



PROGETTO PRELIMINARE

27007

2.5 SET. 2013



Ufficio

PIÙ

Casalnuovo

di Napoli

Progetto P07
Parcheggio Lancellotti

TITOLO:
Verifica di assoggettabilità a VAS

R.8

Rev. 01



Data

Settembre 2013

R.U.P. *[Signature]* ing. Giuseppe Savoia - Resp. Settore III - Pianificazione urbanistica e LL.PP.

Progettista arch. Vincenzo Marra *[Signature]*

Supporto Tecnico Amministrativo al R.U.P. arch. Carmela Mascolo *[Signature]*

Revisione	0	1	2	3	
Redatto/...../...../...../...../...../...../...../.....	
Controllato/...../...../...../...../...../...../...../.....	
Approvato/...../...../...../...../...../...../...../.....	

Premessa

Il presente rapporto è stato elaborato ai fini della Verifica di Assoggettabilità a VAS (art.12 D. Lgs n. 152/2006 e ss.mm.ii.) della proposta di variante al PRG vigente del Comune di Casalnuovo di Napoli, finalizzata all'attuazione del progetto PIU Europa "Parcheggio Lancellotti" relativo alla realizzazione di un parcheggio di supporto delle attività e degli utenti di palazzo Lancellotti di Durazzo.

Questo documento ha lo scopo di valutare se la variante in questione possa avere un impatto significativo sull'ambiente e quindi debba essere sottoposta o meno alla fase di valutazione secondo le disposizioni del succitato articolo.

A tale scopo, lo studio riporta una descrizione della variante proposta, le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente conseguenti all'attuazione della suddetta, in base ai criteri riportati nell'allegato I del decreto n. 152/2006 e ss.mm.ii.

1. Riferimenti normativi

La VAS, Valutazione Ambientale Strategica, prevista a livello europeo, recepita a livello nazionale e regolamentata a livello regionale, è un processo basato sul concetto di sviluppo sostenibile, finalizzato alla valutazione dei possibili effetti sull'ambiente derivanti dall'attuazioni di piani e programmi.

In base a quanto specificato nel D.Lgs. 152/2006, la VAS riguarda tutti i piani e programmi di intervento sul territorio ed è preordinata a garantire che gli effetti sull'ambiente derivanti dall'attuazione di detti piani o programmi siano presi in considerazione durante la loro elaborazione e prima dell'approvazione.

A livello nazionale il D.Lgs. n. 4/2008 (correttivo al D.Lgs. n. 152/2006), demanda alla Regione la regolamentazione, mentre a livello regionale restano vigenti il Regolamento n.17/2009 in materia di attuazione della Valutazione Ambientale Strategica e il Regolamento Regionale n. 5/2011 in materia di attuazione della Legge urbanistica regionale n. 16/2004.

Scopo della "Verifica di assoggettabilità" è la decisione di assoggettare il piano (o programma) a VAS.

Il decreto 4/2008 all'art. 6 specifica i piani da sottoporre a VAS (oggetto della disciplina) e all'art. 12 norma la suddetta verifica, individuando nell'autorità competente il soggetto che esprime il provvedimento di verifica.

Il Regolamento Regionale n. 5/2011 all'art. 2 stabilisce che l'amministrazione procedente avvia contestualmente al procedimento di pianificazione la valutazione ambientale strategica o la verifica di assoggettabilità secondo le disposizioni di cui all'articolo 6 del decreto legislativo n. 152/2006 e nel rispetto dei casi di esclusione previsti dal medesimo decreto legislativo.

La Regione ed i Comuni sono autorità competenti per la VAS dei rispettivi piani e varianti nonché per i piani di settore dei relativi territori ai sensi del decreto legislativo n. 152/2006.

L'amministrazione precedente predispose il rapporto preliminare (RP) contestualmente al preliminare di piano composto da indicazioni strutturali del piano e da un documento strategico e lo trasmette ai soggetti competenti in materia ambientale (SCA) da essa individuati.

Nel caso in esame, l'Autorità Procedente e Competente è il Comune di Casalnuovo di Napoli.

2. Contesto di riferimento

2.1 Inquadramento territoriale

Il territorio comunale di Casalnuovo di Napoli è inserito all'interno della vasta piana che si estende da Napoli a Caserta, ed è situato a circa 20 km dalla città di Napoli, di cui anticamente costituiva un casale. Ha un'estensione di 7,75 kmq e si presenta come un territorio fondamentalmente pianeggiante, confinante a nord-nord-ovest con i Comuni di Acerra e Afragola, a sud-sud-est con i Comuni di Casoria, Volla, Pollena Trocchia e ad est con il Comune di Pomigliano D'Arco.

Il centro abitato è cresciuto intorno al nucleo originario di *Archora* e risulta di forma ellittica, ad eccezione della località denominata ~~Cesarea, che rappresenta~~ il prolungamento a sud del territorio comunale.

La parte nord-occidentale è quella più urbanizzata, mentre quella orientale è quasi completamente dedicata al settore agrario.

Il territorio comunale è stato interessato da un intenso processo di crescita che ha determinato una condizione di forte edificazione e densità abitativa, cui però non ha fatto seguito il necessario adeguamento delle infrastrutture.

2.2 Area oggetto di Variante

L'area oggetto di variante è situata a nord-est nel territorio comunale, in località Licignano, nei pressi del confine con il Comune di Pomigliano D'Arco.

L'area si presenta pianeggiante, ha un'estensione di 4.500 mq ed è delimitata a nord da via San Giuliano e a sud da Palazzo Lancellotti di Durazzo.

E' inserita in un contesto in gran parte urbanizzato servito da via San Giuliano, via Siviglia, via XXV Luglio, via Vittorio Emanuele III ed è circondata da complessi residenziali singoli e condominiali di recente formazione, con la presenza di opere di urbanizzazione primaria.

