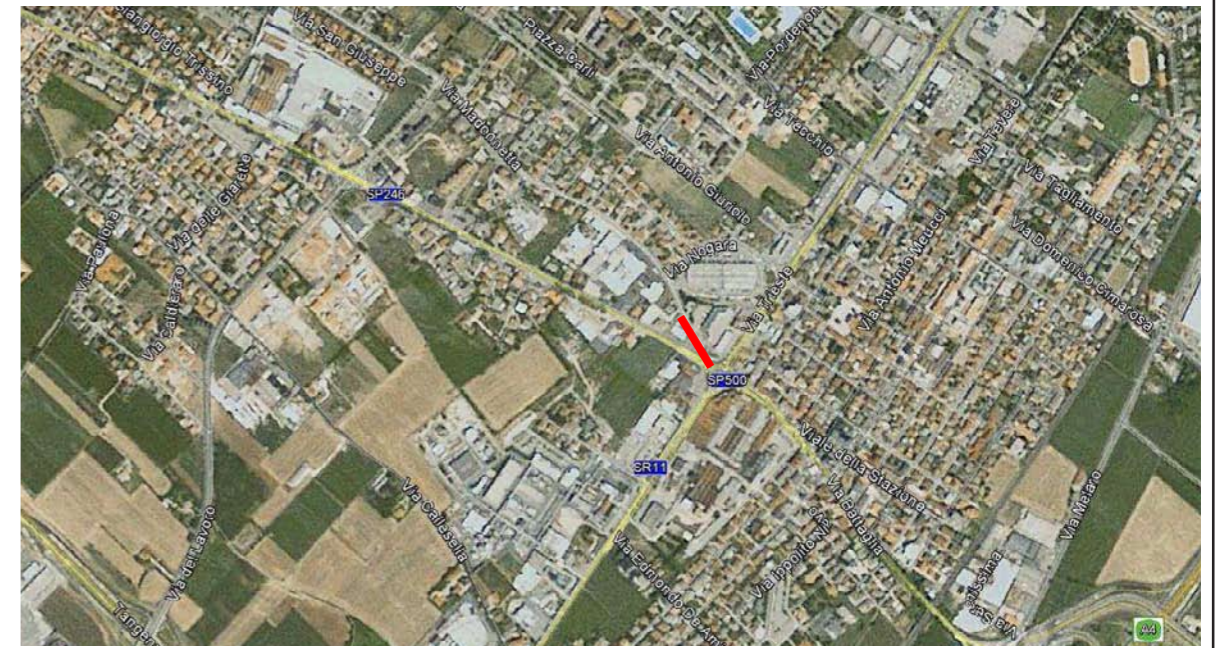
Via Generale della Chiesa
 Numero corsie senso 1 - 1
 Numero corsie senso 2 - 1
 Senso unico - no
 Larghezza - 10m

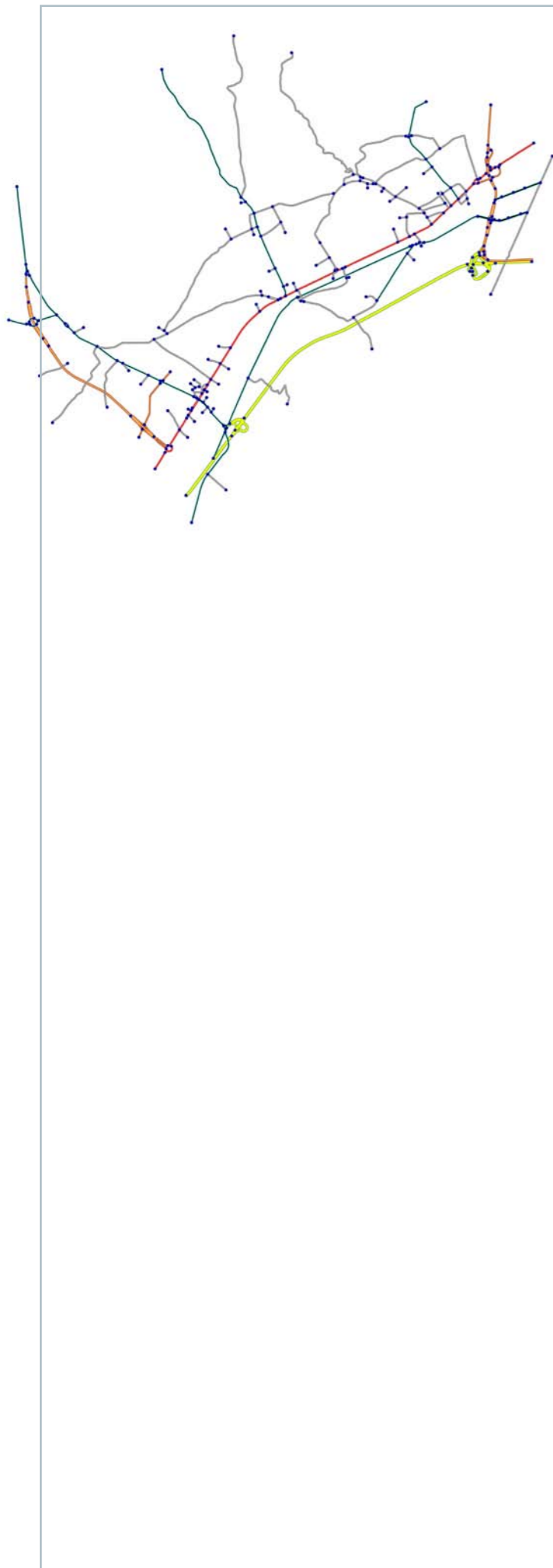


Via madonnetta
 Numero corsie senso 1 - 1
 Numero corsie senso 2 - 1
 Senso unico - no
 Larghezza - 10m

Via Milano SR11
 Numero corsie senso 1 - 1
 Numero corsie senso 2 - 1
 Senso unico - no
 Larghezza - 10m

Viale Trieste SR11
 Numero corsie senso 1 - 1
 Numero corsie senso 2 - 1
 Senso unico - no
 Larghezza - 10m





Via techio
 Numero corsie senso 1 - 1
 Numero corsie senso 2 - 1
 Senso unico - no
 Larghezza - 10m

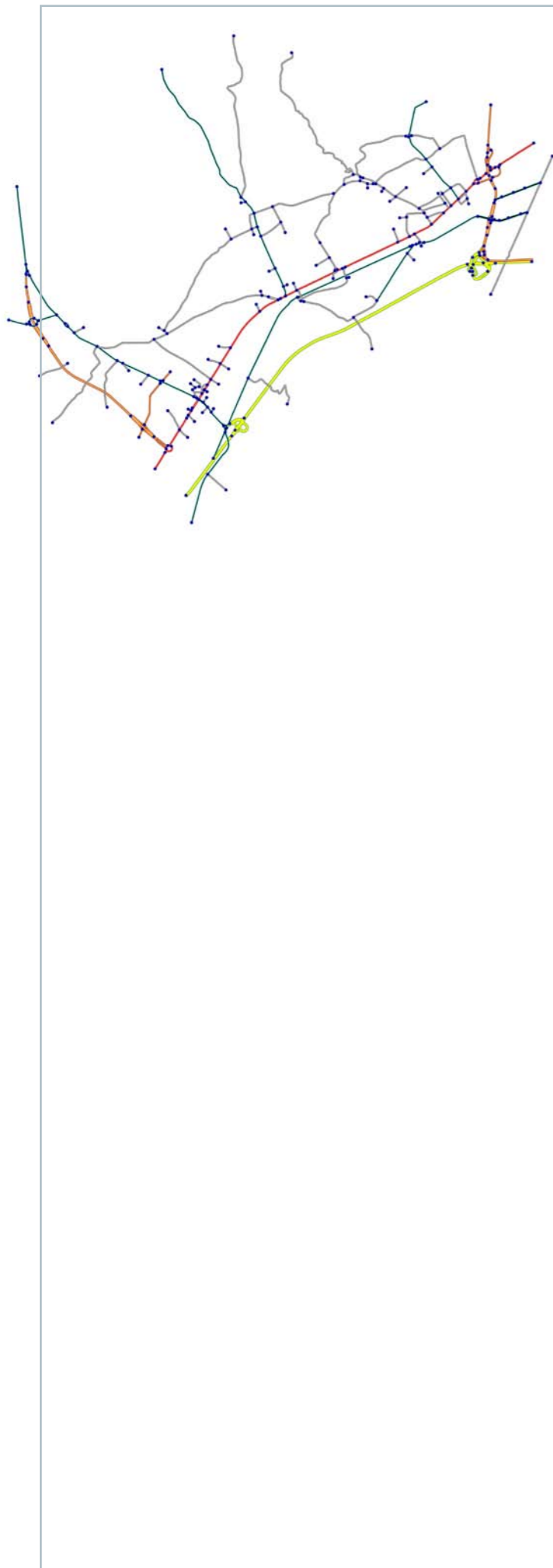


Via lorenzoni
 Numero corsie senso 1 - 1
 Numero corsie senso 2 - 1
 Senso unico - solo bus urbano
 Larghezza - 10m



Via Alcide De Gasperi
 Numero corsie senso 1 - 1
 Numero corsie senso 2 - 1
 Senso unico - no
 Larghezza - 8m





Via g. matteotti
 Numero corsie senso 1 - 1
 Numero corsie senso 2 - 1
 Senso unico - no
 Larghezza - 8m

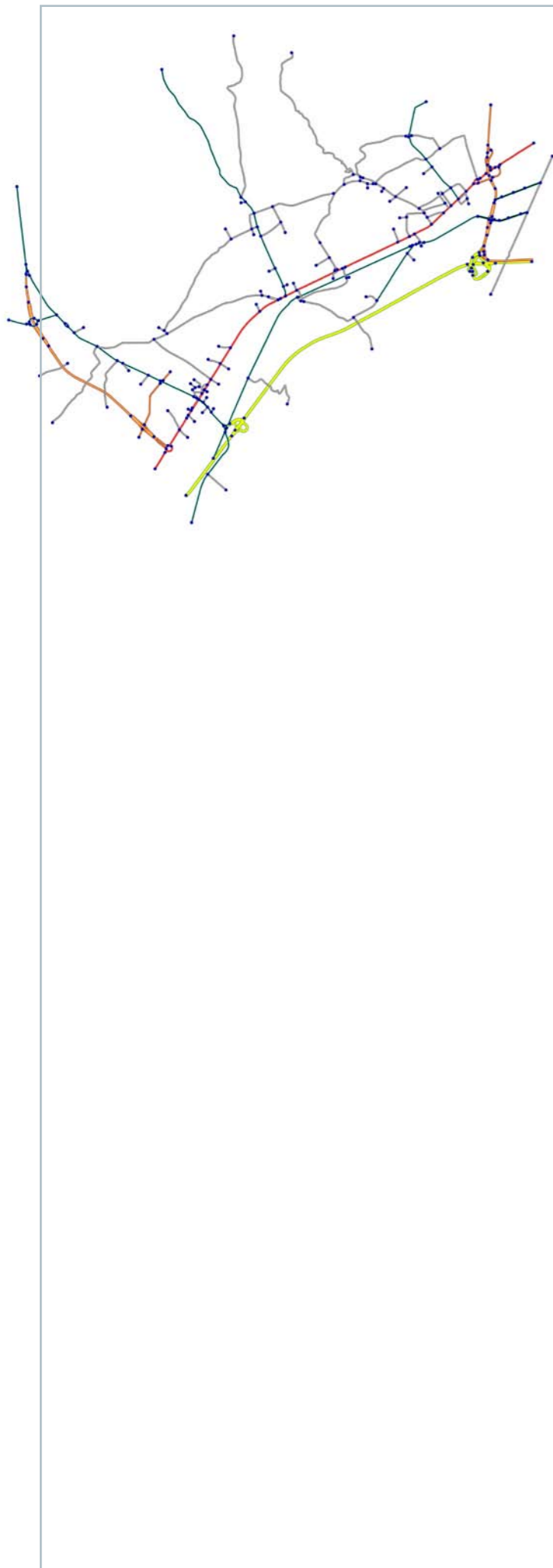


Via vescovo carlassaro
 Numero corsie senso 1 - 1
 Numero corsie senso 2 - 1
 Senso unico - no
 Larghezza - 8m



Via dottor lombardi
 Numero corsie senso 1 - 1
 Numero corsie senso 2 - 1
 Senso unico - no
 Larghezza - 8m





Via dell'industria
 Numero corsie senso 1 - 1
 Numero corsie senso 2 - 1
 Senso unico - no
 Larghezza - 8m

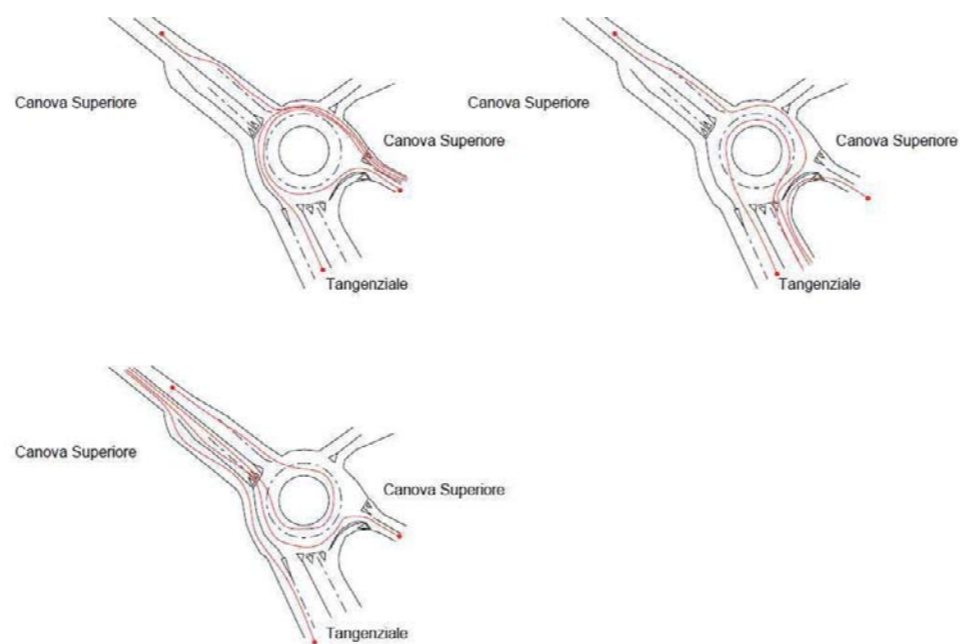
Via mascagni
 Numero corsie senso 1 - 1
 Numero corsie senso 2 - 1
 Senso unico - no
 Larghezza - 8m

Via battaglia
 Numero corsie senso 1 - 2
 Numero corsie senso 2 - 2
 Senso unico - no
 Larghezza - 15m

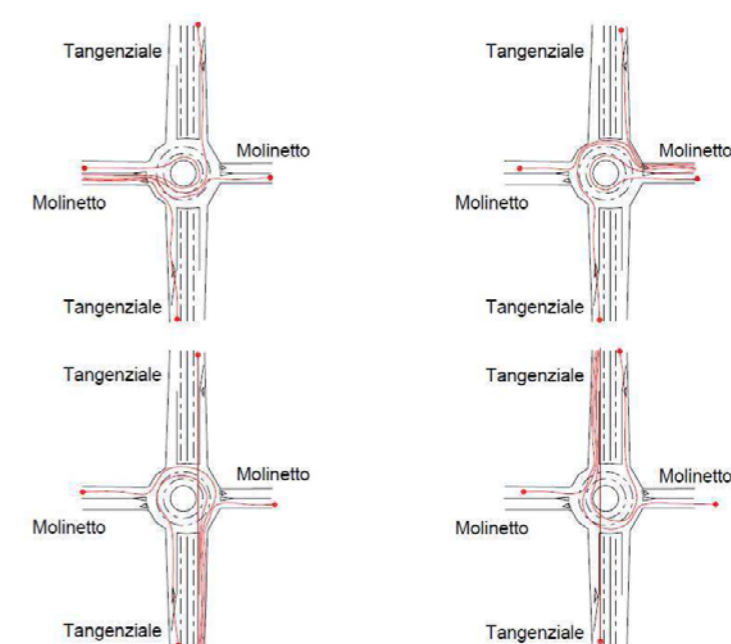




Schematizzazione delle manovre di svolta.

