

# COMUNE DI SEGRATE

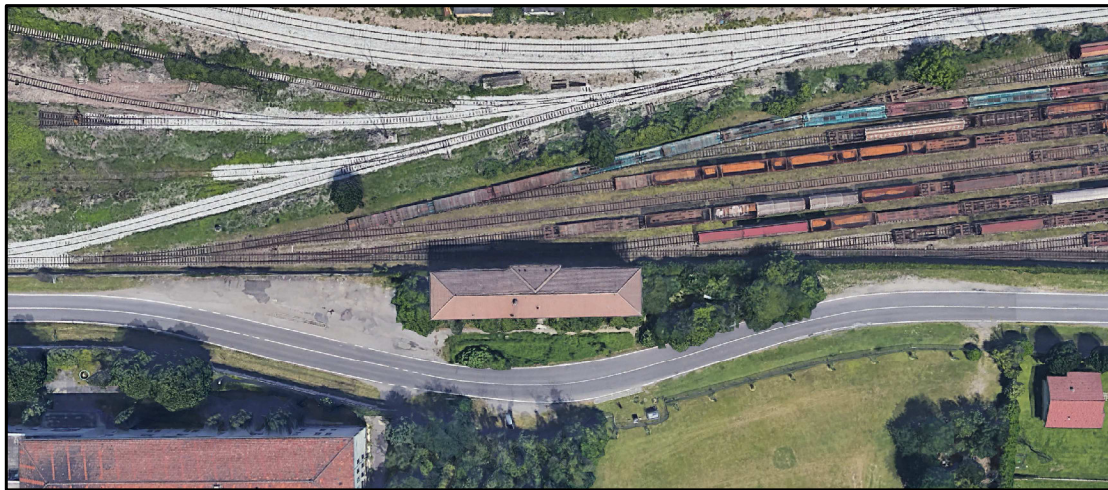
PROVINCIA DI MILANO



OGGETTO: PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE URBANA MEDIANTE L'ABBATTIMENTO E LA RICOSTRUZIONE DI UN EDIFICIO DA DESTINARE AD ATTIVITA' RICETTIVA

COMMITENZA: LEMI srl con sede in Piazza Mellusi - 82030 TORRECUSO (BN)

UBICAZIONE: VIA RIVOLTANA 98 Segrate (MI)



PROGETTO PRELIMINARE

PROGETTO DEFINITIVO

PROGETTO ESECUTIVO

PROGETTO

Relazione Paesaggistica

Tav 02

SCALA

Il Committente

\_\_\_\_\_

Il responsabile del procedimento

\_\_\_\_\_

I Tecnici

\_\_\_\_\_

## RELAZIONE PAESISTICA E TECNICA

**Il sottoscritto: arch. Luigi ESPOSITO nato a Moncalieri (TO) il 13/02/1970 residente in Sant'Angelo a Cupolo (BN) alla via A. Manzoni 47/F**

**Iscritti all'Albo Professionale: degli Architetti di Napoli al n. 6249**

**con studio in: Torrecuso alla via Pezze**

**In riferimento alla istanza di valutazione paesistica presentata da: LEMI SRL con sede in Torrecuso alla Piazza Antonio Mellusi**

**In relazione alle opere da eseguirsi sull'immobile individuato come segue: PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE URBANA MEDIANTE L'ABBATTIMENTO E LA RICOSTRUZIONE DI UN EDIFICIO DA DESTINARE AD ATTIVITA' RICETTIVA ALLA VIA RIVOLTANA 9, EX FERROTEL IN MAPPA FOGLIO 35 P.LLE 67/70/71/72**

