

DOCUMENTO PROGRAMMATICO DELLE LISTE CIVICHE

LA QUALITA' DELLA VITA: PARCHI, VERDE, SPORT E PISTE CICLABILI PER LA CITTA' DI LAINATE





Premessa	PAG. 4
1. LAINATE E I VALORI DEL NOSTRO TERRITORIO	PAG. 5
1.1 Il verde urbano e campestre: le diverse tipologie di utilizzo	
1.2 Le piste ciclabili	
2. I 6 PARCHI DI LAINATE	PAG. 11
Il parco storico: Villa Litta e il suo parco	
Il parco dello svago: il parco delle frazioni e la strada parco	
Il parco dello sport: il centro sportivo e la piscina	
Il parco della natura: il bosco di lainate nord	
Il parco del golf: le aree del Golf e le zone sportive limitrofe	
Il parco di connessione: il percorso del Villorosi	
3. ELEMENTI DI ATTRAZIONE E CONNESSIONE	PAG. 12
Gli elementi di attrazione della ciclabilità	
I percorsi per la connessione	
4. INIZIATIVE PER LA COMUNICAZIONE E LA CONDIVISIONE	PAG. 13
5. ELABORATI	
TAV.1 PARCHI E I PERCORSI CICLABILI ESISTENTI	
TAV.2 ATTRATTORI E RETE DELLE CONNESSIONI	
TAV.3 SEI PARCHI PER LAINATE	
TAV.4 PARCHI VERDE E PISTE	
TAV.5 PUNTI DI CRITICITA'	
TAV.6 USO DEI PARCHI E FASCE DI ETA'	



PREMESSA

La città di Lainate è un luogo in cui oggi si vive bene e si percepisce una buona qualità ambientale pur essendo inserito in un territorio fortemente congestionato ed urbanizzato. Le caratteristiche ambientali del nostro territorio però offrono ancora ampi margini di miglioramento e arricchimento che possono essere sfruttate al meglio con una sapiente azione di *governance*.

Le liste civiche Lainate nel Cuore, Trifoglio e Lista Romanò presentano, con questo documento, ai cittadini di Lainate uno strumento programmatico con il quale sarà possibile dare continuità alle politiche ed alle azioni legate al tema del verde e della vivibilità, perseguite in questi ultimi 10 anni.

Il documento nasce dallo studio effettuato per la preparazione del programma amministrativo 2004-2009. Si tratta di una proposta concreta e realizzabile, indirizzata alle forze politiche di maggioranza e minoranza per orientare le scelte e le azioni dei prossimi anni, in questo ambito, verso la manutenzione e la valorizzazione del patrimonio ambientale, che Lainate già possiede, e verso la programmazione di nuovi interventi utili al miglioramento della vivibilità del territorio.

Le tematiche che saranno affrontate sono principalmente suddivise in due macroaree:

- le aree verdi (parchi)
- la rete dei percorsi ciclopedonali.

In questo senso ci sembra giusto ricordare alcuni elementi chiave su cui si è puntato in questi anni e che rimangono a nostro avviso ancora validi e utili per un miglioramento della fruizione degli spazi verdi.

- la presenza di Villa Litta e la sua valorizzazione
- la realizzazione del Parco delle Frazioni
- il percorso lungo il Canale Villoresi
- Il rapporto di collaborazione con il Politecnico di Milano
- la nuova piscina comunale inquadrata all'interno di un centro Benessere
- le aree verdi sportive del Golf
- le previsioni degli spazi pubblici e delle aree verdi ad uso pubblico nei singoli Piani Attuativi
- la conservazione delle aree agricole e dei sentieri campestri
- la promozione delle diverse realtà sportive ed associative legate alle tematiche ambientali e di fruizione degli spazi pubblici per lo svago e il gioco.



1. LAINATE E I VALORI DEL NOSTRO TERRITORIO

1.1 Il verde urbano e campestre: le diverse tipologie di utilizzo

Il territorio di Lainate ha una estensione territoriale di circa 13 kmq ed ad oggi dispone di un certo numero di aree a verde pubblico e di aree libere nonché di aree agricole distribuite su tutto il territorio, soprattutto a ridosso dei confini comunali, ed in prevalenza ancora coltivate. In aggiunta vi sono potenziali di nuovi spazi a verde previsti dal Piano Regolatore Generale nei vari piani attuativi.