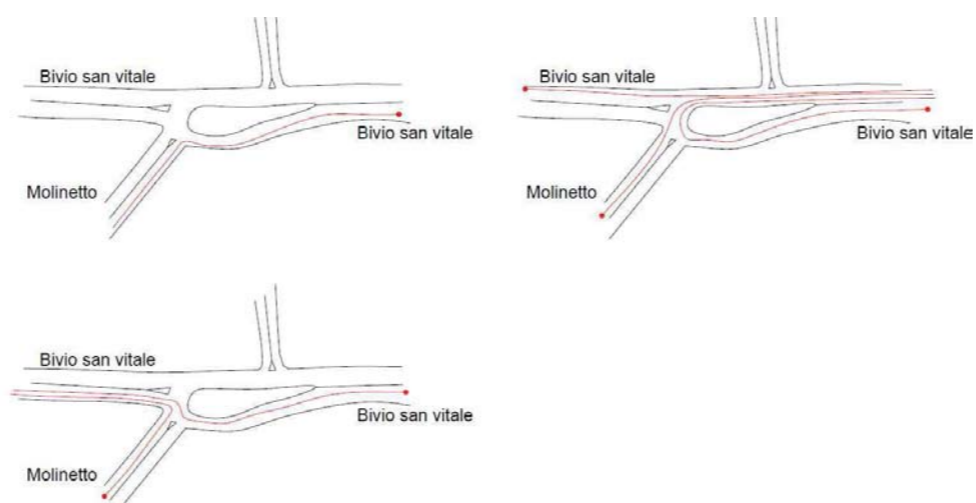


Schematizzazione delle manovre di svolta.

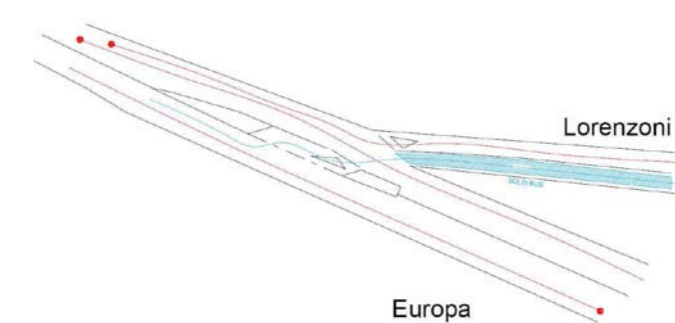


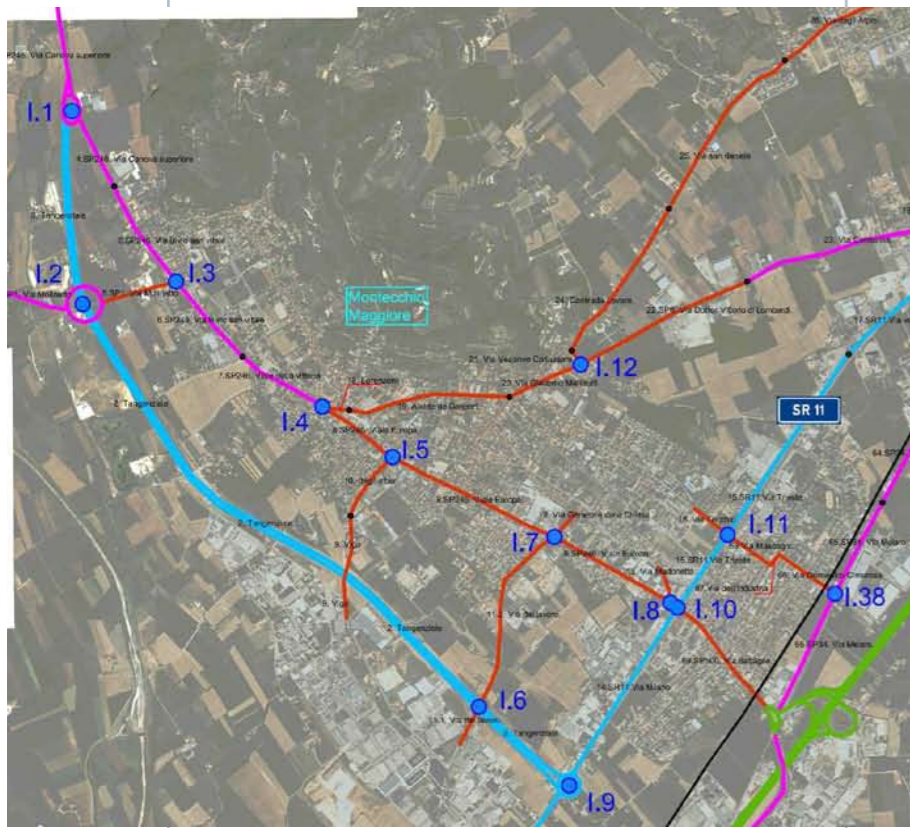


Schematizzazione delle manovre di svolta.



Schematizzazione delle manovre di svolta.

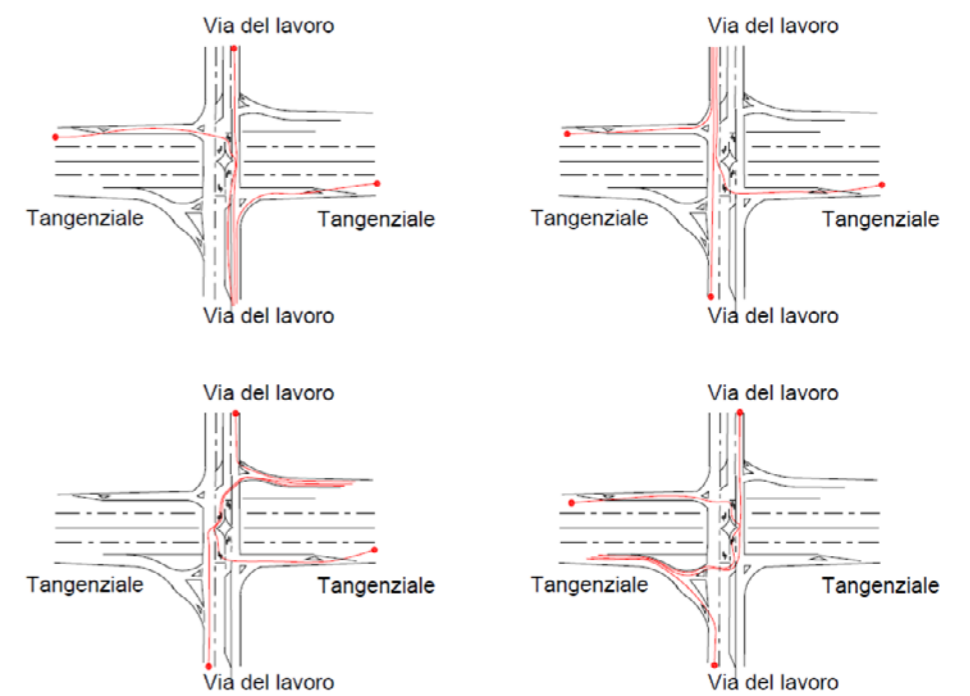
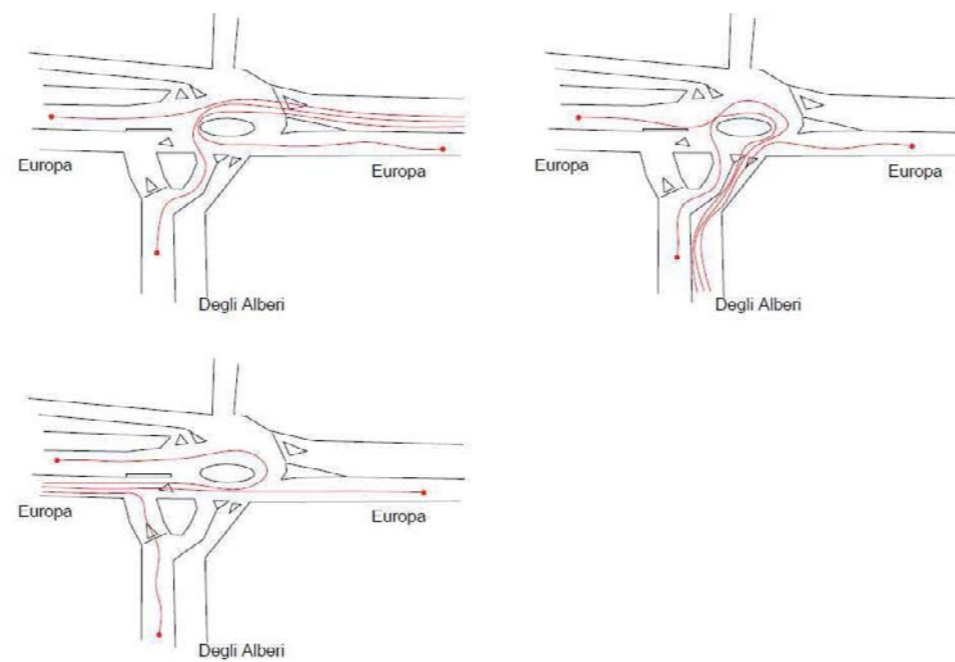




Schematizzazione delle manovre di svolta.

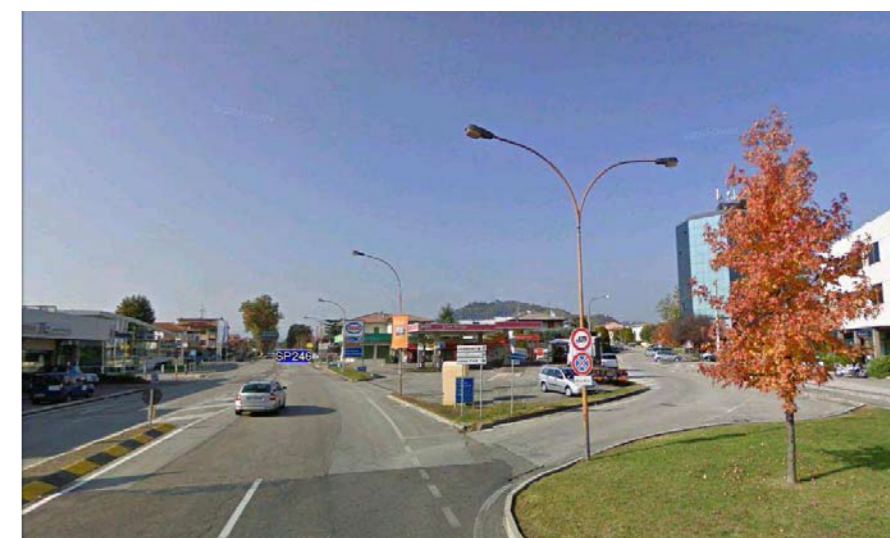


Schematizzazione delle manovre di svolta.

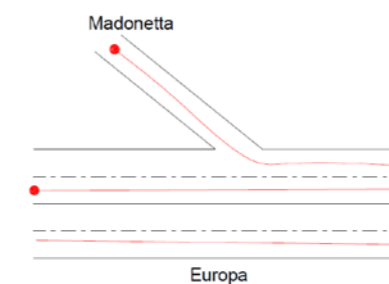
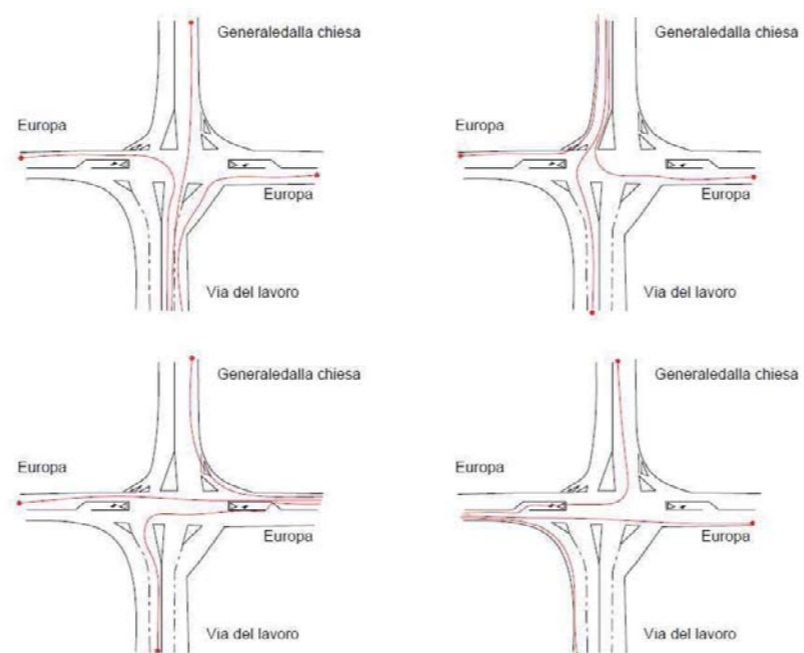


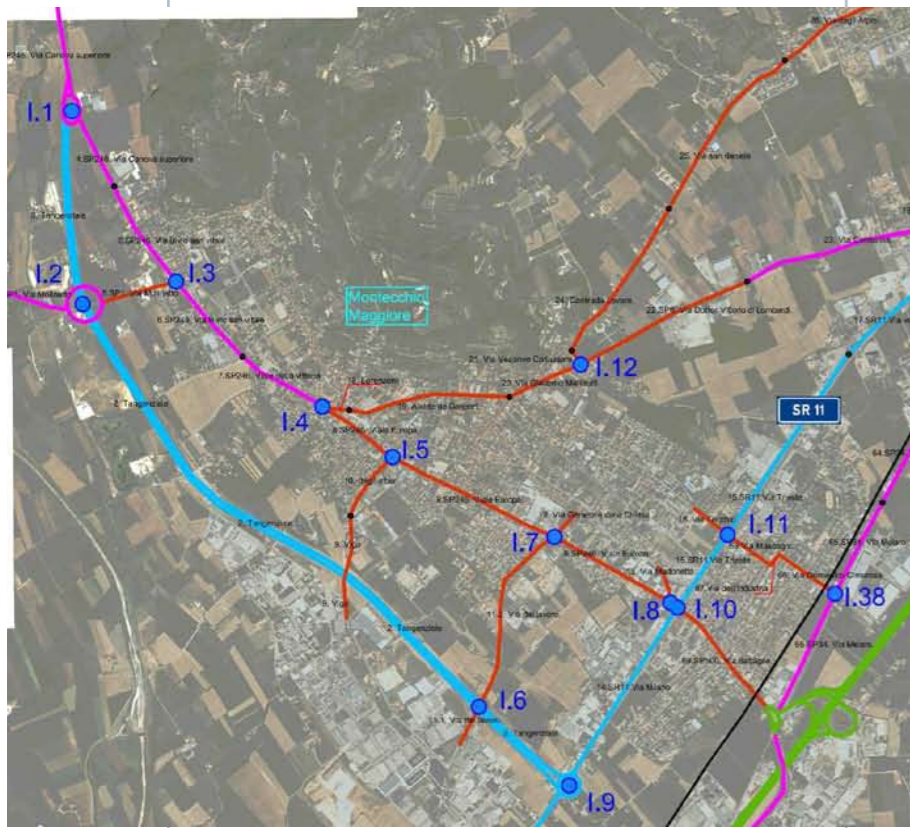


Schematizzazione delle manovre di svolta.