## RELAZIONA QUANTO SEGUE

### Documentazione tecnica

#### ANALISI DELLO STATO ATTUALE

| 1) Descrizione  |  |
|---|--|
| <b>Tipologia dell'opera e/o dell'intervento:</b>  | Riqualificazione urbana dell'area mediante l'abbattimento e la ricostruzione di un edificio da destinare ad attività ricettiva.  |
| <b>Localizzazione dell'intervento:</b>  | L'area in oggetto, è ubicata nel Comune di Segrate, alla via Rivoltana n. 98, in fregio allo scalo ferroviario di Milano Smistamento e a poca distanza dall'Aeroporto di Milano Linate. La zona posizionata a confine con il Comune di Milano è periferica con insediamenti a carattere prevalentemente industriale.                           |
| <b>Opera correlata a:</b>   | Ad un edificio ed alla riqualificazione dell'area, da attuarsi mediante demolizione del fabbricato esistente e ricostruzione di un nuovo edificio con relativa sistemazione degli spazi ad esso afferenti.   |
| <b>Caratteristiche storiografiche del contesto paesaggistico e dell'area dell'intervento, configurazione e caratteri geomorfologici, orografici, idrografici, antropici, climatici, ecc</b> | Segrate, probabilmente, nacque come centro romano dopo la conquista da parte di questi della Gallia Cisalpina, per cui si potrebbe far risalire circa al 119 a.C. Non si hanno notizie di un rilevante ruolo politico esercitato nel passato da tale centro, piuttosto la città si è limitata a vivere di riflesso la storia della Lombardia e |



**Centro Congressi di Novegro**



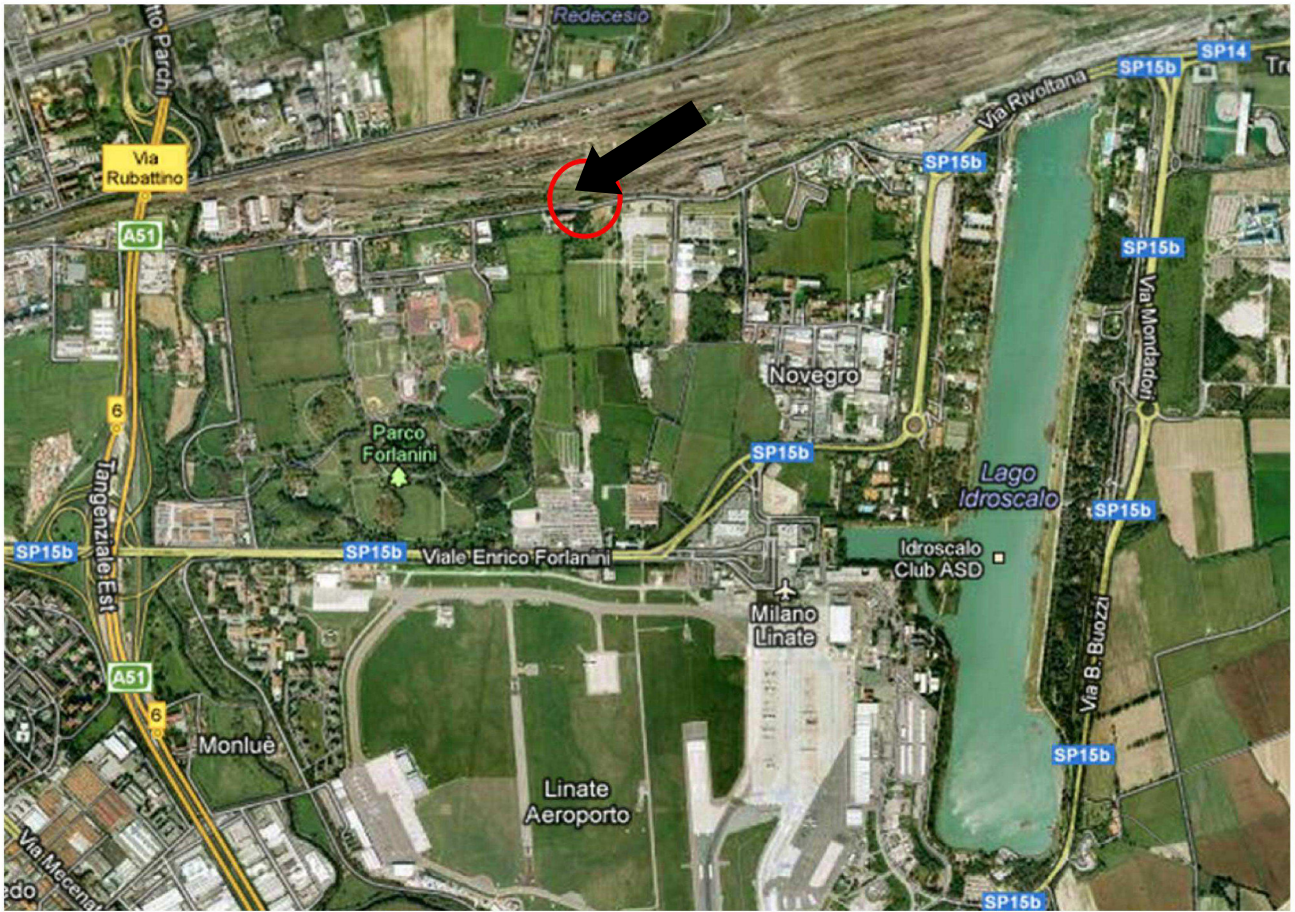
**Edificio Mondadori**

soprattutto della vicina Milano.