Per la maggior parte della sua estensione, l'area risulta libera da costruzioni, a verde incolto o giardino, mentre, per una piccola parte, coincide con via G. Galilei, strada privata esistente di accesso alle unità residenziali ivi localizzate. (fig. 1)

L'area in oggetto è individuata al foglio n. 11 del Catasto Terreni del Comune dalle particelle nn. 36, 252, 253 (per una superficie di circa 240 mq), 254, 292 (per una superficie di circa 1304 mq). (fig. 2)



Figura 2. vista aerea con individuazione area di progetto

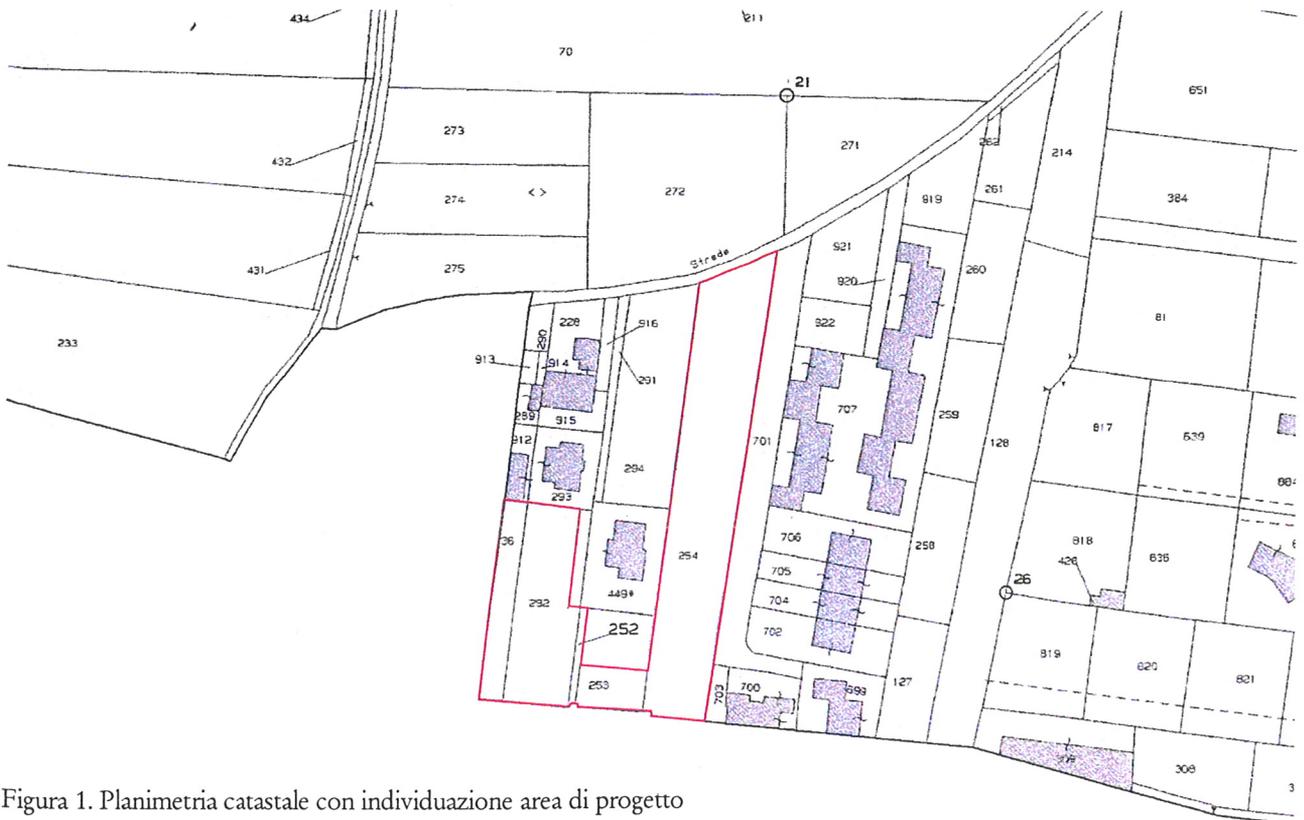


Figura 1. Planimetria catastale con individuazione area di progetto

3. Pianificazione urbanistica e regimi vincolistici

3.1. Proposta di Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Nella proposta di PTCP (approvata con D. G. P. n. 1091/97 e successiva D. G. P. n. 747/2008 di approvazione delle modifiche ed integrazioni a seguito dell'approvazione del PTR) l'area in oggetto viene codificata come zona destinata ad "aree di consolidamento urbanistico e riqualificazione ambientale" e disciplinata dall'art. 52 delle NTA, che prevede interventi finalizzati al soddisfacimento dei fabbisogni della popolazione e di riqualificazione urbanistica, ambientale e paesaggistica.

Al comma 3 del suddetto articolo viene specificato quanto segue: *" I Comuni disciplinano tali aree, nell'ambito dei PUC e fermo restando il rispetto della disciplina paesaggistica vigente, anche eventualmente articolandole in sottozone, finalizzando le trasformazioni al soddisfacimento dei fabbisogni della popolazione residente nonché alla riqualificazione urbanistica, ambientale e paesaggistica, configurando gli interventi di ristrutturazione urbanistica e di completamento come occasione per ridisegnarne e qualificarne l'assetto.*

A tali fini la nuova edificazione, ed in particolare quella residenziale, deve essere prevista all' interno di una strategia di consolidamento dell'impianto urbano e di incremento della dotazione di servizi ed attrezzature, nonché di integrazione sociale, al fine di migliorare le condizioni complessive dell'esistente e di rafforzarne le relazioni con il contesto urbano".