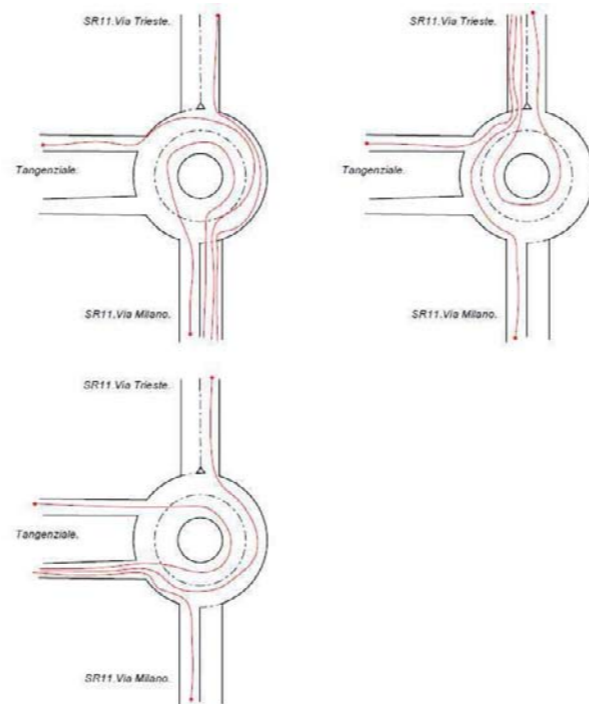


Schematizzazione delle manovre di svolta.

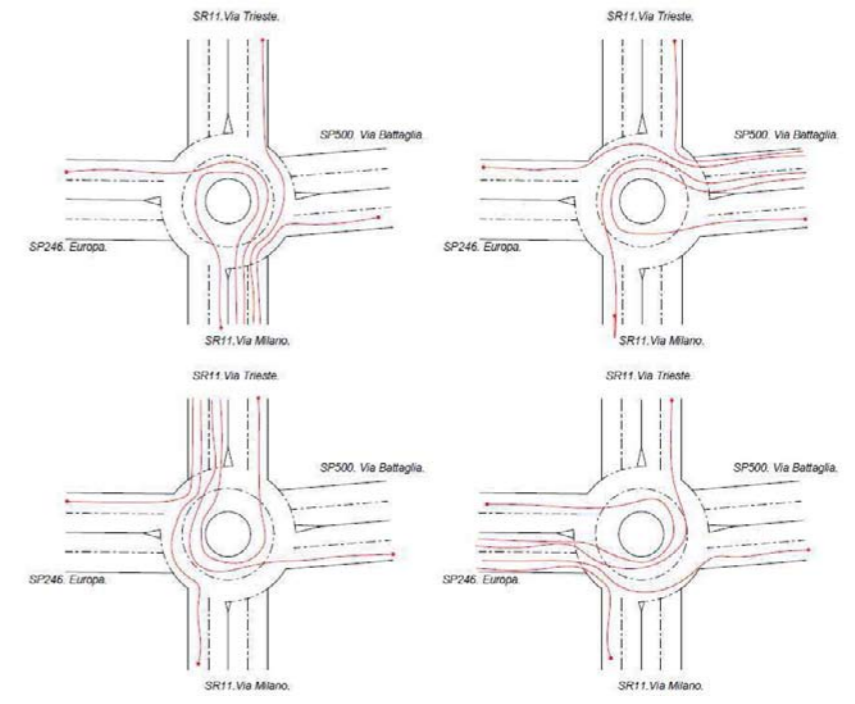


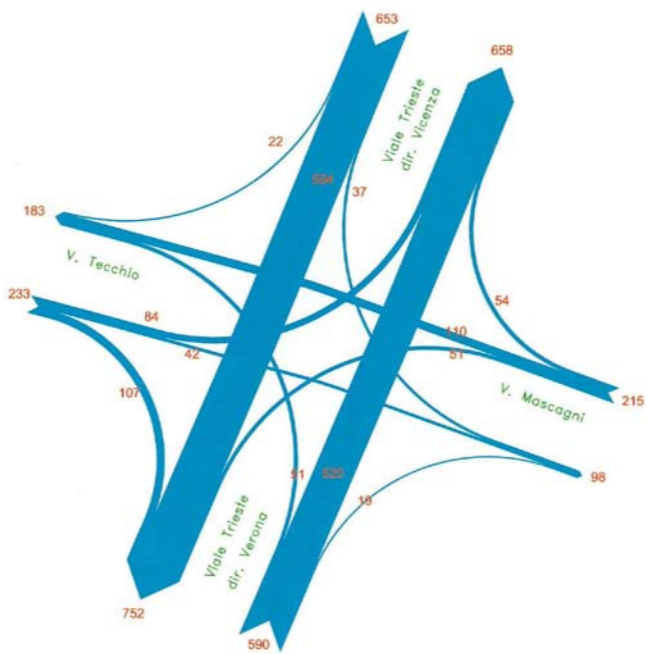


Schematizzazione delle manovre di svolta.

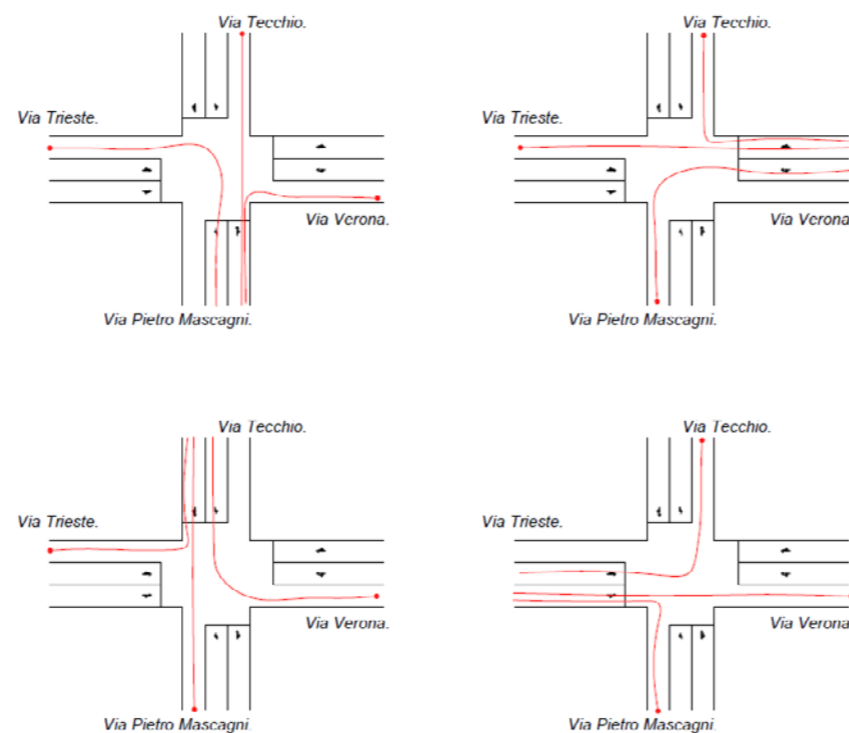


Schematizzazione delle manovre di svolta.

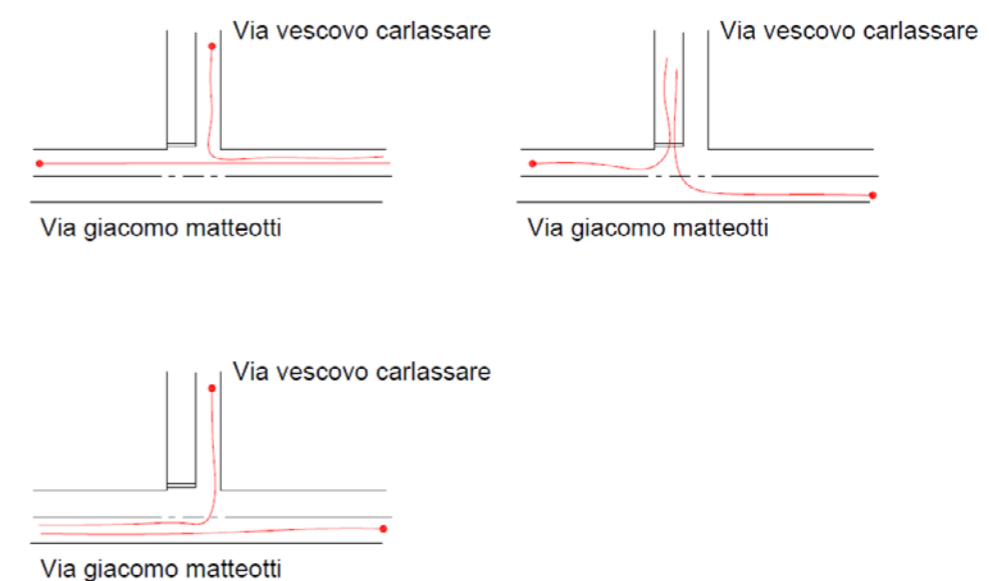




Schematizzazione delle manovre di svolta.

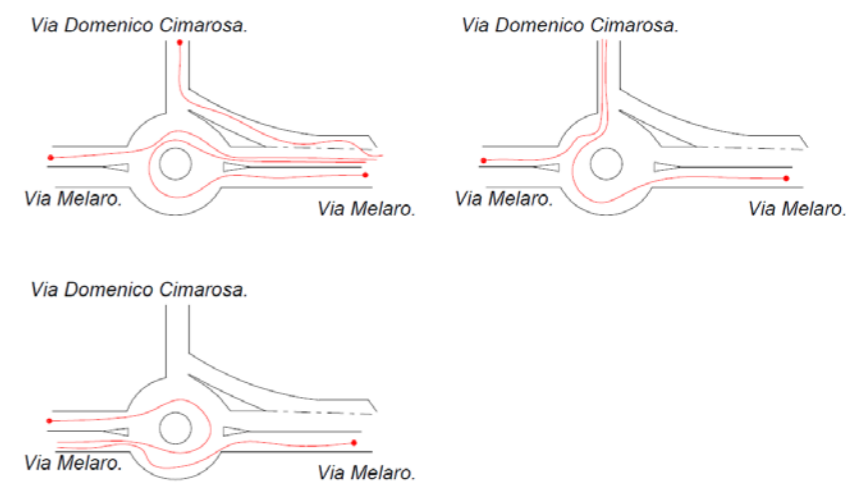


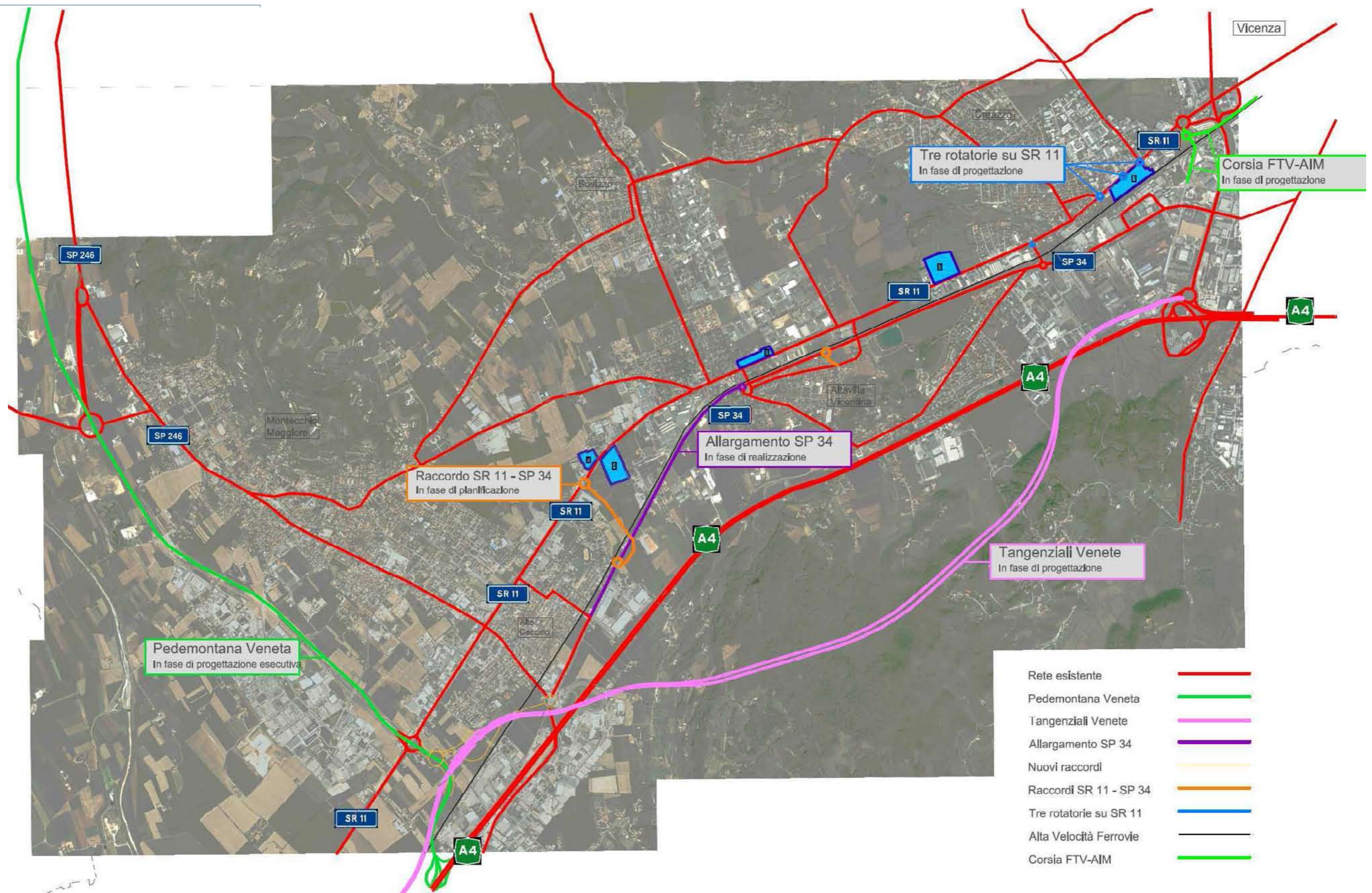
Schematizzazione delle manovre di svolta.





Schematizzazione delle manovre di svolta.