L'attuale città risultava suddivisa in diverse frazioni, che solo dopo la nascita del regno di Italia, furono unificate e nacque il Comune di Segrate con l'estensione che ha tutt'oggi. All'inizio del secolo scorso Segrate aveva circa 2000 abitanti tutti dediti all'agricoltura. In seguito vennero create cave di ghiaia e sabbia per materiali edili e per formare la massicciata della linea ferroviaria che ancora oggi taglia il territorio comunale, e per creare tra il 1927 e il 1930 l'idroscalo, vasto bacino artificiale per l'ammarraggio degli idrovolanti. Al fianco dell'idroscalo sorse l'aeroporto Forlanini.

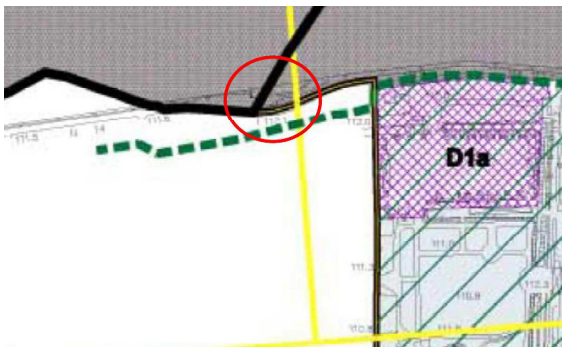
Nel 1925 si iniziò a costruire il quartiere di Lavanderie, intorno agli anni '60 scomparvero quasi tutte le grandi cascine per far posto a grandi insediamenti residenziali, come Milano 2, e del terziario come Mondadori, IBM, oltre al gruppo Fininvest che ha parte dei suoi uffici a Milano2.

Per quanto riguarda i monumenti e luoghi di interesse vanno menzionati sicuramente l'ex municipio di Segrate, opera di architettura importante per ciò che riguarda il Razionalismo Italiano in quanto anticipa nella rotondità quasi "romana" e monumentale dei suoi volumi la nuova forma di espressione del post modern, la piazza antistante è opera di Aldo Rossi. Un'altra opera significativa è la sede Mondadori, opera dell'architetto Oscar Niemeyer.



## B) ANALISI DEI LIVELLI DI TUTELA

**Strumento urbanistico e profilo dell'area interessata:**



L'area in oggetto è catastalmente individuata al n° di particelle 67/70/71/72 del foglio di mappa 35 del Comune di Segrate (MI) in una ZONA TERRITORIALE OMOGENEA che il vigente PGT individua come AREE DI PERTINENZA DELLE FF.SS.

L'area è in parte attraversata da un elettrodotto ENEL interrato A15KV.

**Presenza di aree tutelate per legge (art.142 del D.Lgs 42/04)**

L'area non ricade:

1. nella zona vincolata dal punto di vista idrogeologico;

L'area ricade:

1. in territorio dichiarato sismico (IV Categoria) ai sensi dell'attuale normativa antisismica;

## C) ANALISI DELLE SCELTE PROGETTUALI - ELEMENTI PER LA VALUTAZIONE

### DI COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA

#### Stato di fatto



Vista da via Rivoltana

#### PROGETTO

L'intervento in oggetto presuppone la riqualificazione dell'area attraverso la demolizione di un immobile ex-dormitorio delle ferrovie ubicato nel Comune di Segrate, alla via Rivoltana n. 98, in fregio allo scalo ferroviario di Milano Smistamento e a poca distanza dall'Aeroporto di Milano Linate e la costruzione di un nuovo edificio, con annessi servizi ed aree a verde, da destinare ad attività ricettiva. La zona posizionata a confine con il Comune di Milano è periferica con insediamenti a carattere prevalentemente industriale.