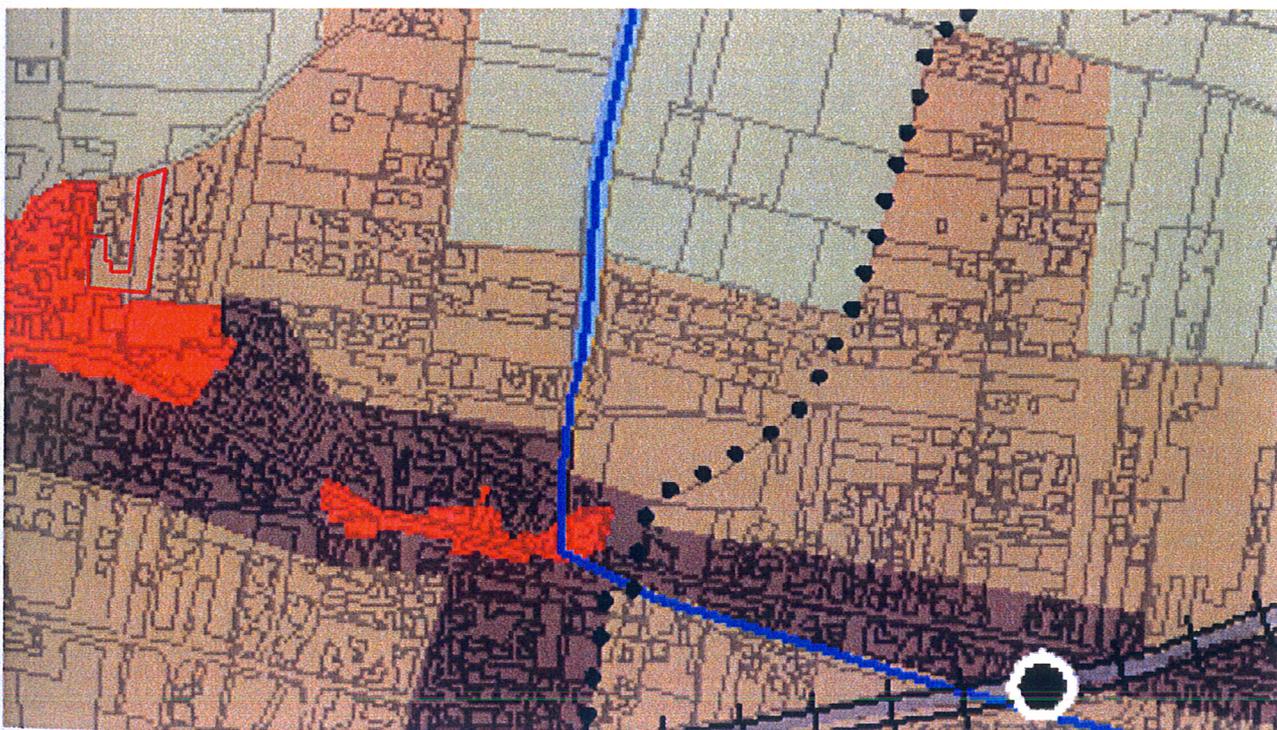


Figura 3 – Piano territoriale di Coordinamento Provinciale - TAV. P.06.4. "Disciplina del territorio" – Stralcio

Alla luce di quanto sopradetto, si può affermare che l'intervento proposto è perfettamente coerente con le indicazioni fornite dalla proposta di P.T.C.P. di Napoli: la realizzazione dell'area a parcheggio, infatti, produrrà un incremento della dotazione dei servizi per la collettività, configurandosi proprio come un intervento finalizzato al soddisfacimento dei fabbisogni della popolazione.

3.2. Piano Stralcio per Assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino Nord Occidentale della Campania

L'area non è interessata dalle determinazioni del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino Nord Occidentale della Campania, nè per quanto riguarda il rischio di allagamento per erosione (Rischio idraulico) nè per quello da esondazione (Pericolosità idraulica).

Di seguito si inseriscono stralci delle cartografie contenute nel PAI su cui si individua in rosso l'area in oggetto ai fini di dimostrare la non interferenza delle previsioni del suddetto piano con l'intervento previsto.