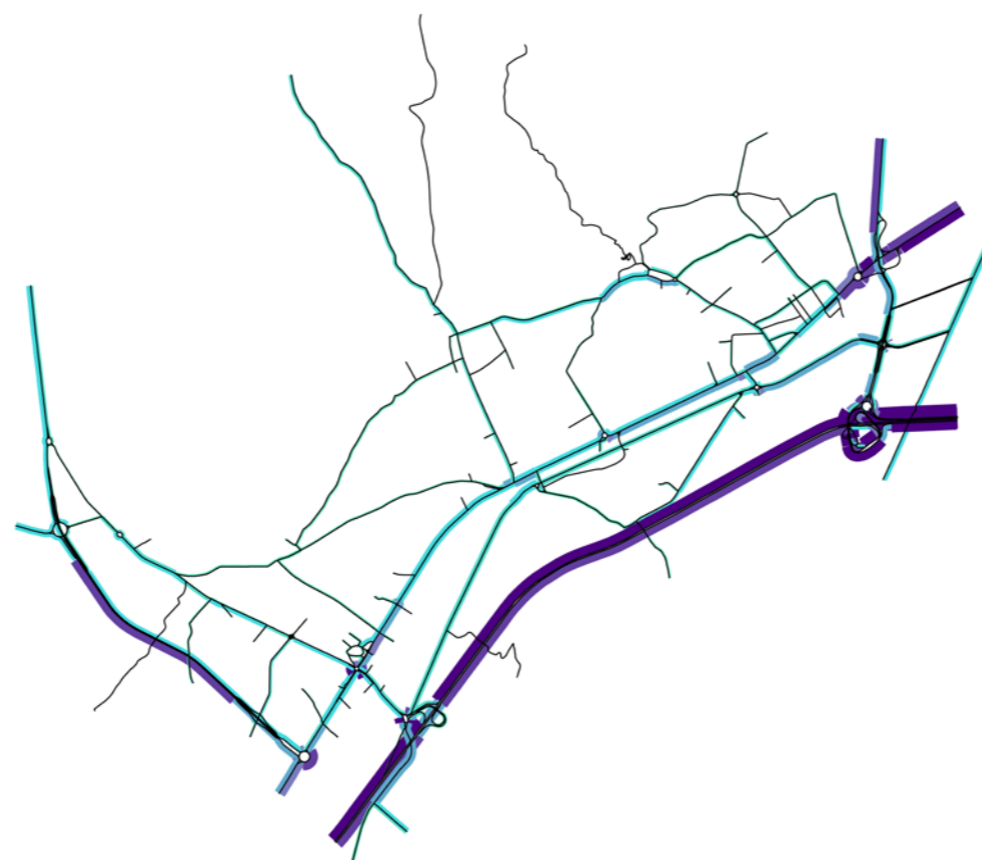
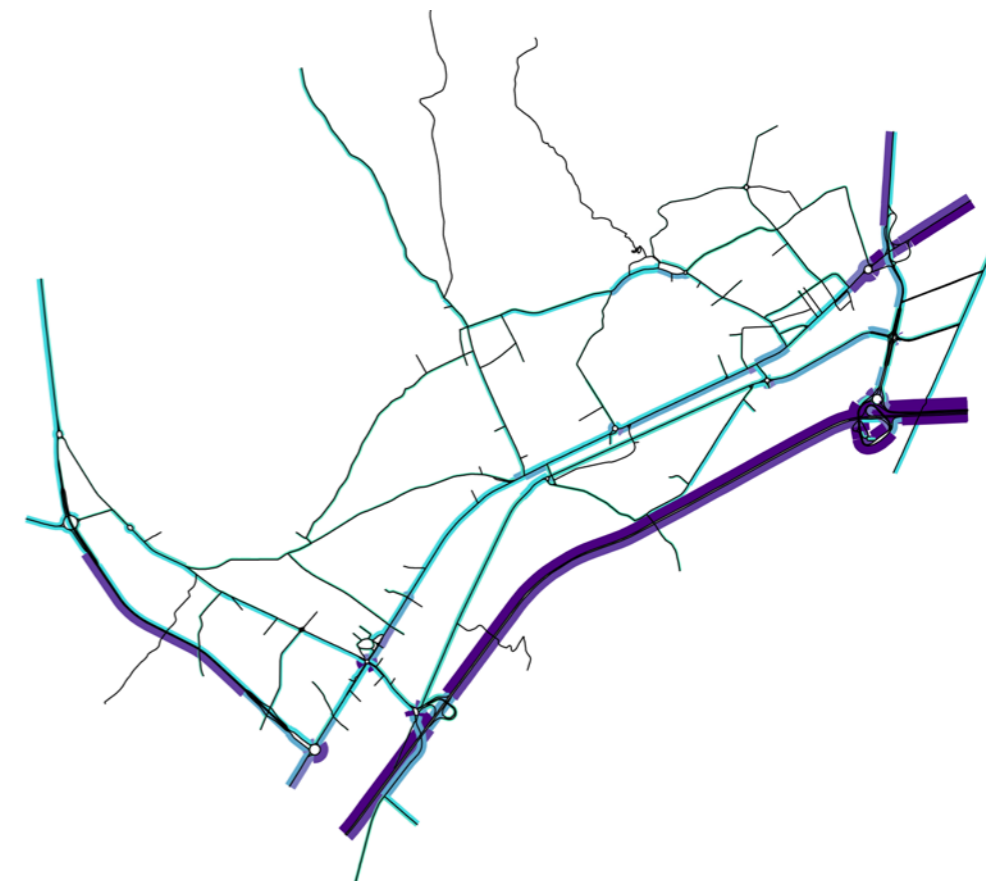
Per la rete oggetto di indagine sono state quindi messe in evidenza le opere infrastrutturali, a caria scala di definizione e di inserimento.
 per il territorio di Montecchio Maggiore le opere evidenziare sono:

- Pedemontana Veneta e relativo nuovo casello;
- sistema delle complanari;
- Bretella di Alte (raccordo SP34-SR11)

All'anno 2012 Il tratto della SR11 maggiormente interessato dai flussi veicolari risulta essere quello compreso tra gli incroci con Via Creazzo e Viale Italia nel comune di Creazzo, tra gli incroci con Via Tabernulae e Via Cordellina nel comune di Altavilla Vicentina, **tra Via Tecchio e Via Europa nel comune di Montecchio Maggiore** oltre agli archi in ingresso all'area di studio nei comuni di Vicenza e Montecchio Maggiore.

Il risultato dell'assegnazione per tali tratti terminali risulta essere condizionato dalla costruzione del modello e dall'inserimento delle connessioni tra le zone esterne e le zone interne all'area di studio. Pertanto i flussi e il grado di saturazione di questi archi risulta essere presumibilmente sovrastimato come i flussi e il grado di saturazione delle rampe di accesso e di uscita dal casello di Vicenza, utilizzato per gli spostamenti da e verso le zone più esterne all'area di studio.

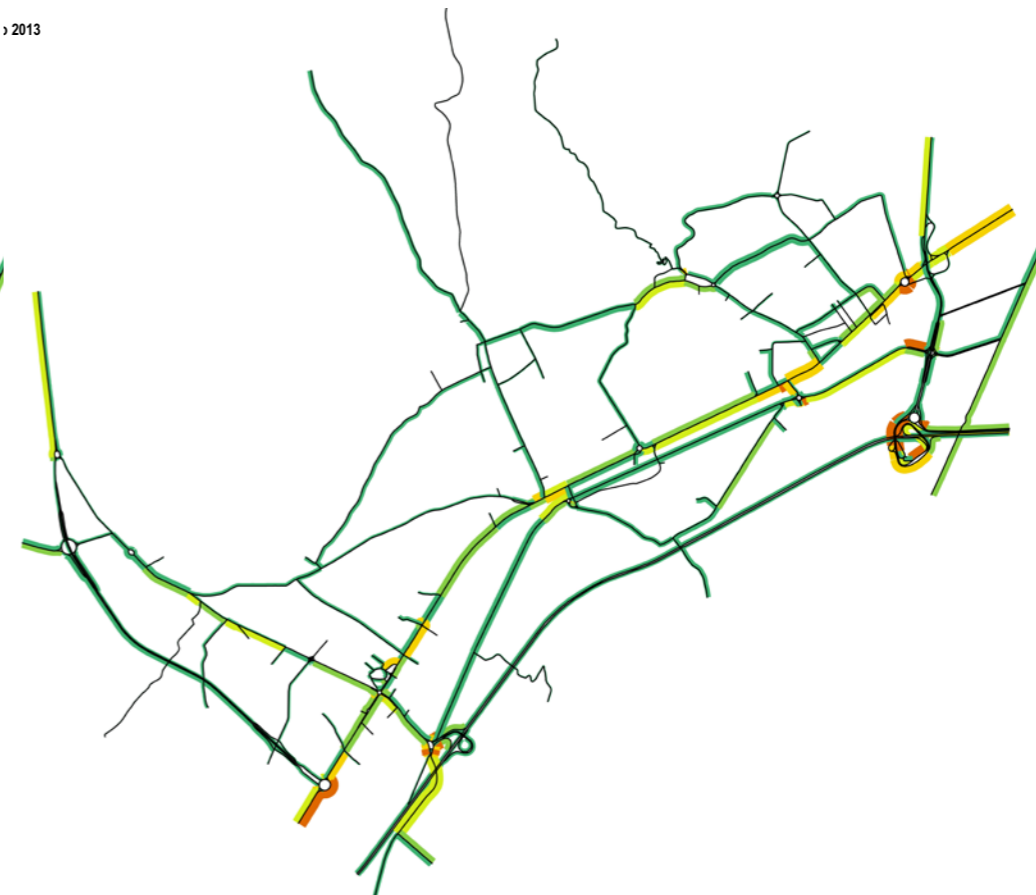
Si riportano di seguito le figure che rappresentano il **regime di traffico veicolare dell'ambito di studio per l'ora di punta del mattino feriale** e il grado di saturazione (**flusso/capacità**) negli scenari relativi agli anni 2012-2013-2014-2020.



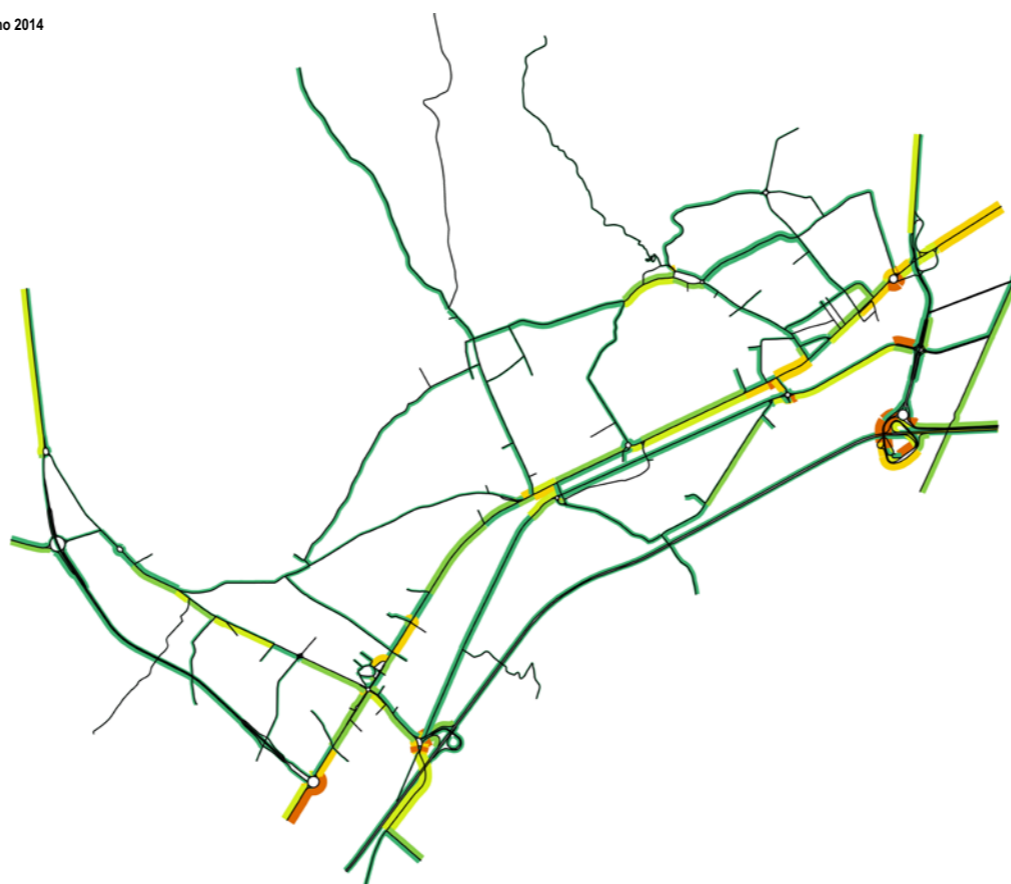
nno 2012



2013

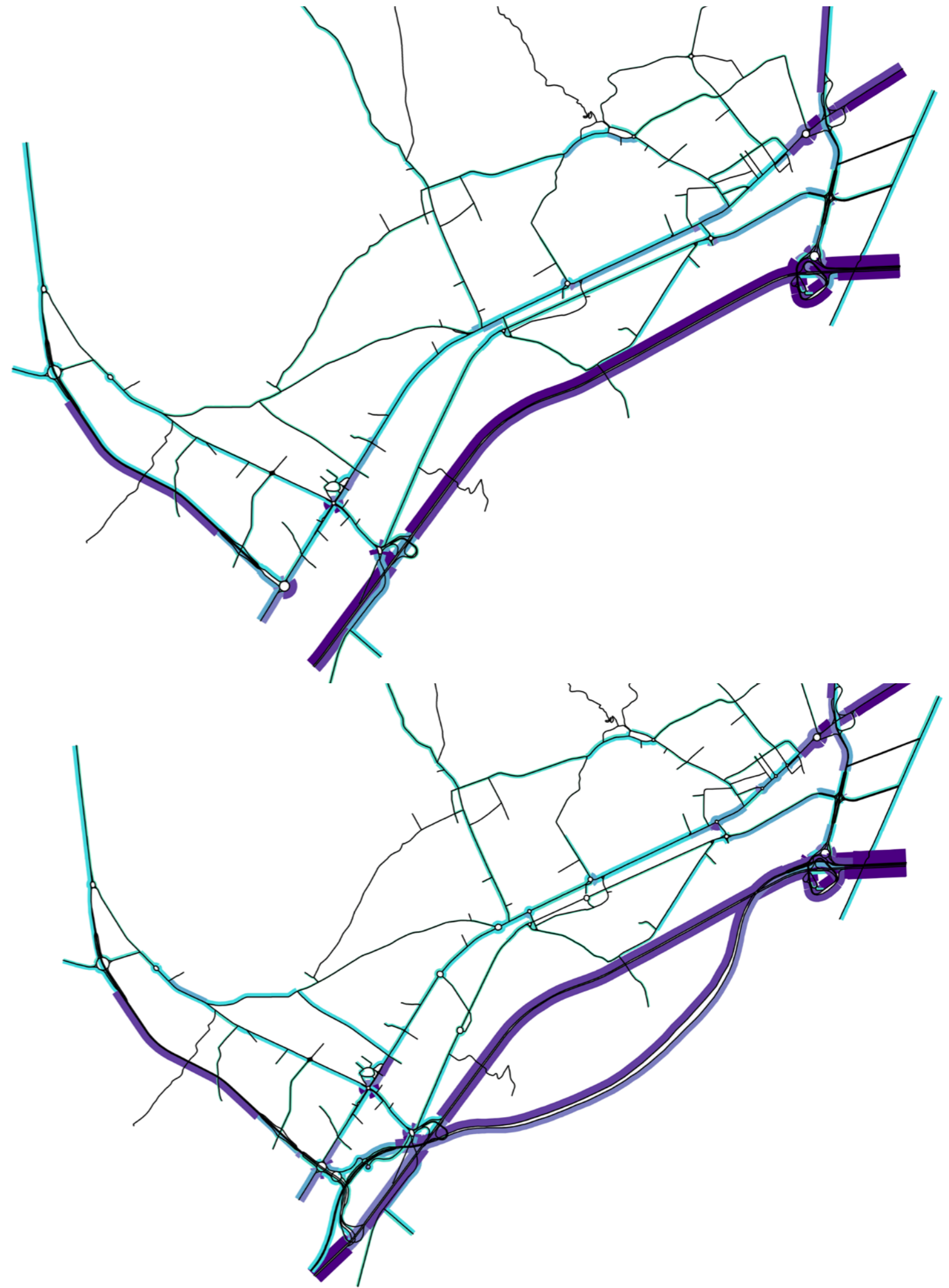


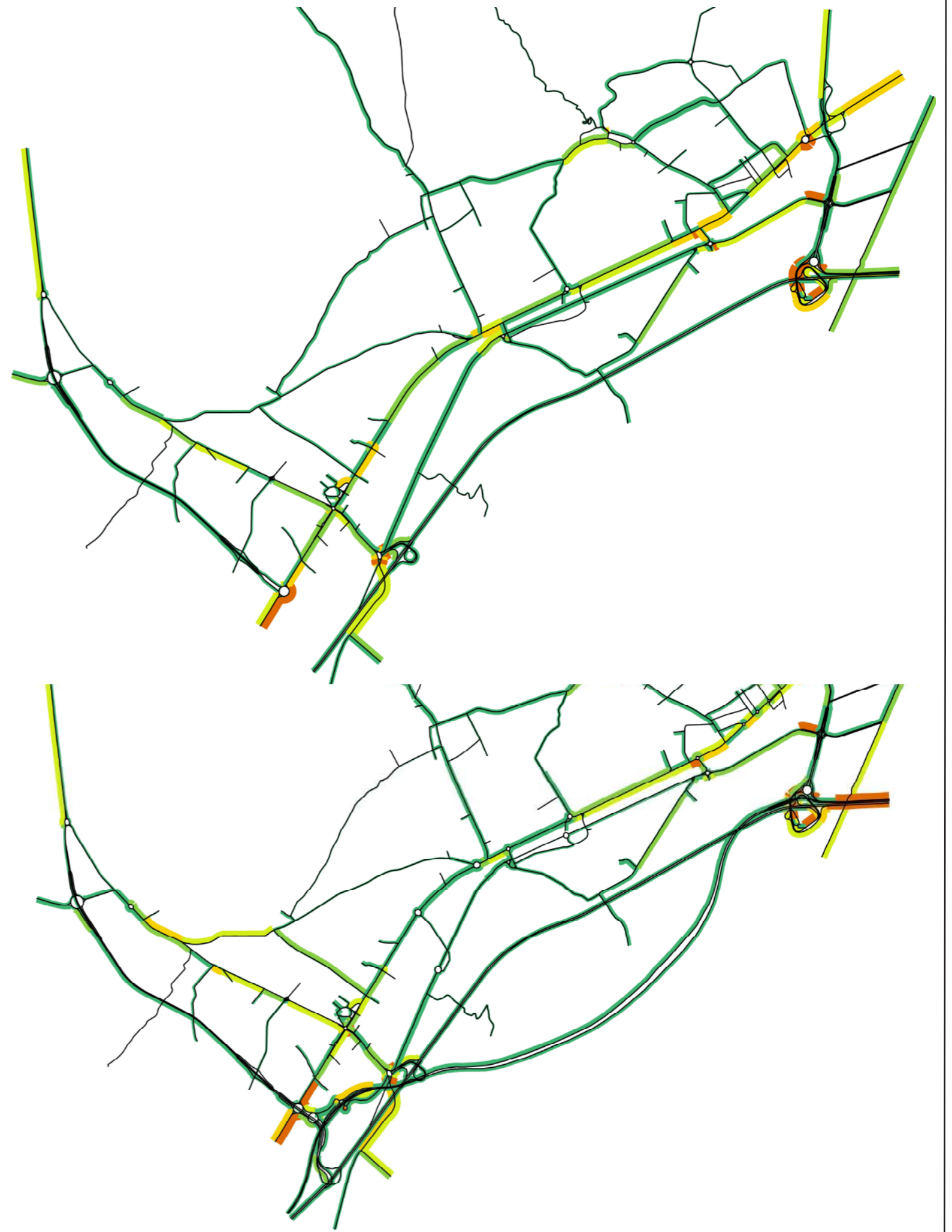
ino 2014



Si riportano di seguito le figure che rappresentano il grado di saturazione (**flusso/capacità**) negli scenari relativi agli anni 2012-2013-2014-2020.