L'immobile esistente insiste su un'area della superficie complessiva di mq 1.745, è costituito da un fabbricato adibito ad ex dormitorio ed alloggi, da un'area pertinenziale e da un locale autorimessa.

Il fabbricato è articolato su tre piani fuori terra e un piano interrato: il piano seminterrato è destinato a cantine, il piano terra (rialzato) risulta destinato a dormitorio e alloggi, mentre il piano primo e secondo sono destinati a dormitorio.

La copertura è a padiglione con sottotetto non fruibile. L'accesso ai piani avviene tramite rampa che immette al piano rialzato e da qui attraverso una scala interna è possibile raggiungere gli altri livelli dell'immobile.

Oggi si presenta in cattive condizioni data la scarsa manutenzione negli anni e l'intera area si presenta in stato di abbandono deprivata di qualsivoglia caratteristica di vivibilità, difatti l'immobile è ubicato a ridosso della linea ferroviaria, senza la possibilità di poter essere dotato degli standard richiesti dalle norme.

Da qui l'intenzione della committenza di procedere alla demolizione della struttura ed alla costruzione di un nuovo edificio da destinare ad attività ricettiva; ubicandolo a debita distanza dai binari e procedendo nel contempo alla riqualificazione urbana dell'intera area mediante la realizzazione di spazi a verde la sistemazione degli spazi esterni con apposito ingresso ed uscita protetta da via Rivoltana

#### **CARATTERISTICHE DELL'OPERA DA REALIZZARE**

Il presente intervento prevede una riqualificazione urbana dell'intera area da attuarsi mediante:

- la demolizione del fabbricato esistente;
- posizionamento a distanza del nuovo edificio;
- regimentazione dei flussi veicolari da via Rivoltana e previsione di pista ciclopedonale.

L'ammodernamento e ristrutturazione della struttura

## Render di Progetto:



Vista dall'alto



Vista via Rivoltana



Vista via Rivoltana

esistente, ormai da diversi anni in disuso, non avrebbe in nessun modo consentito la realizzazione dei parcheggi necessari per tale attività, pertanto la soluzione perseguibile è apparsa quella di realizzare al livello interrato tali servizi e destinare i piani fuori terra alla ricettività.

L'idea progettuale mira alla realizzazione di un nuovo edificio costituito da 9 piani fuori terra e quattro interrati, per un complessivo, interrati e fuori terra di n. 13 piani.

La struttura così concepita sarà atta ad ospitare un complessivo di 96 camere (di cui 80 doppie e 16 singole francesi), con piccole sale meeting ai piani, spa al livello seminterrato e ristorante con terrazzo al nono piano.

Il target a cui si rivolge la struttura ideata è prevalentemente un turismo d'affari, data la posizione strategica rispetto all'aeroporto ed alla vicina Milano, non disdegnando l'idea di una struttura per happening ed incontri anche per target e fasce d'età diverse.

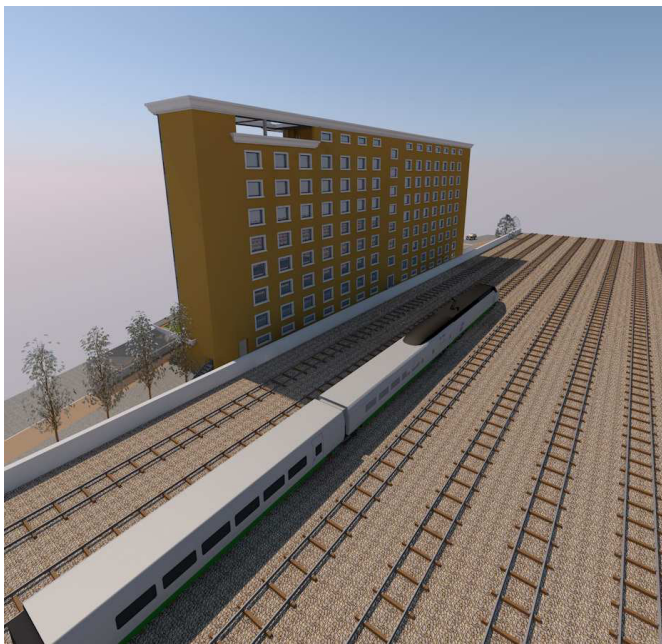
L'accesso alla struttura avverrà dall'attuale piano seminterrato, che diventerà il piano terra del nuovo edificio, cioè abbassando la quota di ingresso veicolare di circa 60/80 cm, qui si realizzerà la zona accoglienza della struttura con hall e reception, direzione e bar, nella hall saranno posizionate la rampa e gli ascensori che conducono agli otto piani sovrastanti destinati a camere.

