



COMUNE DI MONZA

PROGETTO DEFINITIVO

**INTERVENTI DI REALIZZAZIONE, IN COMUNE DI MONZA,
DI VIABILITA' PUBBLICA IN PROSECUZIONE DI
VIABILITA' ESISTENTI - ATTUAZIONE VARIANTE DI PII
COMUNE DI CINISELLO BALSAMO (delibera GC n. 216/2017)
- ACCORDO DI PROGRAMMA in data 08/02/2016
(DPGR n. 609 in data 17/02/2017)**

IL SOGGETTO ATTUATORE

PATRIMONIO REAL ESTATE SPA
Via Torino 2 - Milano

IL PROGETTISTA

Arch. Corrado Rossetti
via Torino, 2 - 20123 Milano
TEL 02 8639191 FAX 02 86466001

DIREZIONE LAVORI

Ing. Arch. Galeazzo Maria Conti
CONTI ASSOCIATI s.r.l.
via Galileo Galilei, 5 - 20124 Milano
TEL 02 2046482 FAX 02 36539033



Rossetti engineering s.r.l.
via Torino, 2 - 20123 Milano
tel: 02 8639191 fax: 02 86466001
sd@rossettiengineering.it

OGGETTO

Relazione tecnica

N° TAVOLA

A

REVISIONE

**Febbraio
2019**

DATA

**Dicembre
2018**

SCALA

NOME FILE

Elaborati-Febbraio-2019

D C A

CODICE COMMESSA

FILE DI CONFIGURAZIONE PENNE DI PLOTTAGGIO
CB-STR-MNZ-TAV2.ctb

LAYOUT DI STAMPA
Model

-- -- --

----001

RELAZIONE TECNICA

Oggetto: Interventi di realizzazione, in Comune di Monza, di viabilità pubblica in prosecuzione di viabilità esistenti – Attuazione variante di PII Comune di Cinisello Balsamo (delibera GC n. 216/2017) – Accordo di Programma in data 8.2.2017 (DPGR n. 609 in data 17.2.2017).

A) PREMESSA

Il presente progetto prevede la realizzazione di una viabilità pubblica costituita dalla bretella di collegamento, nel territorio del Comune di Monza, tra la rotonda ubicata sulla via C. Menotti e la rotonda ubicata sulla via Bettola, del Comune di Cinisello Balsamo, a prosecuzione dell'esistente Via Biagi.

Il tracciato e le caratteristiche dell'opera in oggetto sono stati a suo tempo definiti - a parte integrante della viabilità connessa agli Ambiti ST/SM e ST/PM1 del previgente PRG del Comune di Cinisello Balsamo – con verbale di Conferenza dei servizi sottoscritto, in data 25.1.2002, da ANAS SpA, Provincia di Milano, i Comuni di Monza e Cinisello Balsamo, Autostrada Serravalle Spa.

L'opera è stata, quindi, posta a carico dei soggetti attuatori del PII - relativo ai medesimi sopraindicati ambiti di PRG - approvato dal Comune di Cinisello Balsamo con delibera C.C. n. 45 del 15.4.2003.

Per l'effetto, l'opera, già oggetto di apposita variante urbanistica conformativa del PRG di Monza (approvata con delibera C.C. n. 30 del 13.5.2006), è stata definita con progettazione definitiva approvata con delibera G.C. n. 272 del 17.04.2007.

Successivamente, le procedure espropriative previste per l'attuazione del progetto sono restatese sospese a motivo dello scioglimento del CIMEP, Ente cui il Comune di Monza aveva in prima fase affidato lo svolgimento di tali procedure.

Nelle more, la proprietà degli ambiti già ST/SM e ST/PM1 del previgente PRG del Comune di Cinisello Balsamo, a seguito della parziale attuazione del PII approvato, è pervenuta alla presentazione di proposta di variante al PII medesimo, in vista della sua conformizzazione ai contenuti del PGT del Comune di Cinisello Balsamo, nel frattempo approvato, nel quale gli ambiti sono stati rinominati come "AT-F" e "PA6-TP04".

Nell'ambito delle procedure istruttorie relative a tale proposta di variante, il progetto dell'opera di che trattasi ha evidenziato esigenze di adeguamento ed aggiornamento.