Si riportano di seguito le figure che rappresentano il **regime di traffico veicolare dell'ambito di studio per l'ora di punta del mattino feriale** nel confronto tra scenario al 2014 e scenario al 2025.



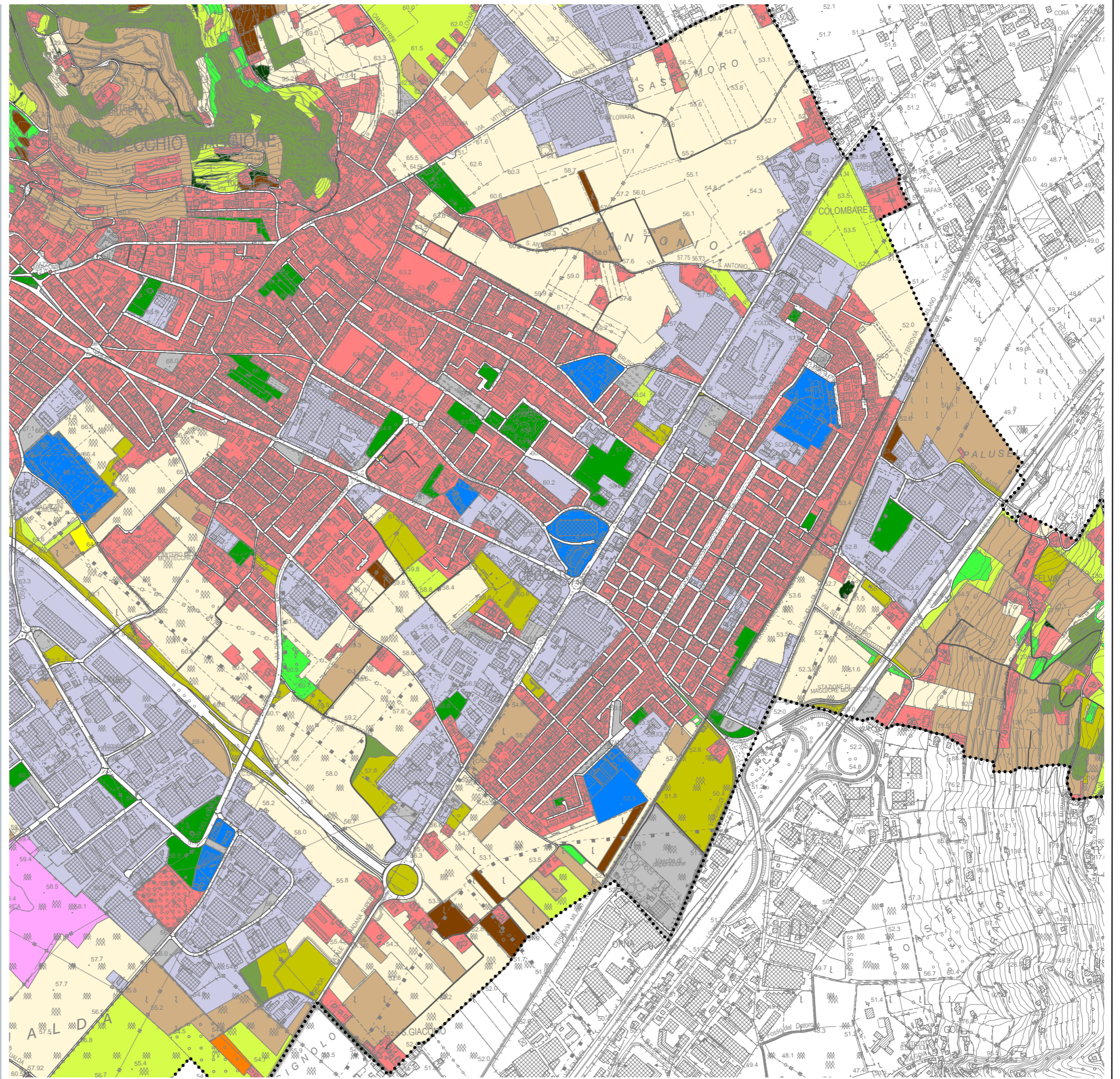


Si riportano di seguito le figure il confronto sul grado di saturazione (**flusso/capacità**) negli scenari relativi agli anni 2014 e 2023

ANALISI E LETTURE TEMATICHE



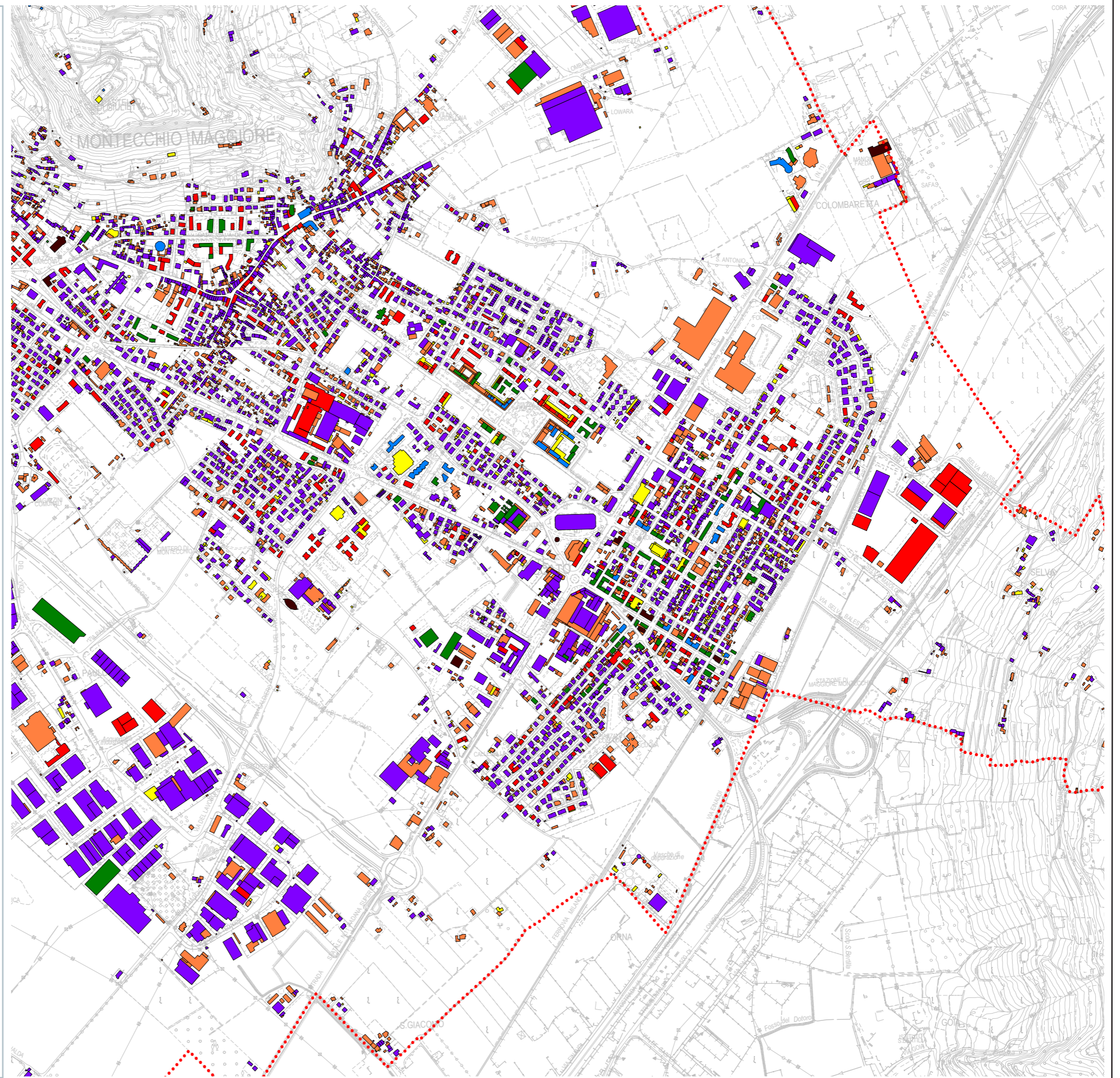
Elaborato: tavola 7.1 - Uso del suolo
Base cartografica di riferimento: CTR, Ortofoto (2006)
Altri riferimenti: PRG vigente (2004)
Metodologia: indagine da PRG vigente e fotointerpretazione
Scala di lavoro: 1:5000, 1:2000, 1:1000
Scala di restituzione: 1:10000



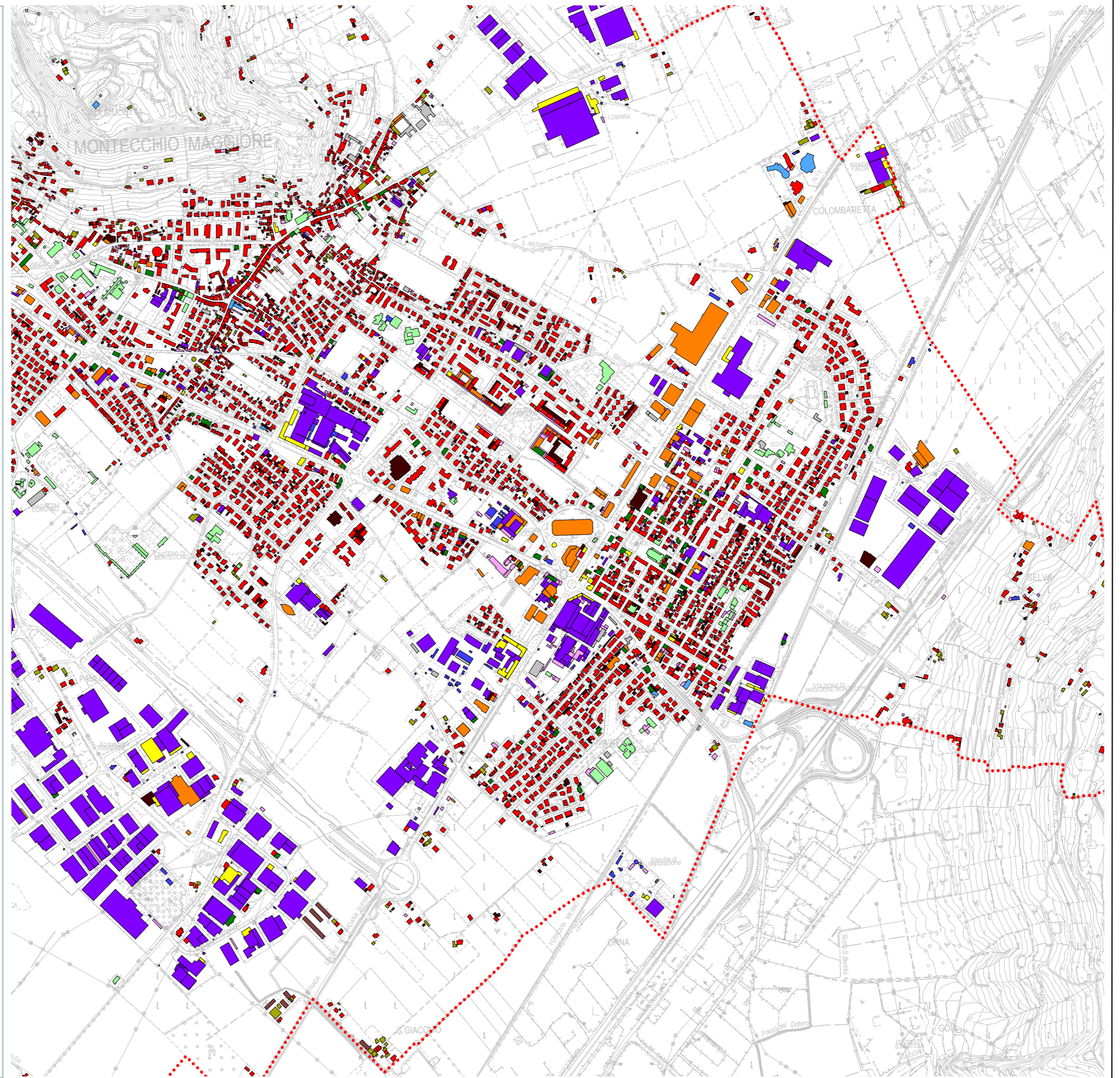
Elaborato: lavola 7.1.1 - Sistemi ecorelazionali
Base cartografica di riferimento: CTR, Ortofoto (2006)
Altri riferimenti:
Metodologia: indagine sul campo e fotointerpretazione
Scala di lavoro: 1:5000, 1:2000, 1:1000
Scala di restituzione: 1:10000