Al piano primo si collocano due sale meeting, prospicienti su via Rivoltana per una capienza complessiva di n.60 persone, con la possibilità di spacchettare una parete mobile ed ottenere due salette per una capienza ognuna di n. 30 persone, ciò nell'ottica di poter garantire al cliente un'offerta complessiva che vada dal ristoro al pernottio all'incontro di lavoro, tutto all'interno della stessa struttura senza necessità di spostarsi.

Gli otto piani superiori sono destinati a camere, mentre al nono ed ultimo piano si colloca il ristorante con terrazzo prospettante su via Rivoltana con una capienza complessiva pari a 162 posti.

I quattro piani interrati sono destinati rispettivamente il primo ad accogliere una spa e gli altri tre per ospitare i parcheggi necessari a garantire l'accoglienza dell'utenza, per un complessivo di 84 posti auto.

Alla Spa si accede tramite ascensore e rampe interne qui trovano ubicazione una piscina, due vasche idromassaggio, sauna, due bagni turchi, docce emozionale, sale massaggi e palestra, questo per garantire ai clienti il massimo del confort, dopo una giornata di lavoro.



Vista lati R. F. I.



Vista lati R. F. I.

I livelli destinati a parcheggio sono raggiungibili da rampa che collega i tre livelli e perimetra il blocco parcheggi mentre il blocco ascensore si colloca in posizione centrale rispetto al blocco parcheggio.

L'intera struttura di forma pressochè rettangolare sarà realizzata in conglomerato cementizio armato di dim. max 72,5x13, le fondazioni saranno del tipo dirette e la struttura sarà del tipo intelaiata, con solaio latero cementizio h =20 cm.

Ogni camera è dotata di servizio igienico, con pavimento in gres porcellanato, gli infissi esterni saranno del tipo legno-alluminio a bassa emissività e fonoisolanti 45 dB, mentre le porte interne sono in legno e resistenza al fuoco adeguata ai diversi ambienti e funzioni.

La struttura è dotata di una scala interna per i fruitori, n° 1 scala antincendio ed una scala di servizio collocate sui due prospetti laterali, mentre la zona cucina ed il vano scala della struttura alberghiera saranno compartimentate (per maggiori dettagli si rimanda alla relazione specialistica allegata).

Le rampe di accesso ai piani sono due una nella zona centrale a ridosso del blocco ascensore, per gli avventori, l'altra di servizio posizionata nell'ala sinistra.

Per ciò che concerne l'eliminazione delle barriere architettoniche LL.13/89 e 104/92 si accede alla reception dalla quota stradale così come al ristorante, l'accesso alle camere è consentito dall'ascensore che serve tutti i piani, mentre le camere per i diversamente abili sono ubicate al sesto e settimo livello ove è prevista anche la stanza calma.

Le facciate saranno realizzate in parte con facciate ventilate e in parte tinteggiate, mentre a sottolineare l'ingresso si realizzerà una pensilina aggettante in acciaio e la parete esterna sarà rivestita in pietra.

La struttura presenta prospetti differenti a seconda dell'affaccio, verso l'impianto ferroviario avremo un prospetto geometrico e lineare con aperture rettangolari, il prospetto su via Rivoltana sarà realizzato con un andamento curvo che ripercorre l'andamento dell'asse viario, con la parte centrale vetrata, che sarà al zona destinata poi alle varie sale convegni e meeting.

L'isolamento della struttura rispetto alla strada provinciale si realizzerà tramite l'apposizione di una barriera fonoassorbente, che riprende nelle linee lo skyline della struttura, questa garantirà l'isolamento acustico e nel contempo risponde a requisiti di sicurezza rispetto al traffico veicolare.

L'immobile si posiziona rispetto alla linea ferroviaria a distanza di mt 3,00 come previsto dai

regolamenti vigenti, mentre rispetto alla strada è arretrato di mt. 5,00, inoltre con il presente intervento che si colloca oltre che come nuova edificazione quale riqualificazione dell'intera area si andrà a realizzare una pista ciclopedonale che ci delimita l'area esterna alla struttura.