Ciò, peraltro, in sostanziale continuità con le caratteristiche principali dell'opera, come nel frattempo confermate, nel contesto della strumentazione urbanistica del Comune di Monza, dal PGT approvato con delibera C.C. n. 71 del 2007, e dalla successiva variante generale approvata con deliberazione di Consiglio Comunale n. 8 del 6.2.2017 (in BURL Serie Avvisi e Concorsi n. 18 del 03/05/2017).

Con delibera G.C. n. 16 in data 02.02.2016, pertanto, il Comune di Monza ha approvato il nuovo progetto definitivo dell'opera in questione.

Successivamente, peraltro, la variante di PII ha completato il corso della propria istruttoria, infine pervenendo ad approvazione con delibera G.C. n. 216 del 28.09.2017 (e successiva Convenzione attuativa stipulata a Rogito del Notaio Dott. Gaspare Pantè in data 16.10.2017, Rep. 22.712 Racc. 12.323).

Nell'ambito di tale istruttoria - che ha incluso l'espletamento di procedura di VIA conclusasi con la favorevole pronuncia di compatibilità ambientale di cui al Decreto n. 9703 del 04.10.2016 (e successivo Decreto n. 10655 del 25.10.2016 di verifica di ottemperanza) - sono stati effettuati ulteriori approfondimenti dei temi tecnici sottesi al progetto, anche per quanto concerne il rapporto con il metanodotto SNAM corrente nel sottosuolo di aree interessate dall'opera.

L'opera stessa, inoltre, è stata inclusa a parte delle previsioni dell'Accordo di Programma sottoscritto in data 08.02.2017 ed approvato con Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 609 del 17.02.2017 (BURL n. 8 del 21.02.2017).

Sussiste, quindi, l'esigenza di procedere ad ulteriore aggiornamento del progetto definitivo dell'opera, in modo da poter adeguatamente tenere conto di tutte le indicazioni emerse, successivamente alla precedente approvazione, nel corso dell'istruttoria della variante di PII, al fine di assicurare la migliore preordinazione rispetto al successivo progetto esecutivo.

B) CARATTERISTICHE TECNICHE

1) In generale

L'opera, di cui all'oggetto, viene dimensionata secondo quanto previsto dal Decreto 5 novembre 2001 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e successive modificazioni come strada urbana di scorrimento (Categoria D).

In particolare, il progetto prevede:

- la realizzazione di una strada a doppio senso di circolazione, con spartitraffico centrale, marciapiede sul lato sinistro e marciapiede ciclo - pedonale sul lato destro;
- pista ciclabile sul lato sinistro;
- impianto di illuminazione pubblica a servizio della viabilità, della pista ciclabile e del marciapiede ciclo - pedonale;
- raccolta e smaltimento delle acque piovane.

Il tutto, come meglio descritto nei paragrafi successivi.

2) Rete stradale

Il tronco stradale ha un tracciato planimetrico rettilineo per tutta la sua estensione, con dei raccordi curvilinei in prossimità della rotatoria esistente sulla via Bettola.

Dal punto di vista altimetrico, il tracciato segue il profilo naturale del terreno e solo nella parte terminale, tende a scostarsi creando un piccolo rilevato con una scarpata di modesta entità.

A tale proposito si precisa che le aree interessate dell'esproprio e/o acquisizione sono state calcolate al lordo delle aree occupate dalla

scarpata e dalla relativa cunetta trapezoidale per la raccolta delle acque meteoriche.

In particolare, le caratteristiche tecniche del tronco stradale sono le seguenti:

Descrizione	U.M.	Dimensione	P. Uguali
Piattaforma	mt	18,30	
Carreggiata	mt	8,25	2
Marciapiede sx	mt	3,00	
Marciapiede ciclo - pedonale dx	mt	4,00	
Pista ciclabile sx	mt	2,50	
Spartitraffico centrale	mt	1,80	
Spartitraffico laterale/pista ciclabile	mt	1,00	
Banchina centrale	mt	0,50	
Banchina laterale	mt	1,00	
Sviluppo longitudinale	ml	210,80	
Pendenza longitudinale massima	%	2,68	
Pendenza trasversale massima	%	2,50	
Raggio planimetrico minimo	mt	----	
Raggio altimetrico minimo	mt	500,00	