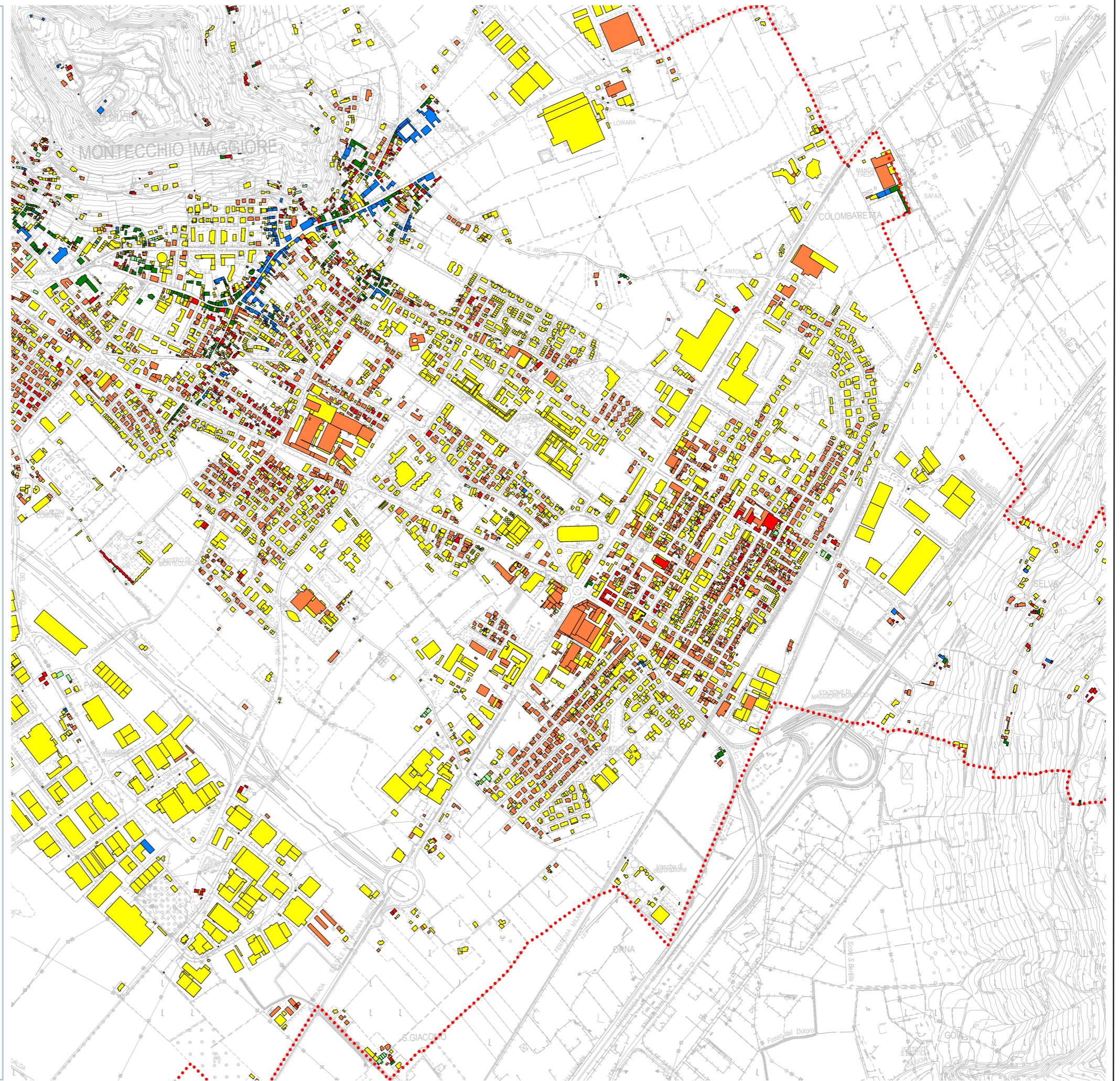
Elaborato: tavola 8.1 - Iesuto edilizio per numero di piano
Base cartografica di riferimento: CTR
Altri riferimenti: PRG vigente (2004)
Metodologia: indagine da PRG vigente e fotointerpretazione
Scala di lavoro: 1:2000
Scala di restituzione: 1:10000



Elaborato: tavola 8.4 - l'esito edilizio per destinazione
Base cartografica di riferimento: CTR
Altri riferimenti: PRG vigente (2004)
Metodologia: indagine da PRG vigente e fotointerpretazione
Scala di lavoro: 1:2000
Scala di restituzione: 1:10000



Elaborato: tavola 8.5 - l'esito edilizio per classi d'età
Base cartografica di riferimento: CTR
Altri riferimenti: PRG vigente (2004)
Metodologia: indagine da PRG vigente e fotointerpretazione
Scala di lavoro: 1:2000
Scala di restituzione: 1:10000



Elaborato: Tavola 5.1 - Alte Ceccato
Base cartografica di riferimento: CTR, Studi
Altri riferimenti: PRG vigente (2004)
Metodologia: indagine da PRG vigente e e altri studi
Scala di restituzione: 1:5000

Piano di Accompagnamento Sociale per Alte Ceccato

Il quartiere di Alte Ceccato si trova a sud-est del comune di Montecchio Maggiore ed è chiuso a sud dall'autostrada A4 Trieste-Milano e la linea ferroviaria e a nord dalla SR 11.

Il suo sviluppo è stato in parte determinato dalla presenza dell'industria di compressori d'aria Ceccato che, tra gli anni '40 e '50, ha dato origine al quartiere operaio e che nel tempo ha modificato la morfologia non solo fisica ma anche ambientale e sociale dell'area.

Tra gli anni '50 e '60, nel quartiere di Alte si insediarono una ventina di nuove industrie la cui esistenza era in gran parte legata alla "Ceccato".

Insieme alle attività produttive, in quegli anni furono costruiti gli spazi dedicati alla residenza e ai servizi ed il quartiere divenne un vero e proprio centro insediativo.

Attualmente l'area è caratterizzata da una forte presenza di immigrati, prevalentemente di origine Bangladese, Indiana e Ganese.

Infatti su un totale di circa 6.447 abitanti, circa il 28% della popolazione re-sidente ad Alte è straniera cioè circa 2.000 abitanti.

L'origine del quartiere legata alla presenza dell'industria Ceccato e delle attività produttive ad essa connesse, ha determinato la presenza di aree da riconvertire, delle aree i cui spazi possono essere riutilizzati e messi a disposizione della collettività non solo locale.

Si tratta delle aree individuate strategiche per il quartiere stesso, la cui riqualificazione potrebbe fungere da "legante" tra il quartiere e le altre parti di città, da "elemento attrattore", richiamando persone da fuori, e da "rigeneratore" non solo in senso fisico, ma anche in senso sociale e ambientale del quartiere.

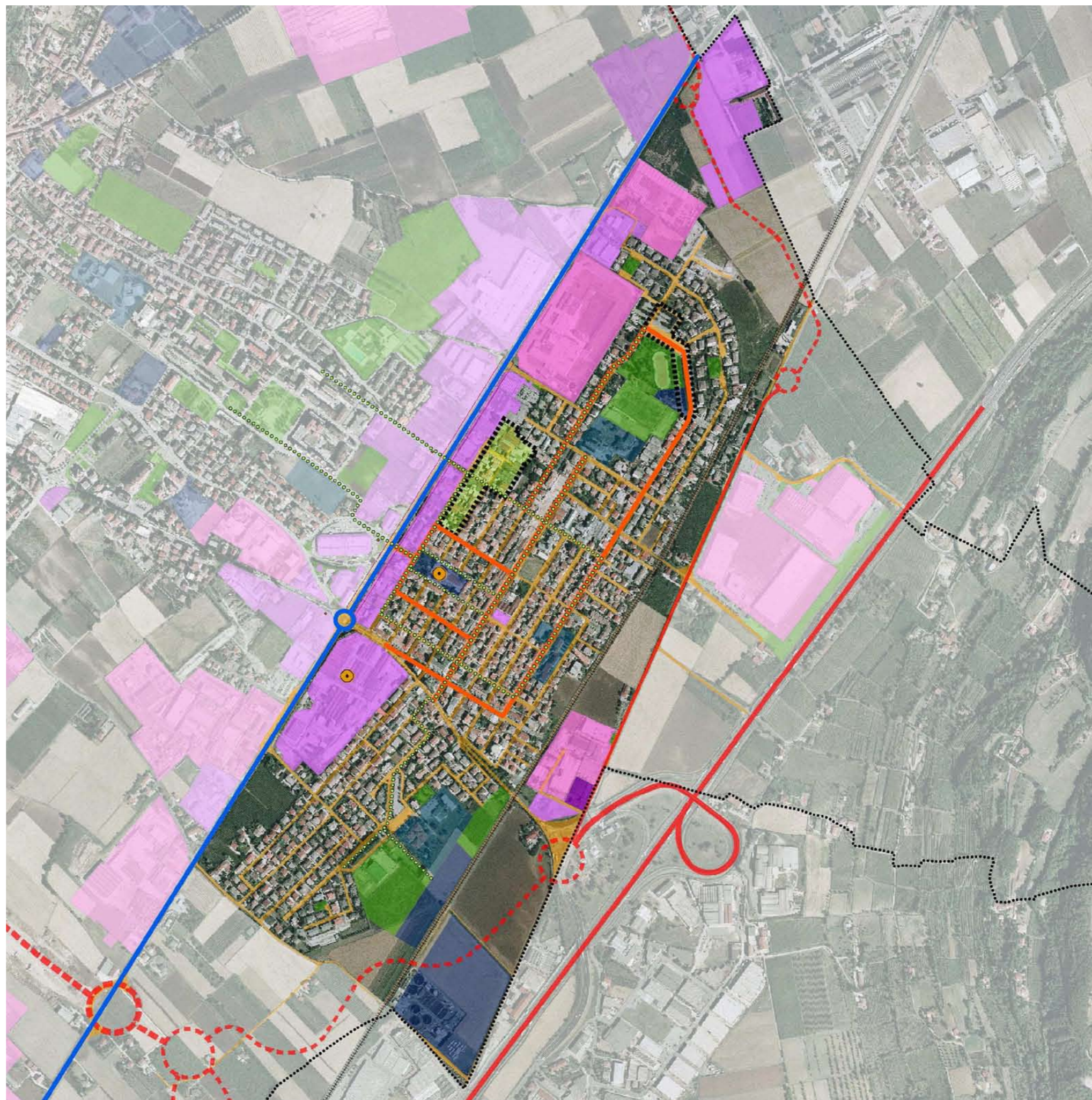
Il contesto del quartiere di Alte Ceccato presenta delle potenzialità e delle criticità che sono quindi tanto di tipo urbano e territoriale quanto di tipo sociale e culturale.

Un'azione specifica per la realtà di questo quartiere potrà essere tanto più strategica quanto più si avrà la capacità di mettere in relazione politiche di tipo urbano con politiche di tipo sociale volte all'integrazione del quartiere con il resto del territorio e ad uno sviluppo ordinato del territorio stesso.

Nonostante le politiche di tipo sociale promosse dall'Amministrazione Comunale, per la sua conformazione fisica, per la sua origine di quartiere operaio, per la sua morfologia e per uno sviluppo socio-economico del tutto particolare, il quartiere di Alte Ceccato risulta essere attualmente 'ai margini' del comune.

La presenza della consistente percentuale di immigrati pone il quartiere ancora più in una condizione di isolamento con il territorio comunale nel suo complesso.

Una questione centrale appare quindi quella della emarginazione, sia nella sua dimensione fisica che in quella sociale.

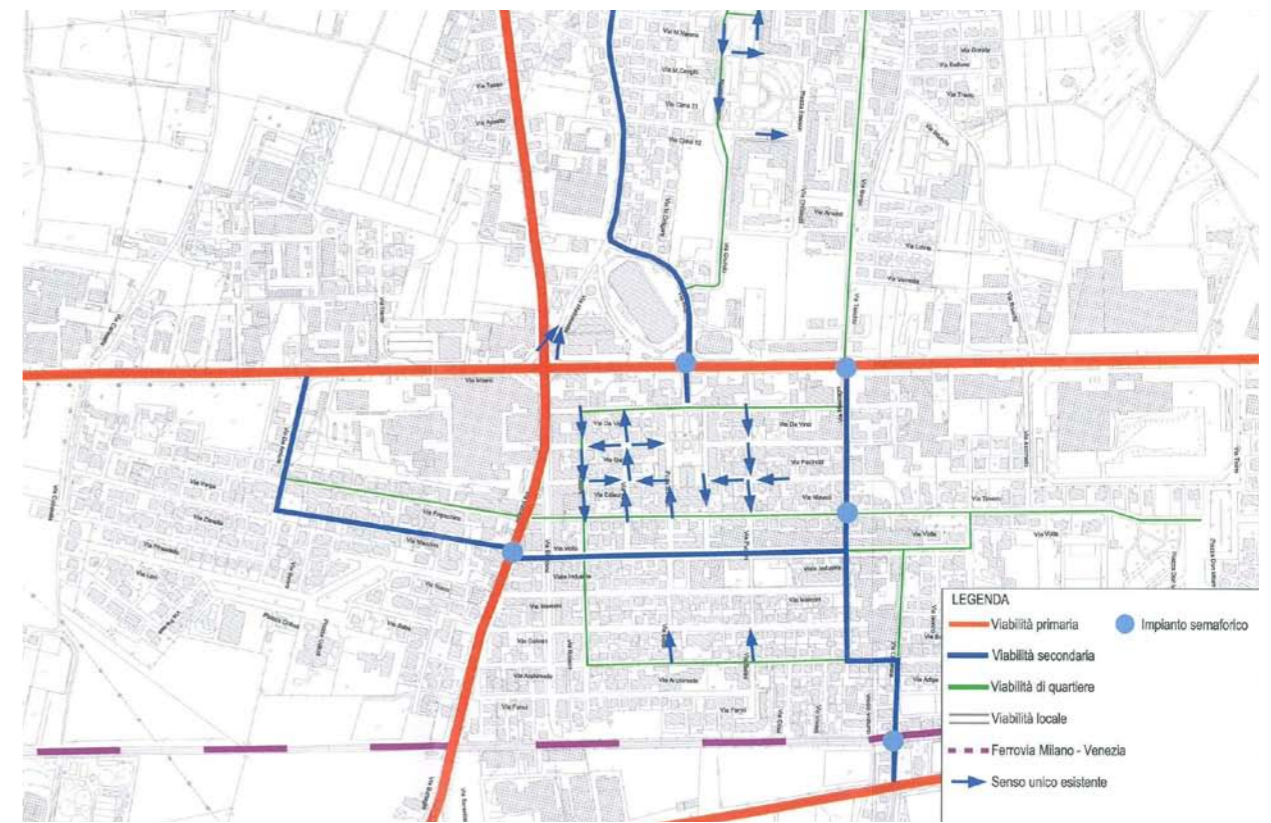


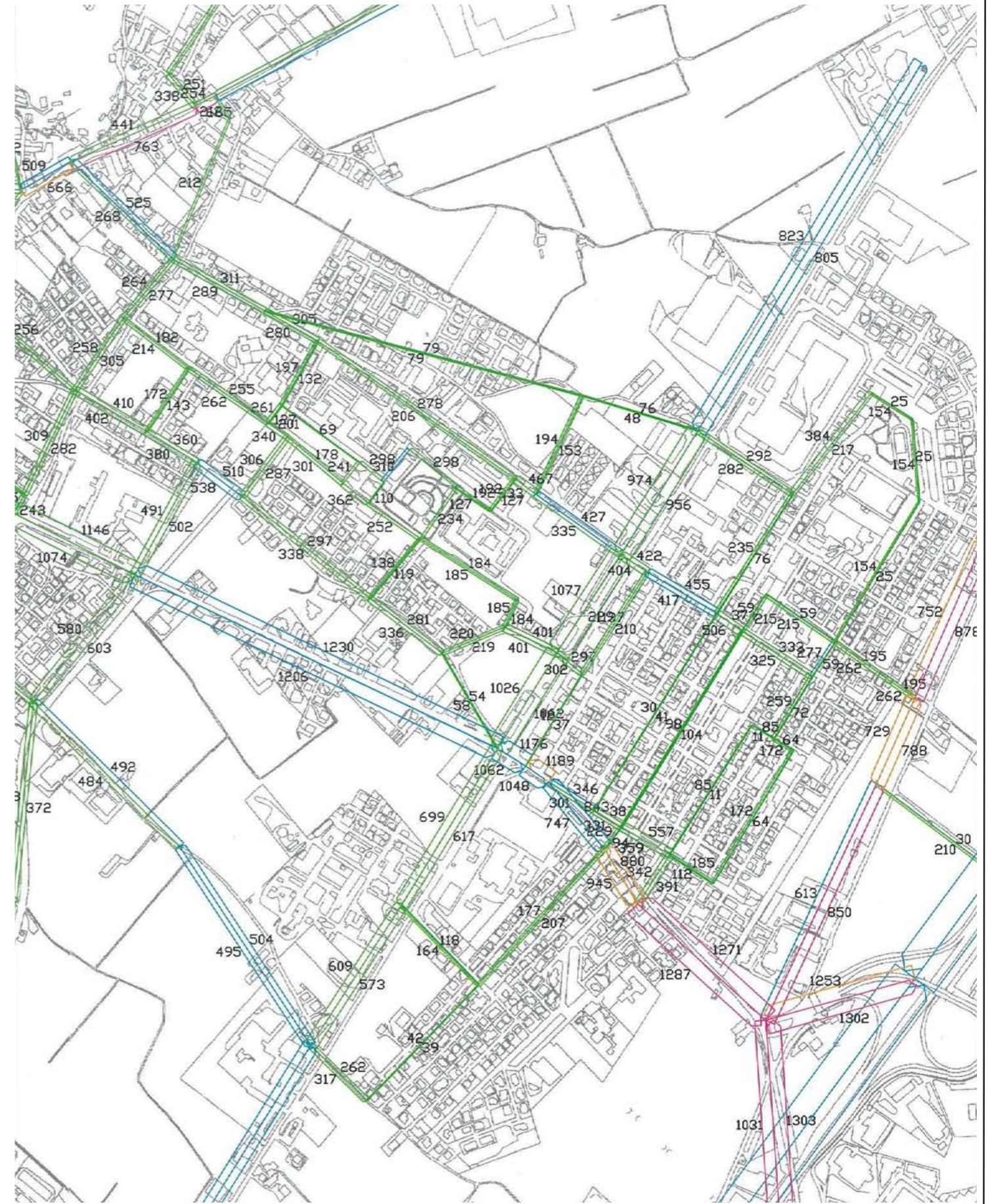
L'ASSE DELLA SR11 - STUDIO2004



Gli elaborati e gli schemi che seguono fanno riferimento allo studio di fattibilità finalizzato alla riprogettazione funzionale dell'asse della SR11 in comune di Montecchio Maggiore (2004).