Visto questo quadro d'insieme e tenuto conto di tutte le iniziative adottate e da completare, il documento propone riflessioni e proposte, per un inquadramento globale del territorio da questo punto di vista, in modo da rendere migliore e più funzionale sia la fruizione delle aree verdi già esistenti, sia la connessione che si avrà con quelle di prossima realizzazione, mettendole organicamente in relazione con i percorsi ciclabili (urbani e campestri) esistenti.

Ciò che vogliamo realizzare è una *"politica per tutelare ed incentivare la fruizione delle aree verdi e una mobilità ciclabile legata alla nostra realtà locale"*; una comunità che vuole porsi come accogliente e innovativa non potrà prescindere da queste sfide: *conservare il verde, farlo utilizzare dai cittadini, collegarlo con piste ciclabili, partendo da ciò che Lainate è nel 2005.*

Sicuramente essere nell'area metropolitana milanese del nord-ovest, con l'autostrada più trafficata d'Europa che collega Milano a Malpensa e che divide il territorio lainatese in due, non è un grande aiuto a tutto ciò che dovrebbe avvicinarsi alla sostenibilità ambientale. E' pur vero però che Lainate è già oggi una città vivibile, ricca di elementi ambientali di pregio e con un livello di sfruttamento del territorio accettabile. La presenza di Villa Litta e del suo Parco storico, del Villorosi e del percorso di collegamento sovracomunale lungo le sue sponde, la presenza delle aree verdi del Golf e l'esistenza ancora ad oggi di ampi spazi liberi, la maggior parte dei quali adibiti ancora all'attività agricola, fa sì che Lainate sia considerata una città ancora a misura d'uomo.

In ogni caso molte sono le cose da progettare per far sì che nel futuro si vada nella direzione della sostenibilità ambientale e della fruizione ottimale dello spazio verde pubblico e privato.

Per progettare e per fare in modo che questi programmi siano economicamente sostenibili in un'epoca storica di risorse limitate, è indispensabile:

- Analizzare le realtà esistenti
- Verificare opportunità di collaborazione con chi può essere interessato alla progettazione di spazi più vivibili e vissuti (privati, associazioni, enti, ecc.)



Parco di Villa Litta

Il parco della Villa comprende sia il parco storico, che circonda la Villa e il suo Ninfeo, sia l' area dell'ex Podere Toselli e dove ha sede l'area del mercato e del capannone delle feste. Nella parte più storica, insistono un insieme di giardini promiscui suddivisi in vari scomparti curvilinei a tappeto verde con arbusti e piante di alto fusto. Nell'ex Podere Toselli, oltre ad un piccolo laghetto e a giardini sistemati, è presente una grande aiuola verde (al centro del mercato) e, nelle vicinanze, un parco giochi per bambini, nei pressi della sede degli anziani lainatesi e di altre realtà associative.



Canale Villoresi

Il Villoresi costituisce il corridoio più settentrionale di collegamento tra Parco Groane e i territori agricoli a ovest del tracciato FS del Sempione. Il suo percorso si caratterizza già oggi come supporto di un sistema continuo di aree verdi pubbliche, di notevole importanza paesaggistica e funzionale anche in ambito urbano (a Lainate il canale accompagna con il proprio corso il margine del parco di Villa Litta). (anche grazie a un regime relativamente costante, a meno dei tradizionali periodi di asciutta primaverile e autunnale) Priorità deve essere l'inserimento del percorso lungo



le alzaie all'interno del Parco delle Groane; in seguito possono essere acquisite ed attrezzate anche le aree verdi limitrofe al percorso delle alzaie (ad esempio le aree semi abbandonate verso il Comune di Garbagnate) e predisposte le connessioni con le altre piste ciclabili per poter creare un vero e proprio "percorso ad adello".

Aree agricole

All'interno del territorio comunale rappresentano ancora ad oggi il 25% del totale della superficie, superando di gran lunga i comuni limitrofi come Garbagnate, Arese, Pogliano e la stessa Rho (dati fonte Piano d'Area del Rhodense 2004).