I lavori previsti per la realizzazione della bretella sono i seguenti:

carreggiata

- scavo di sbancamento, eseguito con mezzi meccanici a larga sezione, per l'apertura del cassonetto stradale;
- rilevato stradale, eseguito con mezzi meccanici, con terre appartenenti al gruppo **A1 – A2 – A3**;
- strato di misto inerte granulometrico stabilizzato steso e rullato a fondo dalle caratteristiche conformi alle norme UNI CN 10006, dello spessore medio di **cm 33**;
- strato di tout-venant bituminato con bitume a penetrazione 80-100, steso con vibrofinitrice e rullato a fondo previa l'emulsione di ancoraggio, dello spessore compreso di **cm 10,00**;
- strato di collegamento (Binder) in conglomerato bituminoso steso con vibrofinitrice e rullato a fondo previa l'emulsione di ancoraggio, pari a Kg/mq 0,8 dello spessore compreso di **cm 4,00**;

- manto di usura (tappetino) in conglomerato bituminoso steso con vibrofinitrice e cilindrato con rullo, dello spessore compreso medio di **cm 4,00**;

marciapiedi

- strato di misto inerte granulometrico stabilizzato steso e rullato a fondo dalle caratteristiche conformi alle norme UNI CN 10006, dello spessore medio di **cm 27**;
- cordolo e controcordolo per marciapiedi e spartitraffici, in calcestruzzo vibrocompresso, posati su fondazioni in calcestruzzo **cm 15x25x100**;
- marciapiedi e spartitraffici in cls armato con rete elettrosaldata dello spessore di **cm 8,00**;
- pavimentazione in masselli prefabbricati di cls vibrocompresso, posati su letto di sabbia, dello spessore di **cm 6,00**;
- nei marciapiedi, in prossimità delle rotatorie di via Bettola e di via Menotti, verranno realizzati gli scivoli facilitatori per i portatori di handicap.

3) pista ciclabile

La pista ciclabile verrà realizzata con una larghezza costante di mt 2,50 ed uno sviluppo lineare pari a circa **mt 230**.

La sovrastruttura è costituita da:

- fondazione in misto granulare stabilizzato dello spessore compreso medio di **cm 18,00**;
- massetto in calcestruzzo cementizio, armato con rete elettrosaldata, dello spessore medio di **cm 10,00**;
- tappetino di usura in conglomerato bituminoso (pigmentato grigio) dello spessore medio di **cm 4,00**.

4) Marciapiede ciclo - pedonale

Il marciapiede ciclo - pedonale avrà una larghezza costante di mt 4,00 ed uno sviluppo lineare pari a circa **mt 240**.

La sovrastruttura è costituita da:

- strato di misto inerte granulometrico stabilizzato steso e rullato a fondo dalle caratteristiche conformi alle norme UNI CN 10006, dello spessore medio di **cm 33**;
- massetto in calcestruzzo cementizio, armato con rete elettrosaldata, dello spessore medio di **cm 10,00**;
- cordolo e controcordolo per marciapiedi e spartitraffici, in calcestruzzo vibrocompresso, posati su fondazioni in calcestruzzo **cm 15x25x100**;
- tappetino di usura in conglomerato bituminoso (pigmentato grigio) dello spessore medio di **cm 4,00**.

5) Segnaletica

La segnaletica stradale orizzontale verrà realizzata:

- con strisce longitudinali rette e/o curve per delimitare le corsie e le carreggiate con vernice rifrangente del tipo premiscelato;
- con frecce direzionali, passi pedonali, scritte e fasce di arresto con colato plastico a freddo di tipo premiscelato;

La segnaletica verticale verrà realizzata:

- con blocco di sostegno in cls 40x40x60;
- con palo di sostegno in acciaio zincato Ø 60 mm munito di dispositivo antirrotazione di altezza adeguata alla dimensione dei segnali ed alle norme di sicurezza;
- con cartelli in scatolato di alluminio 25/10 e finitura in pellicola rifrangente di classe 2.

C) MODALITA' DI REALIZZAZIONE DELL'OPERA

L'impegno alla realizzazione dell'era in oggetto è stato confermato, in capo ai soggetti sottoscrittori della variante di PII di cui sopra, all'art. 8 (comma 8) della Convenzione attuativa stipulata con il Comune di Cinisello Balsamo a Rogito del Notaio Dott. Gaspare Pantè in data 16.10.2017.