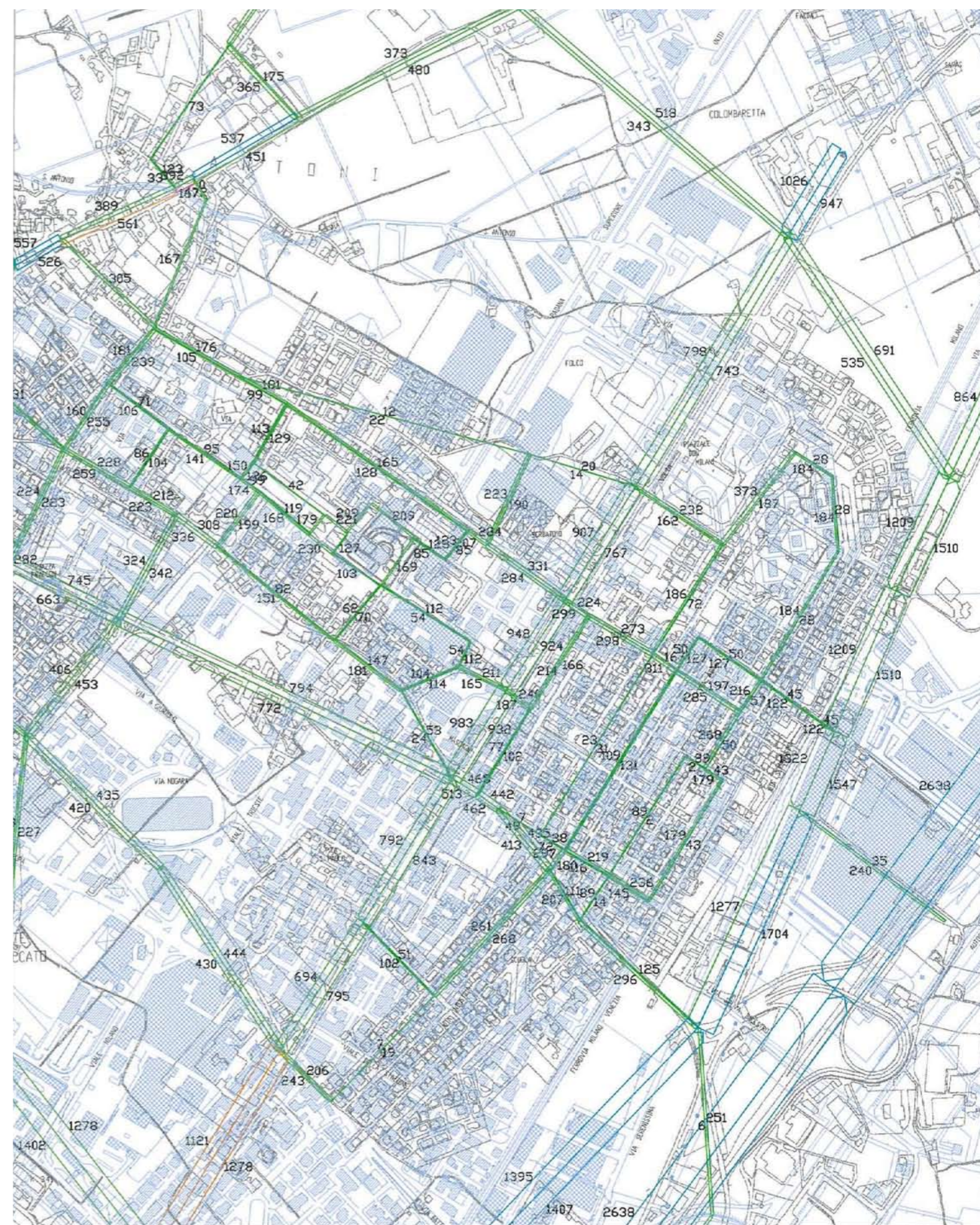
Lo studio, muovendo dalla lettura dei flussi esistenti e previsti, va a riprogettare specialmente i punti di intersezione dell'asse della SR11 con l'impianto stradale comunale, con particolare attenzione alla progettazione degli stessi, ai materiali e alle direttrici incontrate

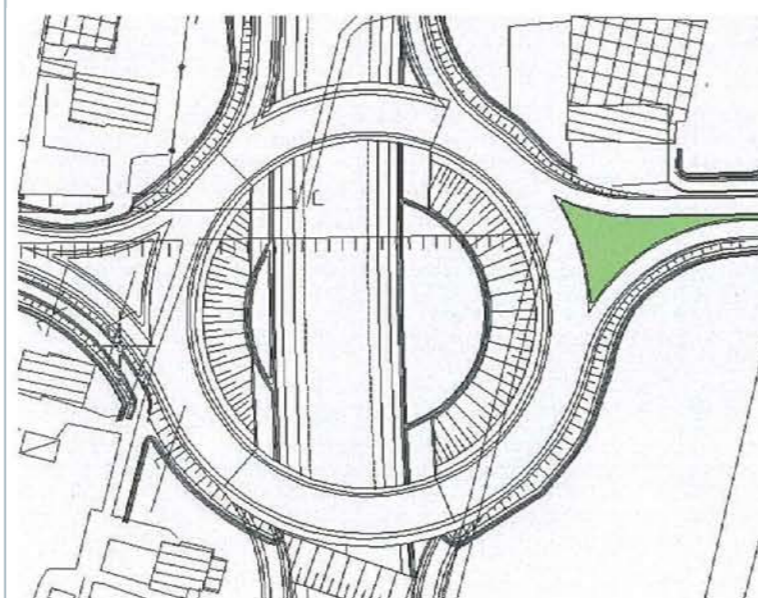
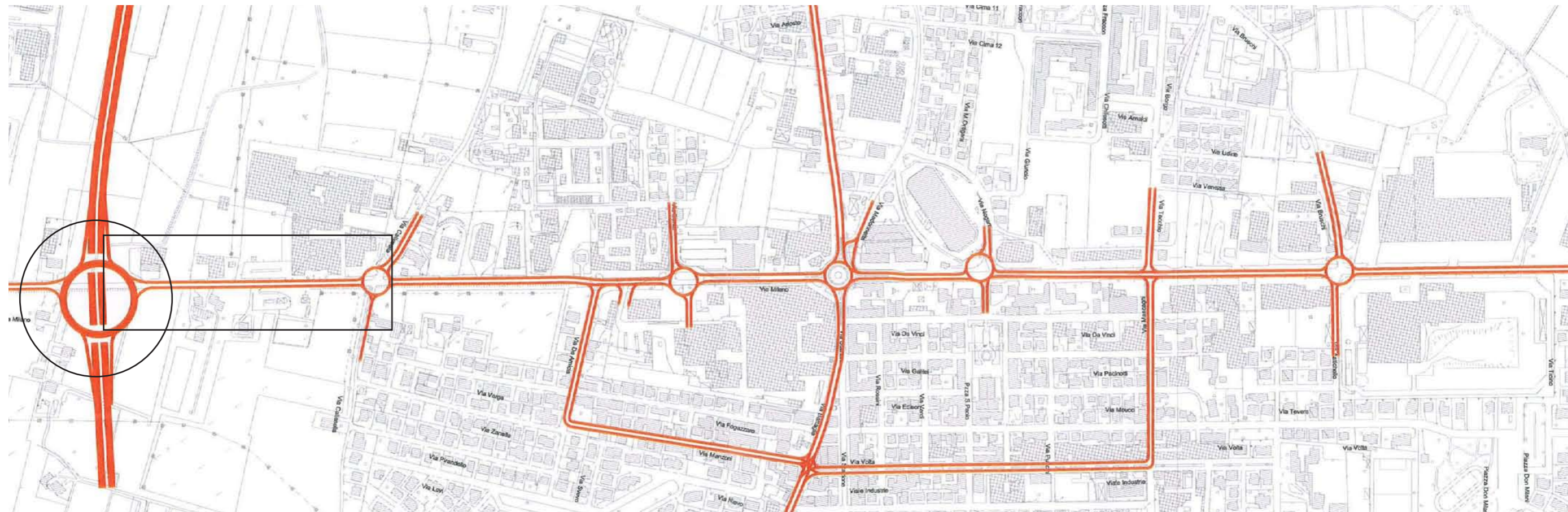




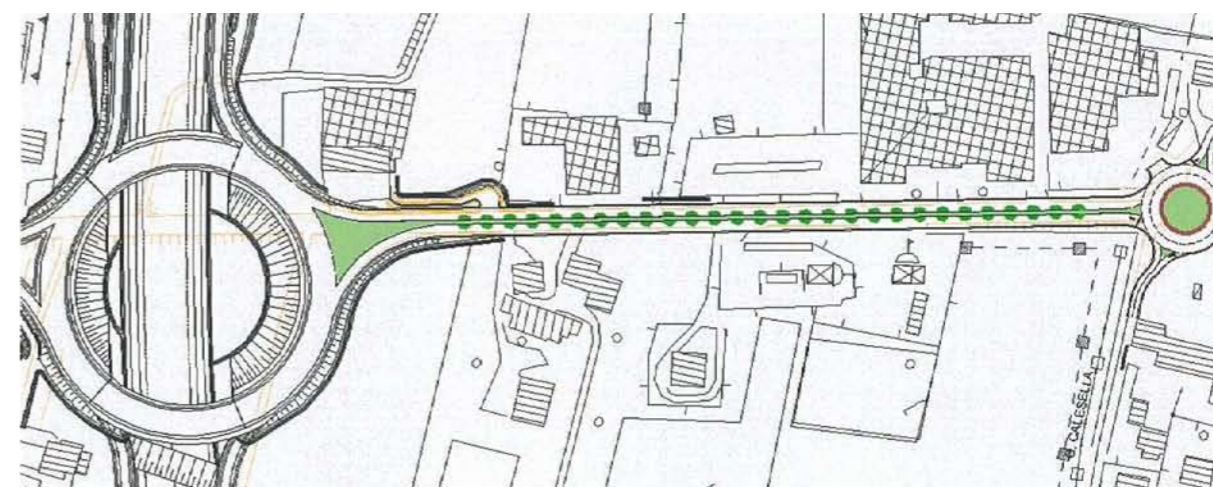
Gli elaborati e gli schemi che seguono fanno riferimento allo studio di fattibilità finalizzato alla riprogettazione funzionale dell'asse della SR11 in comune di Montecchio Maggiore (2004).
Mappa dei flussi di traffico allo stato di fatto.

Gli elaborati e gli schemi che seguono fanno riferimento allo studio di fattibilità finalizzato alla riprogettazione funzionale dell'asse della SR11 in comune di Montecchio Maggiore (2004).
Mappa dei flussi di traffico nello scenario comprendente la bretella di Alte



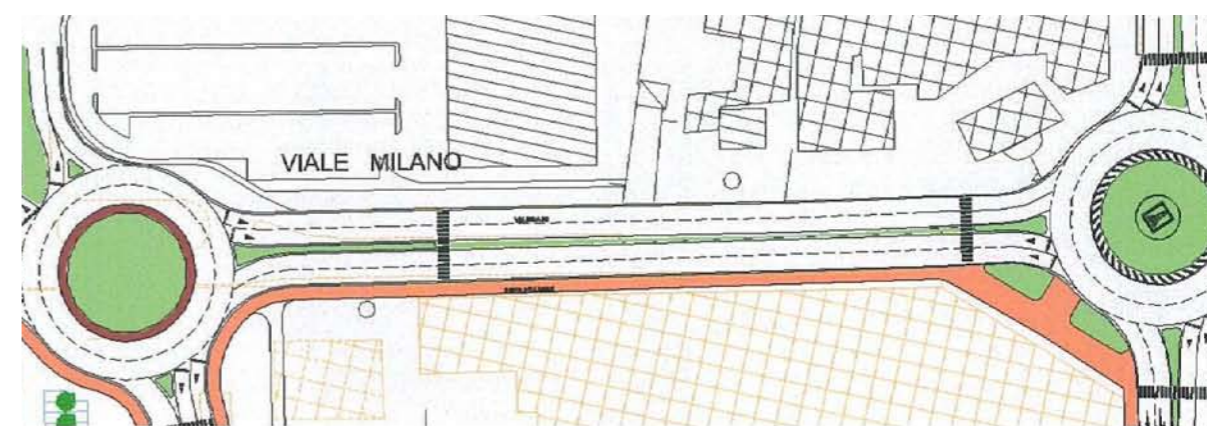
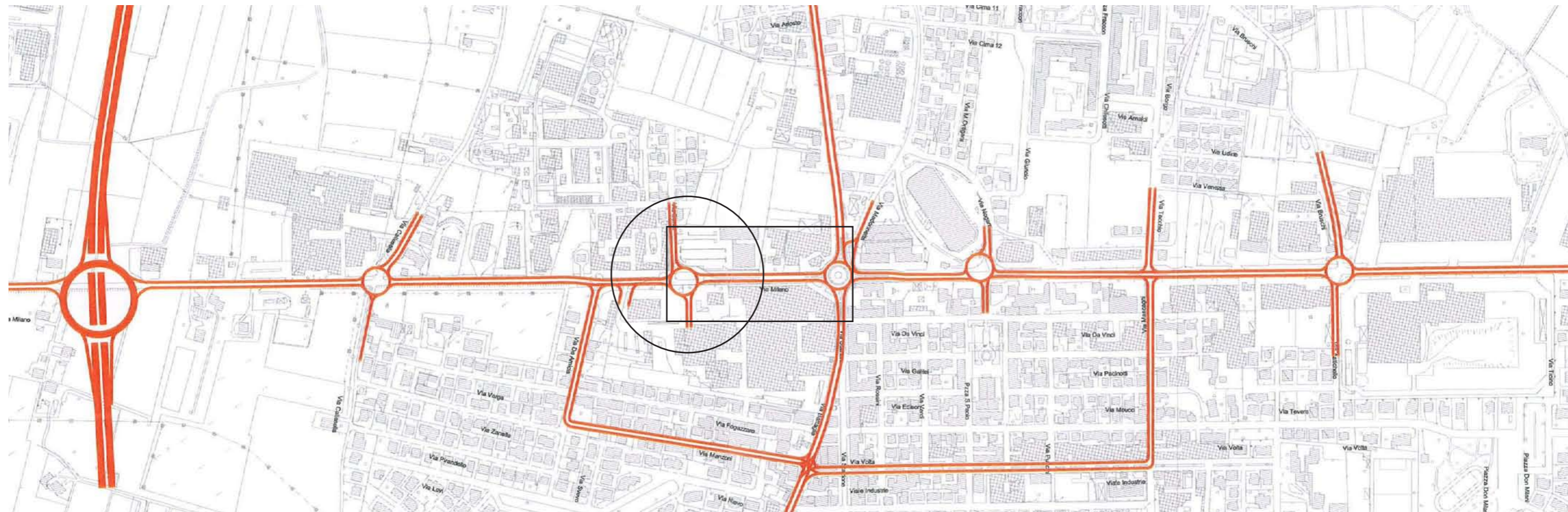