Per quanto riguarda la sistemazione esterna, l'accesso avviene dalla strada provinciale tramite un agevole imbocco che conduce innanzi alla struttura, qui è prevista la possibilità di parcheggiare in maniera temporanea per consentire il carico e scarico bagagli dopo di che si raggiunge il parcheggio sotterraneo con i suoi tre livelli ed i suoi 84 posti auto. L'uscita e l'immissione sulla strada provinciale avviene sempre tramite un morbido imbocco, identico a quello di accesso, il percorso di ingresso e di uscita è perimetrato da aiuole a verde, mentre la facciata verso strada del fabbricato sarà delineato da un marciapiede, che si slarga in prossimità dell'ingresso alla hall.

**Compatibilità dell'intervento con il PTCP della Provincia di Milano e linguaggio architettonico adottato:**



**Estratto PTCP – Paesaggio Ambiente**

Per quanto riguarda l'area in oggetto è ubicata in prossimità del Polo ricreativo idropark, nelle vicinanze dell'aeroporto di Linate, prospiciente la linea ferroviaria Milano- Venezia.

Nell'ambito del P.T.C.P. tale area è individuata nella tavola "Paesaggio Ambiente" quale "Percorso di interesse paesistico" disciplinato dall'art. 40 delle Norme:

**Art. 40 Percorsi di interesse paesistico**

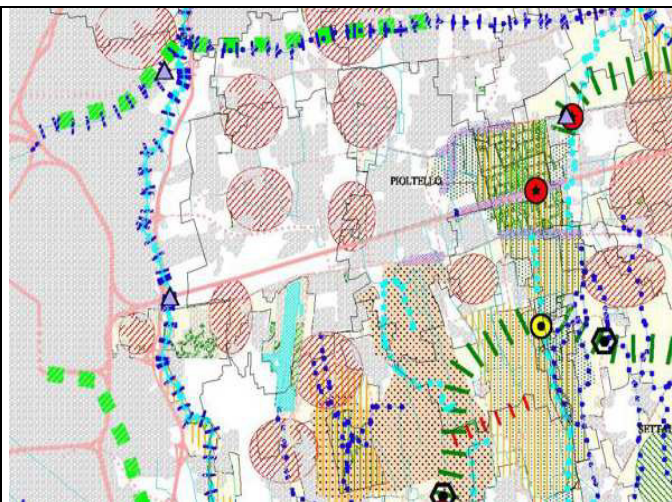
Lungo tali percorsi vengono altresì individuati anche quei tratti o quei luoghi dai quali si godono ampie viste a grande distanza o con ampio campo visivo, che permettono di cogliere in modo sintetico i caratteri distintivi del paesaggio.

Parte di questi tracciati costituiscono fondamento dell'organizzazione storica del territorio, così come rilevato dalla cartografia storica della prima levata I.G.M. del 1888. Detta individuazione assume efficacia di prescrizione diretta solo nei casi di cui al comma 5 dell'art. 4. I criteri e le modalità di intervento ammessi, lungo tali percorsi, rispondono al principio della valorizzazione.

Il PTCP individua i seguenti indirizzi:

- a) valorizzazione e conservazione dei tracciati e dei caratteri fisici, morfologici, vegetazionali o insediativi che costituiscono gli elementi di riconoscibilità e di specificità, anche funzionale, del percorso;
- b) mantenimento, lungo i percorsi, dei luoghi panoramici;
- c) incentivazione dei riusi finalizzati alla





Estratto PTCP – Rete Eco

realizzazione di una rete di percorsi ciclopedonali.

Ai luoghi e percorsi di interesse paesistico, ai sensi dell'art. 4, si applicano le seguenti disposizioni:

a) all'esterno del perimetro del territorio urbanizzato gli interventi di trasformazione non devono limitare le visuali panoramiche nei punti e lungo i percorsi individuati;

b) non è consentita, all'esterno del perimetro del territorio urbanizzato, l'installazione di cartellonistica pubblicitaria lungo il percorso, ad eccezione delle targhe, dei cartelli e di tutta la segnaletica direzionale ed informativa prevista dal codice della strada;

c) vanno tutelati e valorizzati gli elementi significativi che arricchiscono i percorsi di interesse paesistico ed ambientale.