Secondo l'art. 10 della medesima convenzione, *“Le opere, tutte, di cui all'art. 8 si configurano come opere non oggetto di scomputo dagli oneri di urbanizzazione dovuti, per le quali si darà luogo ad affidamento diretto da*

parte del soggetto attuatore, a cura e spese del quale dette opere sono realizzate, ai sensi e per gli effetti dell'art. 16, comma 2 bis, DPR n. 380/2001, nonché del D. Lgs. n. 50 in data 18.4.2016".

Per l'effetto, a chiarimento di quanto indicati nella delibera GC n. 16/2016 (al punto 9 del deliberato), si precisa che il soggetto attuatore dell'opera, Patrimonio Real Estate Spa, procederà alla realizzazione dell'opera tramite affidamento diretto.

D) RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE CON SNAM

Come già indicato nella delibera GC n. 16/2016, il progetto prevede lo spostamento in area adiacente alla sede stradale del metanodotto SNAM attualmente insistente sulle aree oggetto di tracciato viario.

Il medesimo art. 8.8 citato della Convenzione attuativa stipulata con il Comune di Cinisello Balsamo onera il soggetto attuatore anche dei costi concernenti tale opera, da effettuarsi direttamente a cura di SNAM SpA.

In tal senso, risulta adempiuta e superata la prescrizione, di cui al punto 4 del dispositivo della delibera GC n. 16/2016, che stabiliva di "*subordinare l'approvazione del progetto esecutivo dell'opera alla conferma, da parte del Soggetto Attuatore, di assumersi l'onere dello spostamento come sarà indicato da SNAM, ad oggi non ancora perfezionato*".

In merito, si dà atto che, in coerenza al preventivo inviato da SNAM e alla conseguente fatturazione emessa, in data 15/11/2018 è stato effettuato il pagamento integrale, a SNAM SpA, dell'importo di costo previsto per lo spostamento del metanodotto. la cui esecuzione incombe a carico di SNAM SpA medesima.

E) RILIEVI CONCERNENTI LA TEMPISTICA ESECUTIVA

Al progetto definitivo è allegato apposito *Cronoprogramma* realizzativo, i cui contenuti sono stati definiti in coerenza con il *Cronoprogramma* annesso all'Accordo di Programma sottoscritto in data 08.02.2017 ed approvato con Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 609 del 17.02.2017, avente ad oggetto la realizzazione delle opere costituenti l'Hub di interscambio al servizio della fermata M1 Cinisello-Monza, comprendente il nuovo parcheggio di interscambio, la Bicistazione e i

percorsi ciclabili, l'autostazione per il TPL, il posteggio taxi e kiss&ride, nonché interventi sulla viabilità strategica regionale.

L'opera viaria di che trattasi, in effetti, è compresa in tale Accordo di Programma in quanto costituisce parte integrante del complessivo progetto di riorganizzazione del sistema viario della zona, servente l'attivazione del nuovo capolinea "Cinisello – Monza" della linea metropolitana M1.

In tale quadro programmatico, l'opera in oggetto non solo ha carattere strategico, ma anzi presenta carattere di oggettiva urgenza, quale opera prodromica all'esecuzione di altri interventi (quali la dismissione della prosecuzione di Via Panfilo Castaldi).

Ciò premesso, in data 15.11.2018 si è svolta la Segreteria Tecnica della Conferenza dei Rappresentanti per l'Accordo di Programma, cui ha partecipato anche il Comune di Monza.

In tale occasione, è stato approvato l'aggiornamento dell'originario Cronoprogramma, che prevede l'inizio dei lavori effettivi per l'opera in oggetto entro il mese di febbraio 2019.

Pare evidente, in tal senso, che l'urgenza dell'opera sia tale da risultare incompatibile con l'applicazione delle disposizioni (commi 1 e 2 dell'art 20 del DPR n. 327/2001) che regolano le fasi successive all'approvazione del progetto definitivo, perché ciò comporterebbe sensibili ritardi rispetto al cronoprogramma approvato, incidendo sulle tempistiche dell'intero quadro di opere in previsione.

Per tali motivi, si ritiene che sussistano i presupposti, di cui all'art. 22 bis del DPR n. 327/2001, per il ricorso all'occupazione d'urgenza.