Raggio massimo	65.00 m
Larghezza carreggiata	11.00 m
N° corsie ingresso e uscita a est	1
Larghezza corsie est	4.5 m



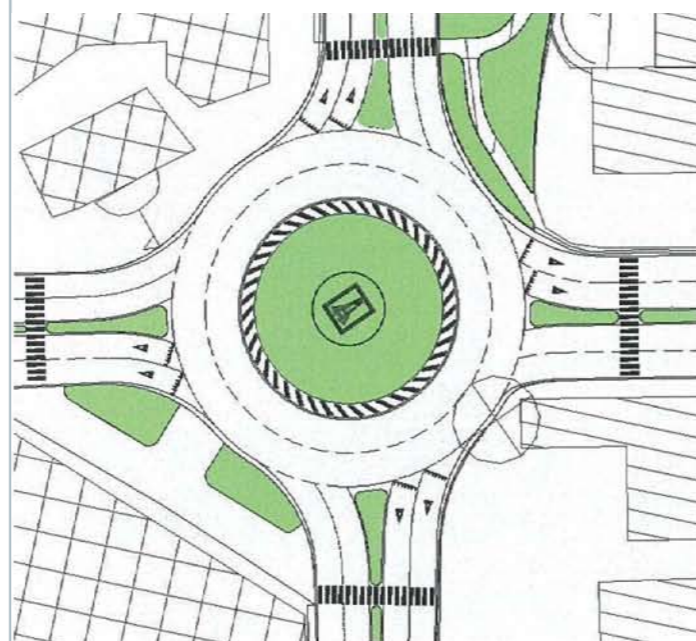
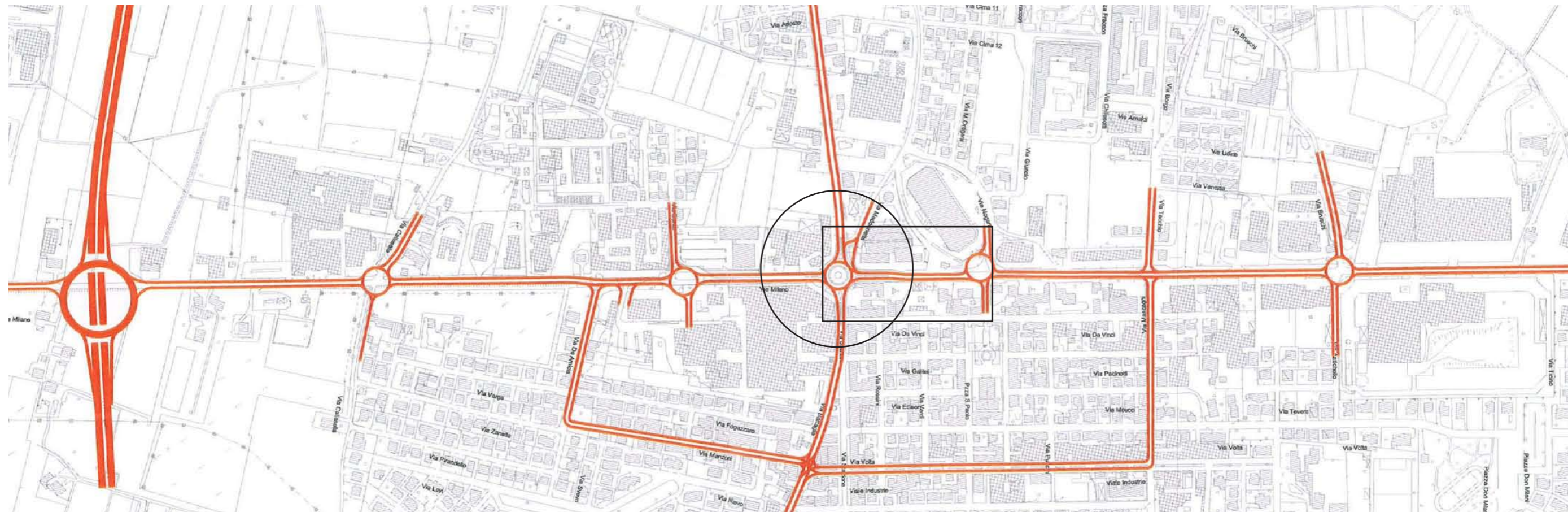
fascia di bordo	0.50 m
corsia di marcia	5.00 m
fascia di bordo	0.50 m
isola spartitraffico	1.00 m
fascia di bordo	0.50 m
corsia di marcia	5.00 m
fascia di bordo	0.50 m
totale	13.00 m

Gli elaborati e gli schemi che seguono fanno riferimento allo studio di fattibilità finalizzato alla riprogettazione funzionale dell'asse della SR11 in comune di Montecchio Maggiore (2004).
 Esplosione progettuale (disegno e dati tecnici) della riprogettazione funzionale e fisica delle intersezioni lungo l'asse urbano della SR11 Strada Mercato

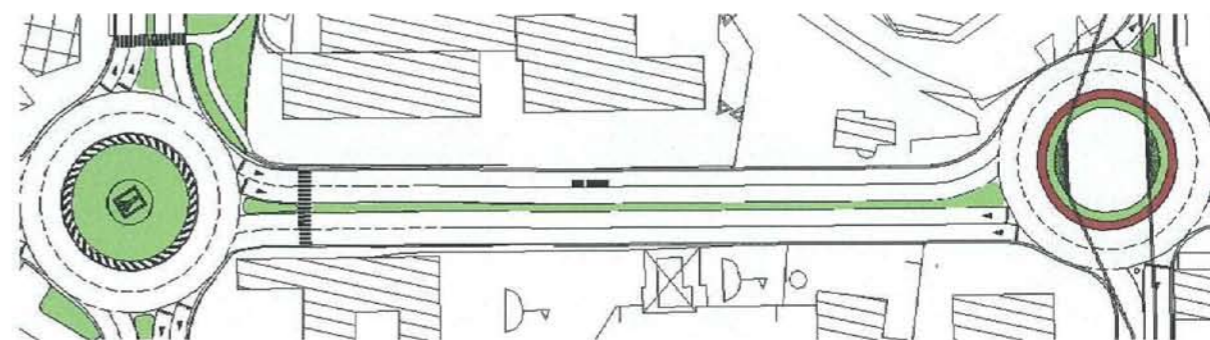


Raggio aiuola	14.00 m
Largh. Anello valicabile	2 m
Raggio minimo	16.00 m
Raggio medio	20.50 m
Raggio massimo	25.00 m
Corsie in anello	2
Largh. corsie in anello	4.5 m
Raggi raccordi corsie	17.5 m
Largh. corsie ovest	5 m - 2*3.5 m
Largh. corsie est	2*3.5 m - 2*3.5 m
Largh. corsie nord	3.5 m - 3.5 m
Largh. corsie sud	7 m - 2*3.5 m
Largh. pista ciclabile	3 m

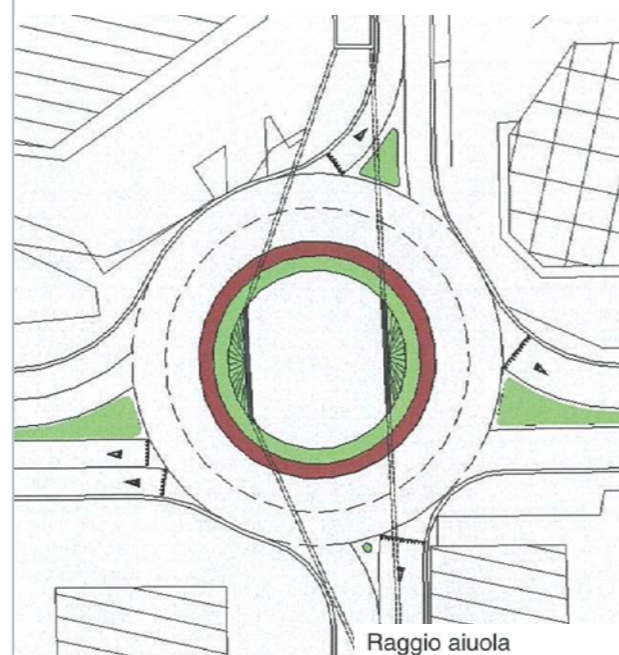
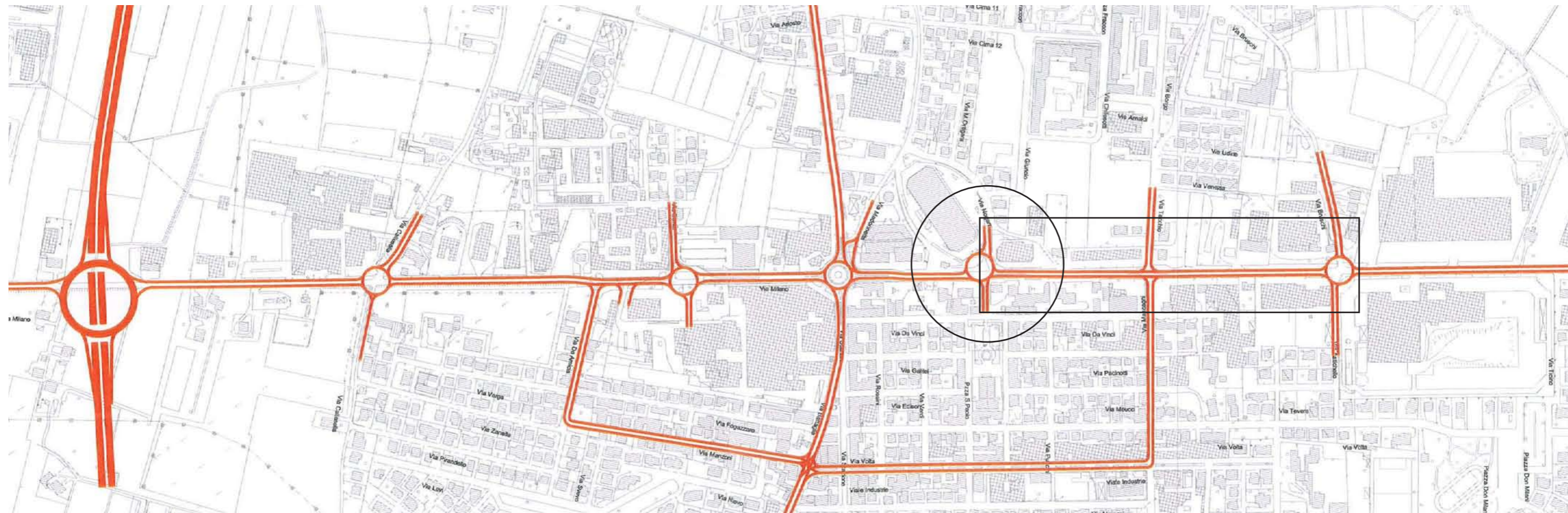
lunghezza del tratto	190 m
fascia di bordo	0.50 m
corsia di marcia	3.5 m
corsia di marcia	3.5 m
fascia di bordo	0.50 m
isola spartitraffico	0.50 - 1.8 m
fascia di bordo	0.50 m
corsia di marcia	3.5 m
corsia di marcia	3.5 m
fascia di bordo	0.50 m
pista ciclabile	3 m
totale	19.50 - 20.80 - m



Raggio aiuola	13.5 m
Largh. Anello valicabile	2 m
Fascia di bordo	0.25 m
Raggio minimo	15.75 m
Raggio medio	20.50 m
Raggio massimo	25.25 m
Corsie in anello	2
Largh. corsie in anello	4.75 m
Corsie in ingresso	2*3.5 m
Corsie in uscita	2*3.5 m



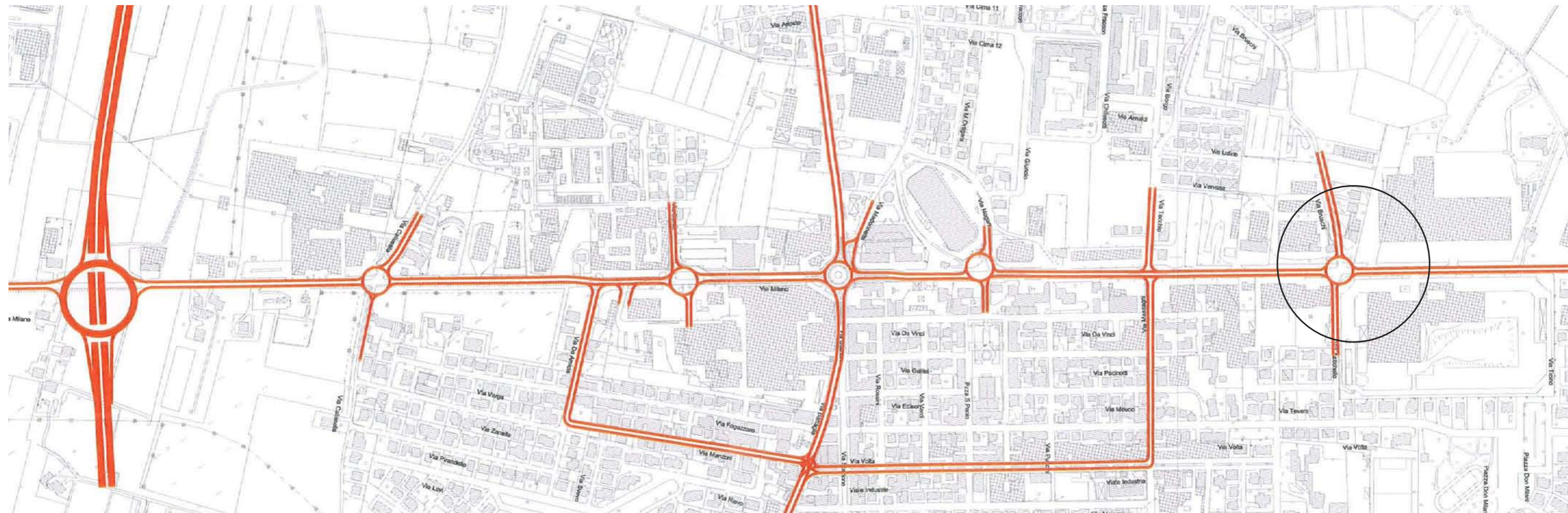
lunghezza del tratto	170 m
fascia di bordo	0.50 m
corsia di marcia	3.5 m
corsia di marcia	3.5 m
fascia di bordo	0.50 m
isola spartitraffico	Min 1 m
fascia di bordo	0.50 m
corsia di marcia	3.5 m
corsia di marcia	3.5 m
fascia di bordo	0.50 m
totale	Min 17.00 m



Raggio aiuola	14.00 m
Largh. Anello valicabile	2 m
Raggio minimo	16.00 m
Raggio medio	20.50 m
Raggio massimo	25.00 m
Corsie in anello	2
Largh. corsie in anello	4.5 m
Raggi raccordi corsie	17.5 m
Largh. corsie ovest	5 m - 2*3.5 m
Largh. corsie est	2*3.5 m - 2*3.5 m
Largh. corsie nord	3.5 m - 3.5 m
Largh. corsie sud	7 m - 2*3.5 m



lunghezza del tratto	500 m
pista ciclabile	3 m
fascia di bordo	0.50 m
corsia di marcia	5 m
fascia di bordo	0.50 m
isola spartitraffico	1.75 m
fascia di bordo	0.50 m
corsia di marcia	5 m
fascia di bordo	0.50 m
totale	16.75 m



Raggio aiuola	14.00 m
Largh. Anello valicabile	2 m
Raggio minimo	16.00 m
Raggio medio	20.50 m
Raggio massimo	25.00 m
Corsie in anello	2
Largh. corsie in anello	4.5 m
Largh. corsie ovest	5 m
Largh. corsie est	5 m
Largh. corsie nord	3.5 m
Largh. corsie sud	4 m

ABACO DEI MATERIALI