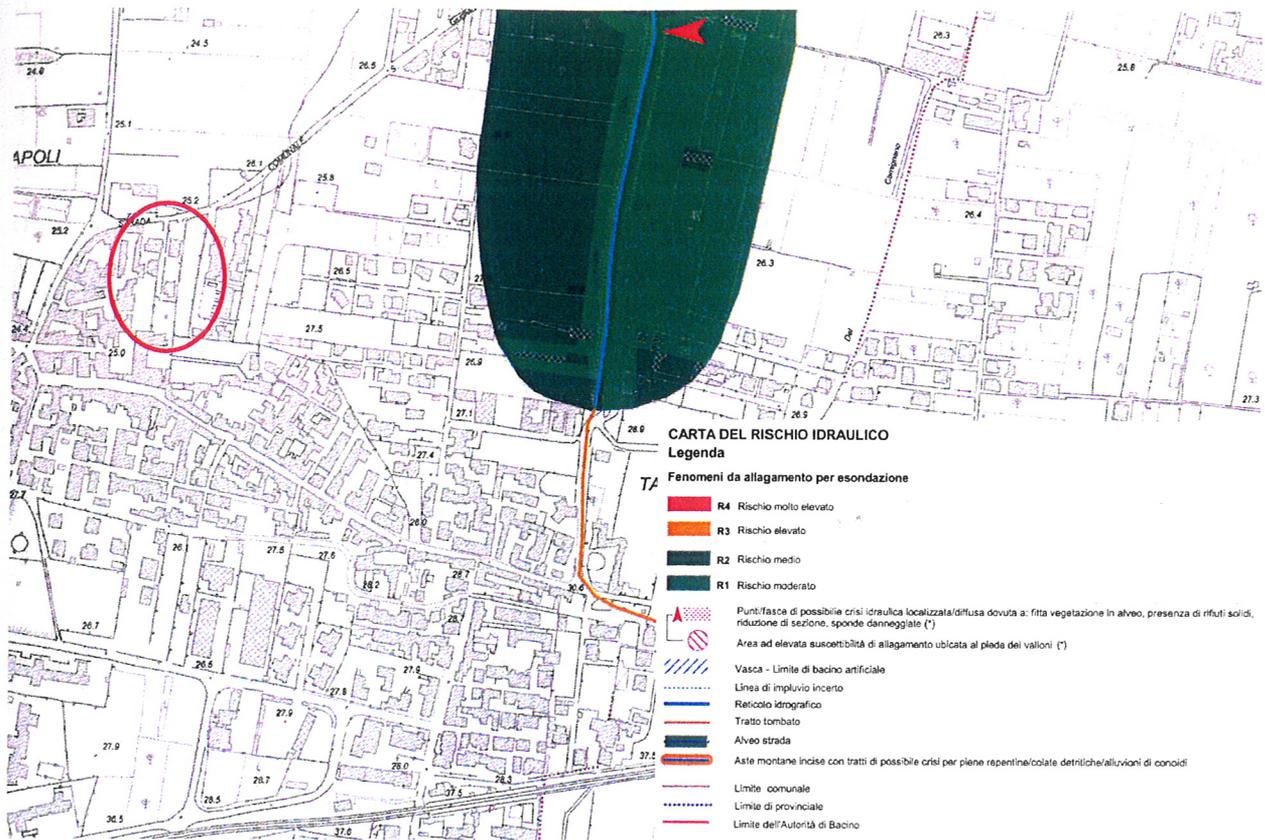


Figura 4. PAI Autorità di Bacino Nord occidentale della Campania - Carta del rischio idraulico. *Stralcio*

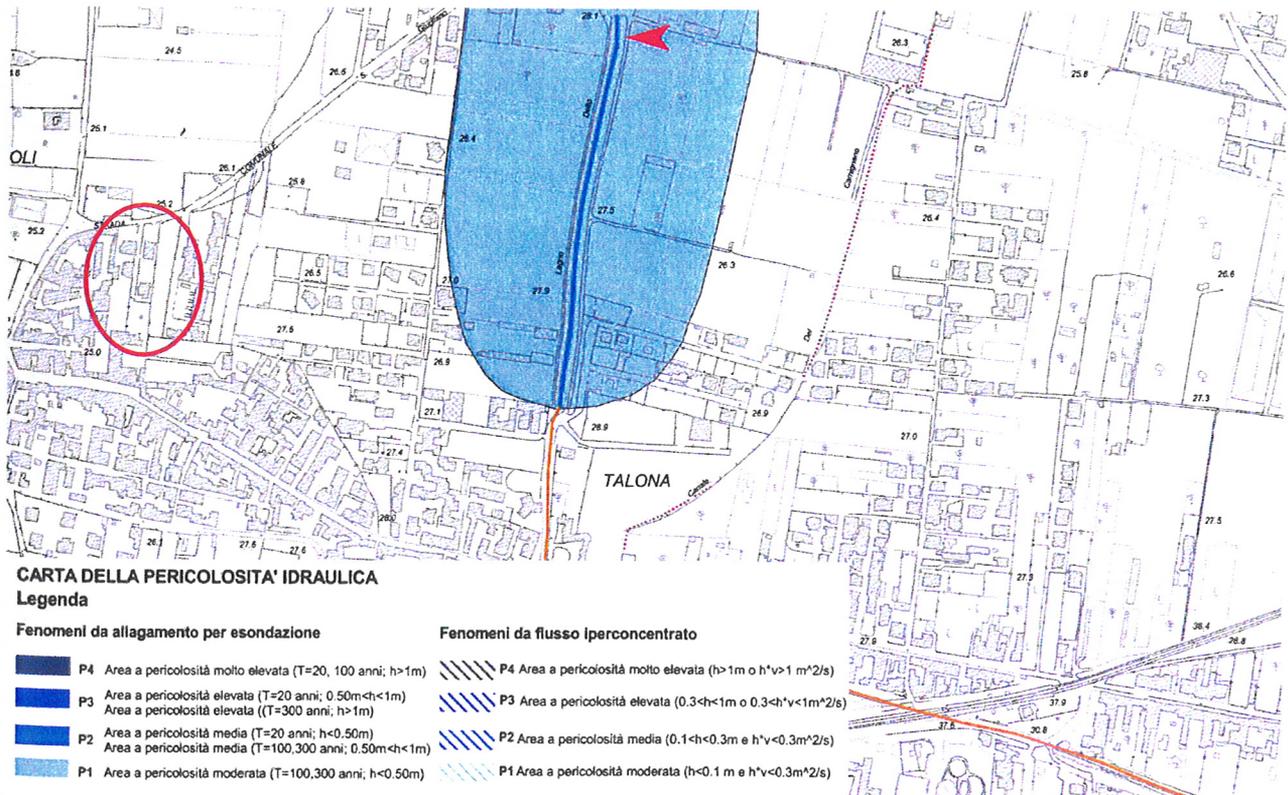


Figura 5. PAI Autorità di Bacino Nord Occidentale della Campania - Carta della pericolosità idraulica *stralcio*

3.3. Piano Regolatore Generale del '97 (approvato con D.P.A.P. n. 546/97.)

Dal punto di vista della pianificazione comunale, l'area di intervento, della superficie complessiva di 4.500 mq, ricade per circa 1.000 mq in zona bianca - art. 9 del DPR 380/01 - (B3 "residenziale di completamento" stralciata in sede di approvazione del PRG a norma del decreto del Presidente dell'Amministrazione Provinciale n. 546/97), per circa 930 mq in zona F3 "verde a parco", per circa 850 mq in strada di progetto, per circa 770 mq in fascia di rispetto stradale e per 950 mq circa in area destinata a parcheggio.