F) ELEMENTI ATTINENTI LA PROCEDURA ESPROPRIATIVA

1) Premessa

In sede di delibera GC n. 16/2016, il Comune di Monza aveva delegato al soggetto attuatore dell'opera *"esclusivamente le attività strumentali al procedimento di acquisizione bonaria ovvero di espropriazione, ferme le competenze e i poteri dell'Amministrazione comunale"* (punto 7 del deliberato).

In vista di tali adempimenti, si procede di seguito ad illustrare gli elementi rilevanti, in materia, come previsto, per il progetto definitivo, dall'art. 16, comma 2 TU Espropri.

2) Individuazione delle aree oggetto di esproprio

Il Piano Particellare allegato al progetto individua le aree oggetto di esproprio in connessione all'opera in oggetto.

Dette aree sono catastalmente identificate come parte dell'unitario terreno identificato al foglio 120, mapp. 143, per la complessiva estensione di mq. 46.223, a fronte della quale l'estensione complessiva delle aree previste in esproprio è pari a mq. 10.690.

La proprietà è della Soc. Domo Media Spa

A titolo di descrizione sommaria, si rileva che l'area è censita in catasto come seminativo classe I, di forma regolare (rettangolare), pianeggiante e inserita all'interno della viabilità pubblica, tra la via Bettola e la via Menotti del Comune di Cinisello Balsamo.

L'area risulta depressa rispetto alla viabilità esistente, mediamente di circa 1,00 mt e priva di qualsiasi tipo di recinzione e di opere infrastrutturali private mentre, allo stato attuale, nell'area di cui trattasi sono presenti il metanodotto SNAM e un traliccio di alta tensione "Edison Rete", con relative fasce di rispetto.

Nell'individuazione delle aree oggetto di esproprio, si è seguito da un lato il criterio che minimizza l'estensione dei terreni da espropriare, limitandosi a quelli strettamente necessario per l'esecuzione dell'opera, e dall'altro il criterio diretto ad azzerare ogni possibile interferenza tra l'opera pubblica, e la sua successiva gestione e manutenzione, e i terreni adiacenti privati.

In base a tale ultimo criterio, le aree interessate dall'esproprio e/o acquisizione sono state calcolate al lordo delle porzioni occupate dalla scarpata e dalle cunette di raccolta delle acque meteoriche.

Si è comunque, ed invero, ricercato di minimizza l'impatto espropriativo, nei limiti oggettivi derivanti dalle caratteristiche dell'opera, la quale *"riguarda la costruzione di un tronco stradale di completamento di un sistema viabilistico esistente mancante di un braccio di collegamento tra*

due rotatorie anch'esse esistenti" (cfr. delibera GC n. 16/2016), il che oggettivamente non consente sovrarchie alternative di tracciato.

A tal fine, si è cercato di accostare il più possibile il tracciato verso il limite ovest del lotto di proprietà, al confine con le aree di cui al mapp. 2, 3, 22.

Sul lato est del tracciato stradale in progetto, peraltro, è stata prevista l'espropriazione di un'area ulteriore, e ciò in riscontro a specifica richiesta che la proprietà ha avuto a rivolgere al Comune, in occasione della prima approvazione del progetto definitivo.

Con nota in data 3.9.2007, prot. n. 81298, infatti, la proprietà (già in allora rappresentata dalla Soc. Domo Media Spa, attuale proprietaria) ha chiesto la disponibilità del Comune *"per una verifica sulla possibilità di modifica al tracciato (...) subordinatamente all'acquisto anche dell'area risultante dalla realizzazione della nuova viabilità"*.

Dall'esame catastale, è in effetti risultato che, tra il tracciato stradale strettamente inteso e il confine est predetto, residua un terreno di circa mq. 3.806 di estensione.

Di tale terreno, si prevede pertanto l'esproprio, proprio in quanto risulterebbe, altrimenti, mera area di risulta, e visto l'interesse della proprietà allo *"acquisto anche dell'area risultante dalla realizzazione della nuova viabilità"*.

In tal modo, sul versante ovest della strada, il lotto di proprietà resta intonso e continuo, perfettamente utilizzabile per gli sviluppi previsti dal PGT vigente, potendo fruire, in vista di questi ultimi della piena accessibilità garantita dalla strada in progetto.

Il progetto dell'opera pubblica, inoltre, acquisisce a sua volta maggiori utilità, dato che sull'area in esproprio ad est del tracciato stradale propriamente detto verrà riposizionato il tubo gas della SNAM attualmente corrente sull'area interessata al tracciato (come indicato al precedente par. D).