Aree verdi e parchi esistenti

Diverse aree sono già oggi utilizzate a parco pubblico, in alcuni casi recintati e/o già attrezzati con giochi per bambini; tra queste ricordiamo: parco di via Cairoli, parco di via Roma, Parco di via Prima Strada, Parco di via Tevere, Parchetto di Via Pagliera, Parchetto di via Toscana, Parco di via Marche, Parchetto di via Donizetti, Parchetto di via Turati.

Non vanno poi dimenticate altre aree verdi già di proprietà comunale, tra le quali ricordiamo quelle di via Circonvallazione (dal ponte del Villorosi sino al Centro Sportivo), via Don Minzoni, Viale Italia, Lungo il Villorosi vicino a



Garbagnate, via Friuli, la Strada parco (tra il quartiere Girasoli e via Pagliera e nei pressi di Via Valsugana)

1.2 LE PISTE CICLABILI

I percorsi urbani ed extraurbani presenti collegano alcune parti del territorio anche in concomitanza della viabilità di alto scorrimento:

- Passerella sul cavalcavia autostradale
- Pista su via Rho
- Sponda del canale Villorosi
- Via Prima Strada
- Via Barbaiana
- Via Grancia-Pagliera

La domanda di ciclabilità

L'esigenza di far crescere gli spostamenti in bicicletta trova abbastanza consenso tra tutti i cittadini. Più difficile è decidere quale direzione intraprendere e quali devono essere le prime azioni concrete da attuare senza creare disagi alla cittadinanza. Ecco perché risulta necessario avere un progetto generale di interventi e finalità da raggiungere che deve necessariamente confrontarsi con la realtà del nostro territorio e con i



bisogni dei cittadini, definendo un arco temporale plausibile per le realizzazioni e una quantificazione di massima degli impegni economici da mettere in campo.

Prima attività da svolgere è una buona valutazione della domanda di ciclabilità, e per far questo è necessario raccogliere una serie di dati, quali:

- consistenza, direzione e motivi degli spostamenti;
- mezzi utilizzati (veicolo privato, mezzo pubblico...);
- infrastrutture esistenti: strade, marciapiedi, incroci; stazioni, fermate, parcheggi;
- identificazione sul territorio degli elementi attrattori degli spostamenti (scuole, chiese, uffici pubblici, spazi verdi e sportivi, piazze, ecc)
- situazioni di pericolo.

Parte dei dati possono essere ricavati dallo studio a suo tempo effettuato dal Centro Studi del PIM per il Piano Urbano del Traffico, dai rilievi effettuati per il Piano di Azionamento Acustico o dal database della Polizia Locale; alla mancanza di tali dati conviene che si rimedi, non elaborando modelli teorici, bensì attraverso ricognizioni sul campo, che consentano di apprezzare e di intuire le reali esigenze di spostamento e di sicurezza (metodo induttivo).

L'insieme di tali ricognizioni costituisce un censimento che può essere eseguito anche con la collaborazione di personale non specializzato (ad esempio i volontari di un'associazione di utenti ciclisti, alunni delle scuole, ecc), purché si standardizzino le modalità di assunzione e riporto dei dati, si predisponga una modulistica e si istruiscano gli addetti.

Sul territorio si viene a costituire in questo modo una rete dalla quale si evidenziano tutti gli aspetti che interessano la circolazione delle biciclette. Si può quindi iniziare a tracciare un possibile sistema di percorsi ciclabili che integrino quelli esistenti e quelli in previsione e, all'interno di questi, stabilire le priorità. L'esperienza in Italia delle azioni rivolte ad un potenziamento della ciclabilità, ha ormai evidenziato che non è sufficiente l'offerta di strutture e infrastrutture per ottenere lo sviluppo della circolazione delle biciclette. Contestualmente, è dunque indispensabile anche il sostegno della domanda di mobilità ciclistica mediante azioni di sensibilizzazione su questo tema attraverso ad esempio:

- apposite campagne pubblicitarie, generali e/o mirate a particolari settori dell'utenza, per la promozione della bicicletta;
- collaborazioni con aziende industrie di Lainate per sviluppare progetti del tipo "al lavoro in bicicletta" nell'ambito delle iniziative adottate dai *mobility manager* aziendali;
- diffusione di progetti "a scuola in bicicletta" che prevedano forme di *accompagnamento* e di messa in sicurezza dei percorsi casa scuola.