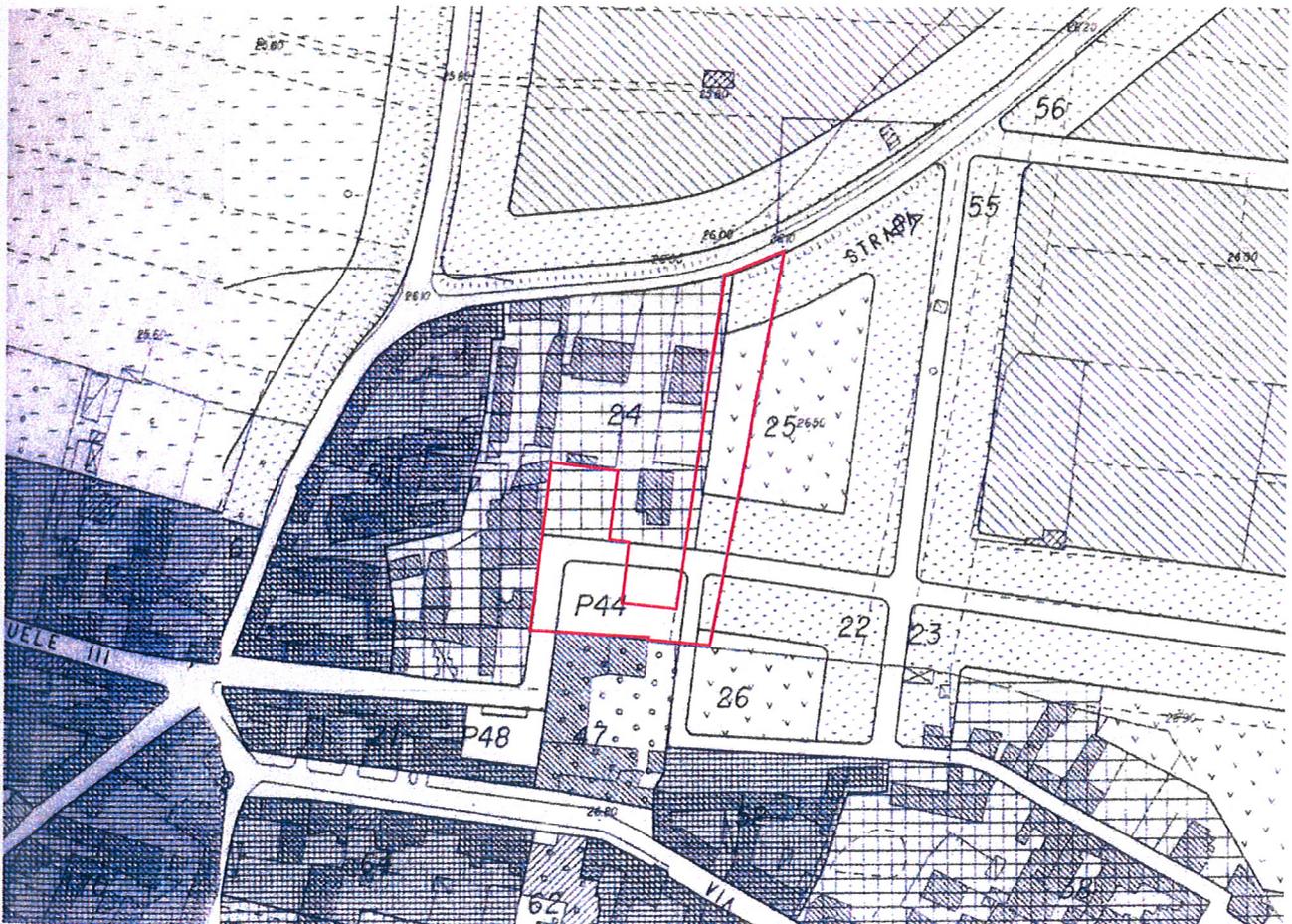


Figura 6. Azzonamento PRG vigente e individuazione area di intervento - Stralcio

LEGENDA	
	Z.T.O. A
	Z.T.O. B1
	Z.T.O. B2
	Z.T.O. B3
	Z.T.O. C1
	Z.T.O. C2
	Z.T.O. C3
	Z.T.O. D1
	Z.T.O. D2
	Z.T.O. E
	Z.T.O. F1 istruzione
	Z.T.O. F2 gioco e sport
	Z.T.O. F3 verde a parco
	Z.T.O. F4 attrezzature collettive AR - attrezzature religiose
	Z.T.O. F5 attrezzature collettive e mercato
	Z.T.O. F6 istruzione superiore all'obbligo
	Z.T.O. F7 attrezzature sanitarie
	Z.T.O. F8 parco attrezzato
	verde di rispetto
	Parcheggio

Figura 7. stralcio legenda tavola di azionamento del PRG vigente con individuazione delle destinazioni d'uso esistenti

realizzazione delle nuove strade, per l'ampliamento di quelle esistenti e per la protezione della sede stradale nei riguardi della edificazione. In tale area è vietata ogni nuova costruzione o l'ampliamento di quelle esistenti.

La sottozona B3 "residenziale di completamento" è stata stralciata in sede di approvazione del PRG a norma del decreto del Presidente dell'Amministrazione Provinciale n. 546/97 e quindi allo stato di configura come zona priva di piano (art. 9 DPR 380/2001).