3) Situazione urbanistica delle aree oggetto di esproprio

Nel vigente PGT del Comune di Monza, le aree oggetto di esproprio, e il complessivo mapp. 143 cui oggi appartengono, sono incluse (nell'ambito

del Documento di Piano) in *Ambito compatibile con la trasformazione* (AcT) 1 – Bettola – Parco del Casignolo.

Per tale area, la relativa specifica Scheda del DdP prevede quanto segue: *“Si tratta, quindi, di un'area particolarmente adatta a ospitare grandi funzioni urbane e a scala metropolitana che necessitano di una alta accessibilità, funzioni lavorative in senso ampio (terziario, produttive, ludico, sportive, commerciali), e non residenziali. L'area ben si presta, in particolare nella parte est in adiacenza alla tangenziale, all'insediamento di attività già operanti sul territorio monzese e che necessitano ampliare i loro impianti. Inoltre un obiettivo primario è la realizzazione di un progetto fortemente integrato con le previsioni sul territorio di Cinisello Balsamo e con le previsioni infrastrutturali”.*

Le capacità edificatorie sono rapportate ad un indice territoriale ($U_t = 0,15$ mq/mq), che, applicato alla complessiva St dell'ambito (mq. 107.657, comprese, ovviamente, altre aree oltre al mapp. 143 di cui trattasi), genera una Slp complessiva pari a mq. 16.148.

Le destinazioni d'uso previste sono, a titolo principale, quelle terziario-commerciale, produttiva/terziario-direzionale, e, a titolo compatibile, quella turistico-ricettiva, mentre è esclusa la funzione residenziale.

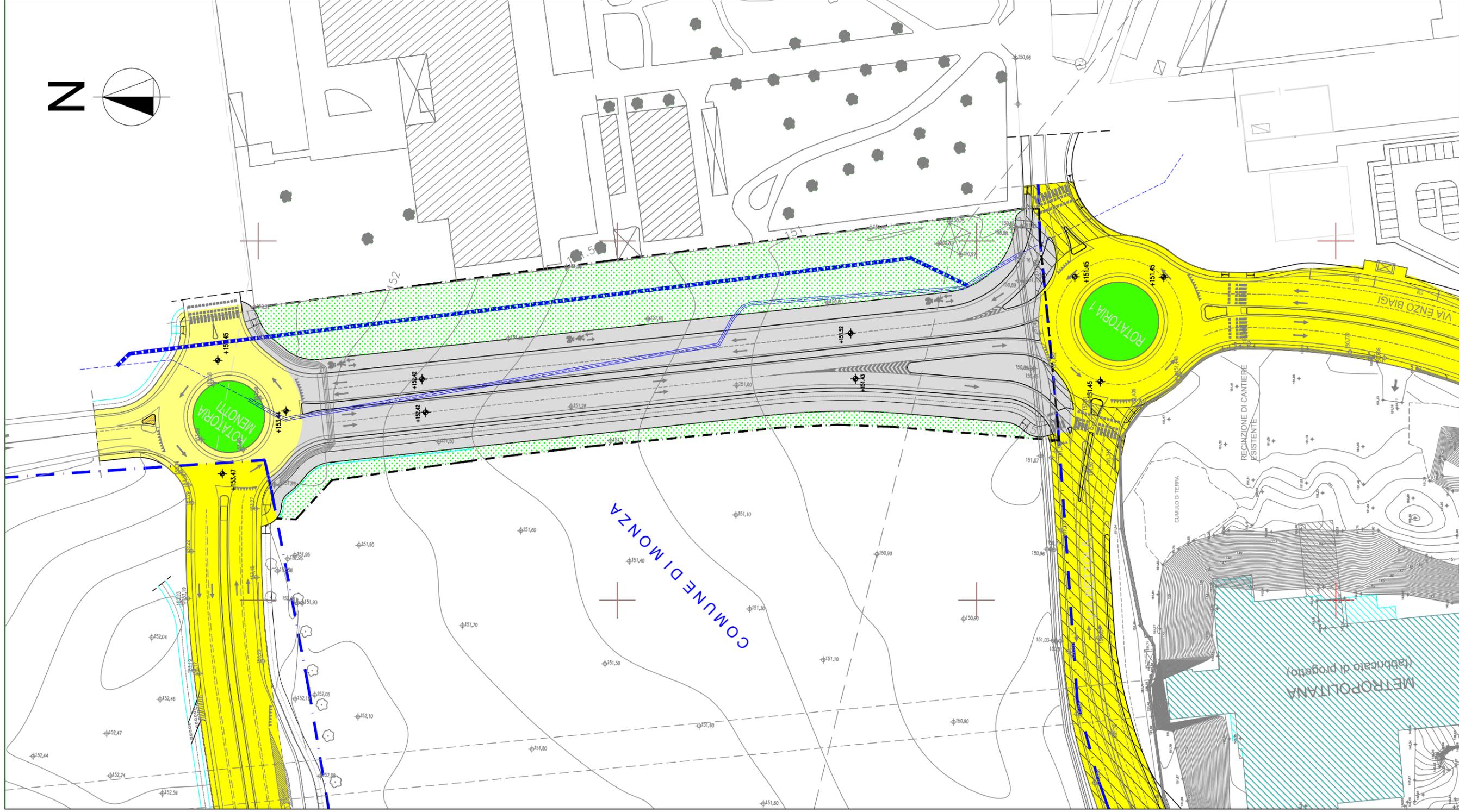
La Scheda del DdP, peraltro, in coerenza con i contenuti della Tavola DP01 – *Carta della viabilità comunale e della mobilità dolce*, e della Tavola DP02 – *Rete dell'urbanità e della naturalità diffusa*, individua, sul limitare est del comparto, uno *“Spazio per la mobilità carrabile”* corrispondente al tracciato dell'opera di che trattasi.