1. La Provincia formula specifici criteri per la valorizzazione dei percorsi storici e d'interesse storico-paesistico atti a garantire, anche rispetto ad interventi di trasformazione, la loro visibilità e leggibilità. La Provincia promuove altresì la fruizione di tali percorsi attraverso iniziative culturali ed incentiva la realizzazione di percorsi ciclabili protetti.

Il Comune, in fase di adeguamento dello strumento urbanistico alle indicazioni del PTCP:

a) identifica e classifica i diversi tipi di percorso e le direttrici visive di maggiore sensibilità, presenti lungo i percorsi o nei punti panoramici, cioè quelle che offrono una "veduta" su luoghi di particolare interesse paesistico, quali le emergenze geomorfologiche, vegetazionali e storico - culturali, o viste di particolare profondità e ampiezza;

b) può individuare nuovi elementi da sottoporre a progetti di valorizzazione paesistica, in base a quanto specificato nel precedente comma 3;

c) integra le norme del proprio strumento urbanistico con specifiche indicazioni di salvaguardia della panoramicità e della fruibilità paesistica dei percorsi individuati;

d) attua azioni finalizzate ad evitare ogni compromissione delle condizioni di visibilità dai punti e dai percorsi panoramici, al fine di garantire la libera fruizione visiva dei paesaggi e degli orizzonti circostanti. Lungo tali direttrici e nell'immediato intorno, le trasformazioni sono soggette alle disposizioni di cui al precedente comma 3;

e) propone fasce di rispetto, distinte da quelle di rispetto stradale, all'interno delle quali applicare indirizzi di valorizzazione paesistica, relativamente sia alla tipologia degli insediamenti previsti, che alla limitazione della cartellonistica;

f) incentiva tutte le opere necessarie al

miglioramento delle condizioni di fruizione visiva (piazzole, punti di sosta, aree attrezzate).

Ed inoltre nell'ambito della tavola "Rete ecologica" quale " Zona extraurbana con presupposti per l'attivazione di progetti di consolidamento ecologico" disciplinata dall'art. 61 delle Norme del P.T.C.P.:

Art. 61 Zone periurbane ed extraurbane su cui attivare il consolidamento ecologico

1. Il PTCP, in via di proposta preliminare, individua alla Tavola 4 le aree che sulla base della presenza di unità ecosistemiche corrispondono alle seguenti definizioni:

a) zone periurbane, limitrofe o intercluse tra l'urbanizzato, che possono interessare aree di frangia urbana e che presentano caratteri di degrado e frammentazione;

b) aree extraurbane, intese quali aree agricole esterne agli ambiti urbani caratterizzate dalla presenza di consistenti elementi vegetazionali.

2. I criteri e le modalità di intervento ammesse in tali aree rispondono al principio della riqualificazione. Indirizzo strategico del PTCP è quello di individuare ambiti di territorio potenzialmente caratterizzabili da nuovi elementi ecosistemici di appoggio alla struttura portante della rete ecologica.

3. In tali zone, in caso d'interventi di trasformazione, si applicano le disposizioni dell'art. 42, comma 3.

4. La Provincia, in collaborazione con i comuni interessati, attiva azioni di assetto fruitivo e consolidamento ecologico, attraverso progetti di riqualificazione paesistica e di potenziamento.

Per quanto attiene alla conformità del presente progetto con le norme del PTCP della Provincia di Milano bisogna evidenziare che pur rappresentando l'intervento un incremento dei piani fuori terra portandoli dagli attuali quattro più copertura ad un totale di nove fuori terra e tre interrati, non si pregiudicano i punti di vista panoramici, in quanto ciò che si preclude alla vista è rappresentato dalla linea ferroviaria che non rappresenta di per sé una "veduta" di particolare interesse paesistico, o una emergenza geomorfologica, vegetazionale e storico - culturale.

Inoltre il presente intervento si propone una riqualificazione architettonica e paesistica attraverso la ristrutturazione dell'edificio e la riqualificazione dell'area ad esso antistante attraverso la razionalizzazione degli spazi: disciplinando la strada di accesso alla struttura, i parcheggi ad esso correlati e l'opportuno inserimento di aree a verde con

l'apposizione di essenze arboree pregiate.