La sottozona F3 "aree per spazi pubblici attrezzati a verde o a parco", è normata all'art. 26 delle NTA, che testualmente recita: "Nelle sottozone F2, F3 ed F8 il P.R.G. si attua per intervento edilizio diretto e gli interventi previsti potranno essere eseguiti e gestiti anche da privati, mediante concessioni temporanee rinnovabili.

Nelle sottozone di cui al precedente capoverso la richiesta di concessione edilizia dovrà essere corredata dal progetto esecutivo delle opere previste.

(...) Nelle sottozone F3 ed F8 sono consentite unicamente costruzioni temporanee che integrano la destinazione della zona e cioè attrezzature per il gioco dei bambini, chioschi, ritrovi, ristoranti.

Ciascuna costruzione temporanea dovrà avere una pertinenza minima di 10000 mq. Per tutte le zone indicate, nel caso di realizzazione di attrezzature e di impianti da parte di privati i proprietari dovranno realizzare e cedere al Comune, a titolo gratuito, le aree relative alle urbanizzazioni primarie.

Per ottenere la concessione edilizia, le aree in oggetto dovranno già essere dotate di urbanizzazione primaria."

La nuova viabilità è normata al Capo III delle norme di attuazione del Piano, all'art. 17 "Zone destinate alla viabilità" che prevede che "Per le strade locali non a fondo cieco la sezione minima complessiva da recinzione è di ml. 10.50.[...] In sede di progettazione della rete stradale principale e primaria possono essere previsti nuovi parcheggi nelle aree di rispetto stradale. Le aree di rispetto sono necessarie per la

E' consentito, a titolo precario e mediante apposita convenzione, la costruzione di stazioni di rifornimento per autoveicoli che non potranno essere collocate ad una distanza reciproca minore di m 500.

Il limite della fascia di rispetto equivale al limite di edificabilità, salvo diverse prescrizioni riportate nelle norme particolari di zona."

Per le zone di rispetto stradale le norme di attuazione del Piano prevedono quanto segue:

"Nelle fasce di rispetto non può essere consentita la sanatoria degli edifici abusivi presenti, né può essere autorizzata la realizzazione di nuove costruzioni ad uso residenziale, produttivo, industriale e commerciale.

Per gli altri edifici esistenti possono essere consentite la trasformazione interna, la manutenzione ordinaria e straordinaria e la ristrutturazione, senza aumento di volume.

Nelle fasce di rispetto stradale sono ammesse destinazioni a:

- percorsi pedonali e ciclabili;*
- piantumazioni e sistemazione stradale a verde;*
- conservazione dello stato naturale e delle coltivazioni agricole;*
- parcheggio pubblico.*

In esse può essere concessa la realizzazione, a titolo precario, di impianti per la distribuzione del carburante.

Per le fasce di rispetto, su cui vengono praticate colture agricole, se a confine con una sottozona agricola, può essere utilizzato l'indice di fabbricabilità territoriale previsto per questa dall'art. 25, fermo restando il rispetto della inedificabilità sulla fascia di rispetto e l'obbligo di utilizzare le cubature conseguenti sulle aree a confine."

Le zone a parcheggio sono normate dall'art. 18 "Spazi di sosta e parcheggio in zone residenziali, o destinate ad attrezzature ed impianti di interesse generale", che testualmente recita: "*Gli spazi di sosta e parcheggio vanno previsti per ciascuna zona come opere di urbanizzazione primaria e dovranno essere ubicate marginalmente alla sede viaria o agli edifici e di norma calcolati percentualmente sulla cubatura teorica costruibile, ad eccezione di casi particolari in cui la percentuale va riferita alla superficie di intervento.*

Nelle zone già edificate le aree libere vanno utilizzate per integrare gli spazi di sosta e di parcheggio fino a soddisfare le esigenze di standard della popolazione insediata.

Oltre a questi vanno previsti gli spazi necessari per la sosta, manovra ed accesso degli autoveicoli per tutte le nuove costruzioni e ricostruzioni nella quantità specificata dall'art.41 sexies della legge urbanistica modificata, questi potranno essere ricavati nelle costruzioni stesse, ovvero in aree esterne di pertinenza all'edificio oppure promiscuamente, ed anche su aree che non facciano parte del lotto purché siano asservite all'edificio con vincolo permanente di destinazione a parcheggio a mezzo di atto da trasciversi a cura del proprietario."

4. Variante puntuale proposta

Nel progetto proposto l'area è destinata a parcheggio pubblico, al servizio dell'utenza che si determinerà a seguito del recupero di palazzo Lancellotti di Durazzo. La suddetta destinazione non risulta del tutto coerente con le destinazioni d'uso previste dallo strumento urbanistico vigente: pertanto si rende necessario il ricorso alla procedura di variante alla strumentazione urbanistica vigente, di cui all'art. 19 del dpr 327/2001 e ss.mm.ii. in combinato disposto con l'art. 3 del Regolamento di attuazione per il governo del territorio 4 agosto 2011, n.5.

In particolare, le diverse destinazioni d'uso previste dal PRG vigente verranno ricondotte ad un'unica destinazione a parcheggio pubblico.