L'area cittadina risponde ad alcune caratteristiche e suddivisioni che indirizzano la scelta e la modalità di realizzazione dei percorsi ciclabili :



- **centro cittadino:** Le strade sono di norma strette, di dimensioni contenute, con la massima concentrazione di funzioni e servizi e - salvo interventi di pedonalizzazione - assai trafficate e trasformate in parcheggi;
- **semiperiferia:** che vede funzioni e servizi diminuire allontanandosi dal centro ed è percorsa da strade e marciapiedi più larghe, un progressivo aumento delle aree residenziali con densità minore;
- **periferia:** spesso caratterizzata dalla presenza di insediamenti industriali ed aree libere o agricole.

Tra queste fasce e all'interno di ciascuna fascia si compiono spostamenti di lunghezza compatibile con la scelta della bicicletta, soprattutto in una realtà come quella di Lainate in cui non sempre esiste una netta divisione tra le zone precedentemente descritte. I luoghi tra i quali tali spostamenti si compiono sono aree residenziali e aree commerciali, uffici della pubblica amministrazione, chiese, scuole, attività sportive, ricreative e parchi, servizi socio-sanitari.

Interventi per la ciclabilità

La bicicletta per essere effettivamente un mezzo di trasporto alternativo efficiente, competitivo e realmente utilizzato da chi usa abitualmente l'auto deve comunque poter essere messo in sicurezza e regolamentato. Ogni luogo della città dovrebbe in linea di massima essere raggiunto in bicicletta, ad eccezione delle grandi arterie di scorrimento veloce. In altre parole, è necessario predisporre ed adottare un piano delle piste ciclabili che preveda la messa in sicurezza – graduale e con modalità specifiche per ogni situazione – dell'intero reticolo stradale. Gli interventi necessari sono, nella maggior parte dei casi, piccoli interventi dai costi contenuti, mentre solo in casi particolari possono richiedere investimenti maggiori per la realizzazione di strutture per il superamento di barriere infrastrutturali (passerelle stradali, intersezioni e strisce pedonali illuminate e ben segnalate, ecc, corsie preferenziali con divisione dalla carreggiata, ecc). Questi interventi, oltretutto, estendono i loro benefici non solo al ciclista, ma anche al traffico automobilistico in generale in quanto diminuiscono i possibili conflitti di flussi di traffico. Molto spesso però oltre alla mancanza di una buona infrastrutturazione della viabilità ciò che rende difficoltoso l'utilizzo della bicicletta, dipende da motivi legati alle abitudini di eccesso dell'utilizzo degli autoveicoli; (anche il solo recarsi per acquistare il giornale, accompagnare i figli a scuola o a Messa utilizzassimo la bici invece dell'auto, diminuirebbe la concentrazione del traffico nelle zone più sensibili, soprattutto nel centro storico) è importante dunque, insieme agli interventi urbanistici sulla viabilità, creare degli eventi e delle campagne di sensibilizzazione sull'uso dei mezzi alternativi all'auto in modo da creare una "cultura della bicicletta" che si diffonda nella cittadinanza.

Oltre alle infrastrutture riservate alla bicicletta (piste ciclabili, passerelle, sottopassi, attraversamenti "protetti"), sono utili (ed indispensabili in molti casi) per sviluppare la mobilità ciclistica (ma non solo per questa) tutti gli interventi che costituiscono applicazione dei principi e dei criteri di *moderazione del traffico*. I provvedimenti di *traffic calming* sono in primo luogo finalizzati ad intervenire sul traffico automobilistico privato, creando le condizioni fisiche per renderlo compatibile con le altre forme di mobilità (mezzi pubblici, ciclisti e pedoni) e con le diverse funzioni urbane, riducendo le possibilità di conflitto e dunque realizzando concretamente la coesistenza in sicurezza tra la mobilità motorizzata e le altre.