**Elementi per la valutazione di compatibilità paesaggistica:**

Ogni intervento rappresenta una “perturbazione” dello stato di fatto, che porterà ad un nuovo assetto. Quanto più il luogo ove si opera è contraddistinto da una propria caratterizzazione paesistica, tanto più le perturbazioni sono avvertibili, le differenze tra il prima e il dopo evidenti. Il metodo qui adottato per permettere di valutare le perturbazioni del presente intervento si basano sulla valutazione della “**sensibilità paesistica del sito**” e “**l’incidenza del progetto proposto**” cioè il grado di perturbazione prodotto in quel contesto. Dalla combinazione delle due valutazioni deriva quella di livello di impatto paesistico della trasformazione proposta.

**Analisi Sensibilità Paesistica**

La sensibilità paesistica di un paesaggio può determinarsi in relazione a tre criteri:

**criterio morfologico strutturale, criterio vedutistico e criterio simbolico.**

Considerato che l’area di intervento non appartiene a:

- a) sistemi paesistici di interesse naturalistico, storico, linguistico,
- b) non interferisce con un punto panoramico e non si affaccia su spazi di importanza paesistica, si colloca in adiacenza ad un tracciato ferroviario,
- c) inoltre non appartiene a luoghi contraddistinti da uno status di rappresentatività nella cultura locale, tali fattori fanno scaturire una **sensibilità paesistica** bassa del sito tradotti in termini numerici **pari a 2.**

**Analisi Incidenza Paesistica Intervento Proposto**

Per ciò che riguarda **l’incidenza paesistica** dell’intervento proposto, è valutato in seguito alle modificazioni che esso produrrà in ambito locale, inteso soprattutto sotto il profilo paesistico, valutabile in funzione dei rischi di intrusione, occlusione ecc.

L’intervento, sul paesaggio locale, non produce effetti rilevanti, migliorando di fatto il contesto in cui si colloca e tenuto conto dei materiali e delle tecniche previsti, tenuto conto che non comporta:

1. **modifiche morfologiche:** sono presenti variazioni dell’ altezza, dei profili e variazioni dei rapporti pieni, vuoti, ma non sono presenti nell’intervento tipologie costruttive non affini a quelle presenti in zona per edifici con la medesima destinazione, inoltre non vi è alterazione della continuità delle relazioni tra elementi naturalistici e architettonici ;

2. **modifiche dei caratteri stilistici:** l'intervento non comporta l'inserimento di elementi stilistici nuovi, ma utilizza il linguaggio architettonico proprio del contesto;

3. **modifica assetto percettivo, scenico, o panoramico:** l'intervento proposto non rappresenta ingombro visivo, occultamento di visuali rilevanti, prospetto su spazi pubblici;

4. **modifica dell'assetto insediativi-storico:** l'intervento non rappresenta interferenza con i valori simbolici attribuiti dalla comunità al luogo.

In relazione alle alterazioni paesaggistiche derivanti dall'intervento, non ci sono:

1. intrusioni,
2. riduzioni,
3. destrutturazioni,
4. deconnotazione.

Pertanto il valore delle alterazioni prodotte è basso, perché l'intervento non interferisce in modo significativo sulle componenti principali riferite alle alterazioni possibili. Pertanto **l'incidenza paesistica** è di bassa entità e si può assumere **pari a 2**.

#### **IMPATTO PAESISTICO**

L'impatto paesistico del progetto è dato dal prodotto tra la **sensibilità paesistica** e **l'incidenza del progetto**.

Da quanto esposto ai punti precedenti emerge che l'intervento non comporta, in relazione anche delle caratteristiche dei luoghi in cui va ad inserirsi, alle scelte progettuali adottate, trasformazioni tipologiche formali incompatibili, con il contesto tipologico consolidato e con le destinazioni urbanistiche e funzionali previste dai diversi strumenti di governo del territorio.

**Per quanto riguarda la valenza paesistica il sito è caratterizzato da classe di sensibilità paesistica bassa (valore numerico 2) e l'incidenza paesistica è anch'essa pari a 2), pertanto l'intervento in oggetto evidenzia un impatto paesistico basso (valore 4), al di sotto della soglia di rilevanza, alla luce di ciò si ritiene l'intervento compatibile con le caratteristiche paesistiche dell'area.**

*Tanto si doveva in ottemperanza all'incarico ricevuto.*

*Segrate lì 19/03/2018*

Il Tecnico

---