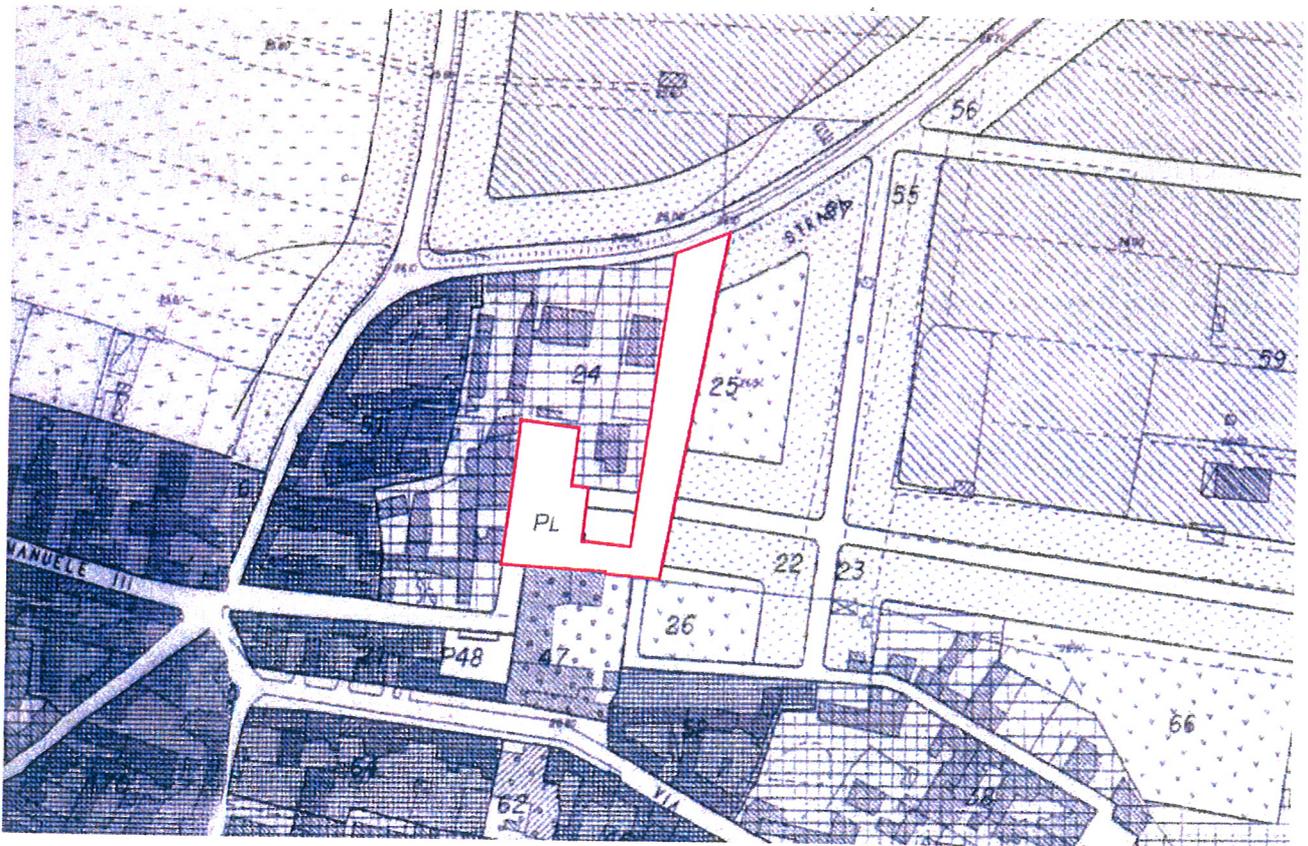


Figura 6. Variante puntuale proposta

Pertanto, la norma farà riferimento all'art. 10 delle NTA del PRG vigente, che recita:

Art.10 (Opere di urbanizzazione)

Le opere di urbanizzazione primaria sono le strade, gli spazi di sosta e parcheggio, la rete fognante, la rete di distribuzione dell'energia elettrica e del gas, la pubblica illuminazione ed il verde.

L'area riportata nei grafici del P.R.G. TAV. 12.5, identificata con la dicitura "P115" è destinata alla realizzazione dell'opera, ad iniziativa pubblica, denominata "PARCHEGGIO CON ANNESSA PLAZZETTA ED ARREDO URBANO" ()*

L'area riportata nei grafici del P.R.G. TAV. 12.3, identificata con la dicitura "PL" è destinata alla realizzazione dell'opera, ad iniziativa pubblica, denominata "PROGETTO P07 - PARCHEGGIO LANCELLOTTI".

Le opere di urbanizzazione secondaria sono le seguenti: opere per la pubblica istruzione, attrezzature degli spazi pubblici destinati a parco e per il gioco e lo sport, attrezzature pubbliche, culturali, sociali, amministrative, sanitarie, religiose e quant'altro previsto dalle presenti norme.

Le opere per gli allacciamenti ai pubblici servizi sono: i condotti di fognatura, di adduzione idrica e gas, le linee elettriche, le attrezzature viarie e di collegamento con la città e con le zone già urbanizzate, etc.

La quota parte delle opere di urbanizzazione secondaria a carico dei lottizzanti, è determinata mediante apposita delibera Comunale."

(*) Progetto approvato con Decreto del Presidente della Provincia della Provincia di Napoli n. 507 del 05.10.2012

5. Descrizione sintetica dell'intervento

L'intervento previsto porterà alla realizzazione di un parcheggio a raso funzionale al soddisfacimento sia dell'attuale fabbisogno, sia di quello che si determinerà a seguito del recupero del palazzo Lancellotti di Durazzo.

Il parcheggio occuperà un'area di mq. 4.500 che risulterà recintata con mura perimetrali in c.a. dell'altezza di 1.50 m, avrà l'accesso carrabile su via San Giuliano e quello pedonale direttamente su piazza Lancellotti di Durazzo.

Saranno previsti 110 posti auto, di cui 3, conformemente a quanto previsto dalla Legge n. 13/1989 sul superamento delle barriere architettoniche, riservati ai portatori di handicap e localizzati a sud, nel punto più vicino all'area pedonale di piazza Principe Lancellotti di Durazzo, in modo da ridurre le interferenze con i veicoli in manovra. Tali stalli saranno raccordati al marciapiede a mezzo di rampe con pendenza non superiore al 15%.

All'interno dell'area di parcheggio saranno realizzati marciapiedi con cordoli prefabbricati, pavimentati con cubetti di porfido di piccole dimensioni, posti in opera su letto di sabbia e sottostante massetto in conglomerato cementizio.