Più puntualmente ancora, il Piano dei Servizi, nella Tavola PS02 – *Quadro Programmatorio*, individua, in corrispondenza delle aree da acquisire, un ambito contrassegnato come *“Viabilità – Aree MOB_a”*, disciplinato dall'art. 12 delle NTA del PdS.

Tale ultima norma prevede che *“Le aree per la mobilità e viabilità locale e generale (aree MOB) corrispondono alle aree destinate alla viabilità di progetto (MOB_a) (...) Le aree MOB_a individuano le aree interessate da nuova viabilità pubblica o ampliamento di quella esistente. Nel PdS e nel PdR tale viabilità di progetto è altresì indicata, a mero titolo ricognitivo, all'interno delle aree interessate da PA/PII approvati e/o adottati e delle*

aree D1 perimetrare; per queste ultime gli effettivi tracciati delle strade saranno definiti in sede di piano attuativo. Per le aree MOB_a esterne a tali aree, l'effettivo sedime delle aree delle strade in progetto sottoposto a vincolo preordinato all'espropriazione dovrà essere definito in sede di progetto di opera pubblica".

Per quanto esposto, e considerato che le aree di che trattasi non sono comprese in PA/PII approvati né adottati, e neppure sono incluse in zona D1, si conferma che le aree specificamente interessate dall'opera in oggetto sono individuate, nel PGT, come aree per mobilità di progetto, sottoposte a vincolo preordinato all'esproprio, in cui l'identificazione dei terreni oggetto di esproprio, all'interno dell'area di galleggiamento individuata dal PGT (MOB a), è rimessa alla fase di progettazione dell'opera pubblica.



PLANIMETRIA GENERALE

COMUNE DI MONZA

PIANO PARTICELLARE

PIANO PARTICELLARE

N.	INTESTAZIONE CATASTALE	PROPRIETA EFFETTIVA	CATASTALI						SUPERFICIE INTERESSATA			NOTE			
			Partita	Foglio Mappale	HA	A	CA	Qualità	Reddito Domenic. €	Reddito Agrario €	HA		A	CA	
1	Domo Media S.p.A. con sede in Milano	Domo Media S.p.A.	-	120	143	4	62	23	Seminativo	298,40	286,47	1	06	90	Tipo mappale del 06/08/2018

N.B.: AREA INTERESSATA DAL METANODOTTO - D.M. 24/11/1984

COMUNE DI MONZA
Foglio 120

LEGENDA

	AREA DA ESPROPRIARE O ACQUISIRE	MQ	10.690
	CONDOTTA SNAM Ø 900 E RELATIVA FASCIA DI RISPETTO DI 8 MT	MQ	3.205