Per gli stalli di sosta saranno utilizzate pavimentazioni drenanti erbose in cls, in modo da garantire un'alta percentuale di permeabilità della superficie tale da mantenere l'equilibrio idrogeologico dell'area e contenere così l'impatto dell'intervento.

Questa soluzione apporterà notevoli benefici al progetto in termini di eco-compatibilità per i seguenti motivi:

- i masselli drenanti autobloccanti erbosi garantiranno un'azione di drenaggio dell'acqua piovana migliore dei sistemi tradizionali;
- l'effetto prato determinato dalla naturale crescita del manto erboso negli spazi interstiziali, accanto alla previsione di piantumazioni arboree ad alto fusto, porterà alla realizzazione di un'area a parcheggio "verde", riducendo l'impatto anche visivo dell'intervento;
- verranno ridotti i possibili fenomeni di ruscellamento superficiale con benefici in termini di sicurezza stradale durante gli eventi meteorici;
- si determinerà un "microclima favorevole" in quanto, garantendo un'elevata impermeabilizzazione della superficie dell'area, si eviterà l'accumulo di calore durante l'esposizione al sole e il conseguentemente minore irraggiamento al tramonto.

Per le carreggiate stradali, il regolare smaltimento delle acque meteoriche verrà garantito dalla realizzazione di una rete fognaria collegata alla pubblica fogna comunale.

Il parcheggio sarà dotato di un impianto di pubblica illuminazione a LED, attraverso la realizzazione di circuiti con la posa in opera di n. 40 pali in acciaio zincato di altezza fuori terra di 6,00 m. posti ad intervalli di 15,00 m.

La scelta dei sistemi a LED apporterà i seguenti vantaggi:

- risparmio energetico: a parità di illuminazione, con la tecnologia LED si ha un risparmio energetico rispetto all'illuminazione tradizionale;
- minor inquinamento luminoso rispetto alle lampade tradizionali: le lampade al sodio, essendo omnidirezionali, diffondono la luce in tutte le direzioni con il risultato che l'efficienza luminosa finale corrisponde al 50% di quella emessa; i LED invece, essendo direzionali per costruzione, emettono un fascio luminoso definito e quindi riducono al minimo l'inquinamento luminoso;
- riduzione dell'impatto ambientale per la totale assenza di metalli inquinanti;
- maggior durata: le lampade a tecnologia LED hanno una aspettativa di vita di gran lunga superiore rispetto alle lampade con tecnologie tradizionali: nel primo caso si registra una durata media di utilizzo superiore alle 50.000 ore (almeno 12 anni), contro le 4000-5000 ore (11-14 mesi) delle lampade al sodio ad alta pressione;
- riduzione dei costi di manutenzione: i costi di manutenzione degli apparati di illuminazione a LED sono stimati nell'ordine di un decimo rispetto agli impianti tradizionali al sodio.

6. Criteri di verifica dell'assoggettabilità a VAS

L'allegato I del D. Lgs. 152/2006 stabilisce i criteri per la verifica di assoggettabilità ed è sulla base di questi parametri che si analizza il presente atto, in primo luogo per le sue specifiche caratteristiche:

- circa le caratteristiche del piano attuativo, si rileva che la variante urbanistica in questione, per la sua ubicazione, natura e dimensione, non stabilisce un quadro di riferimento con altri progetti o altre attività e non influenza altri piani e programmi gerarchicamente ordinati;
- circa la relazione della variante urbanistica con problematiche ambientali di vario genere e/o livello non si individua, per sua natura e dimensione, rilevanza tale da interagire con piani locali o con programmi comunitari che attengono alla promozione dello sviluppo sostenibile e, nello stesso tempo, non ha nessuna rilevanza rispetto a piani o programmi connessi alla gestione dei rifiuti od alla protezione delle acque.

In secondo luogo, passando alla valutazione dei diversi impatti di carattere ambientale, si rileva quanto segue:

- per le caratteristiche degli interventi descritti non si registra probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti trattandosi della realizzazione di un parcheggio a raso che non implica la costruzione di nuove strutture;
- per la sua ubicazione isolata, servita da viabilità esistente, e per la dimensione modesta dell'intervento (pari a 4.500 mq) non si rilevano impatti dimensionali e di estensione nello spazio anche perché l'area risulta adeguata e dimensionata ad accogliere l'utenza, si adagia su di una piana e non produce modifiche del paesaggio;
- grazie agli interventi di piantumazione di alberature ad alto fusto che verranno messi in atto e alla scelta, per gli stalli di sosta, di una pavimentazione in grigliato drenante inerbito, appare rispettata la natura e la vulnerabilità dell'area nelle sue caratteristiche naturali: si tratta, infatti, di un territorio scarsamente utilizzabile da punto di vista agricolo-produttivo e, comunque, non interessato da vincoli di protezione a livello nazionale e/o comunitario.

In ragione di quanto fin qui esposto, i modesti interventi previsti dalla presente variante, non rendono utile e necessario il coinvolgimento di Enti esterni in questa fase preliminare.

4. Conclusioni

Alla luce delle considerazioni sopra effettuate, la Variante al PRG necessaria all'attuazione del progetto PIU Europa "Parcheggio Lancellotti" non prevede specificatamente la Valutazione Ambientale Strategica.

L'atto è stato, dunque, ricondotto all'applicazione procedurale di cui al comma 3 dell'art. 6 del decreto 4/2008, sottoposto a procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art. 12 del D. Lgs. 152/2006 e dell'art. 2 comma 5, verificato ai sensi del Regolamento Regionale n.17/2009 e, pertanto, se ne propone l'esclusione dalla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Casalnuovo di Napoli

Il Tecnico