La coesistenza in sicurezza delle diverse forme di mobilità, resa possibile dalla moderazione del traffico, è soluzione di norma preferibile rispetto alla separazione dei flussi, che deve rimanere l'*extrema ratio*, ossia limitata ai soli casi in cui la moderazione non risulti efficace o possibile (es. arterie di scorrimento veloce). Alla luce di quanto sopra per realizzare una rete ciclabile che funzioni e che sia utilizzata è necessario prevedere anche con tempistiche differenti le seguenti attività:

A. ridurre/rallentare il traffico

- pedonalizzazione parziale o totale in alcune ore o giornate (nel centro urbano) con eccezione per la bici
- zone a traffico limitato, strade e zone con limite di velocità a 30 chilometri all'ora, strade e zone residenziali
- tariffazione e delimitazione della sosta con criteri progressivamente restrittivi avvicinandosi al centro urbano;
- ristrutturazione-ridisegno di alcune sedi stradali;

B. individuare alternative di trasporto

- incremento del trasporto pubblico urbano ed extraurbano;
- mezzi pubblici a chiamata;
- mini bus collettivo e utilizzo condiviso dei veicoli privati;
- realizzazione di parcheggi interrati pertinenziali;

C. pianificare la mobilità

- adottare un nuovo piano urbano del traffico (PUT) in quanto l'attuale, entrato in vigore nel 2001, ha esaurito la propria validità e un Piano generale della viabilità che preveda gli interventi di infrastrutturazione del territorio comunale e sovracomunale;
- tavoli di confronto fra pubblica amministrazione, esperti di settore, associazioni di utenti;
- effettiva operatività dei mobility managers, previsti dal Decreto Ronchi del 1998;

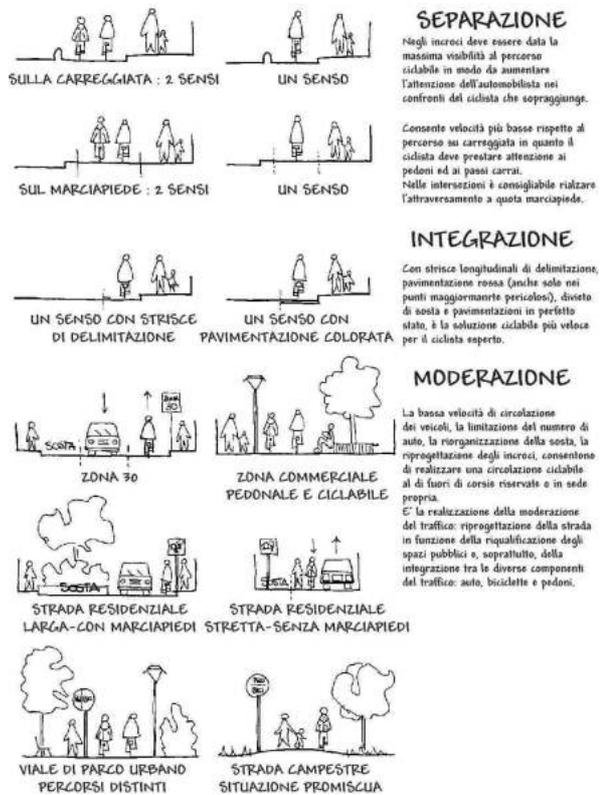
D. sensibilizzare la popolazione e le autorità

- campagne educative (anche nelle scuole) per la promozione dell'uso della bicicletta in città e per la dissuasione dall'uso della vettura privata nell'interesse della mobilità sostenibile;
- azioni per lo sviluppo dell'uso della bici nei tragitti casa-scuola e casa- lavoro (attraverso i *mobility manager* aziendali e scolastici), con incentivi per chi usa la bicicletta;
- periodiche campagne di educazione/vigilanza rivolte agli automobilisti.



Elementi utilizzati per lo studio

- Connessioni tra verde e attrattori di spostamento (scuole, chiese, lavoro, mercato, ecc)
- Analisi delle infrastrutture di collegamento locali e sovralocali
- Verifica delle piste e del verde esistente
- Selezione delle aree verdi adibite allo svago (verde sportivo e di fruizione)
- Selezione delle aree verdi di mitigazione
- Scelta delle priorità
- Programmazione temporale ed economica di massima
- Verifica flussi di utilizzatori dei percorsi ciclabili
- Classificazione delle diverse tipologie delle piste: linee, percorso protetto, percorso ecologico
- Segnaletica e aree a parcheggio
- Analisi delle previsioni del PRG
- Analisi dei piani attuativi approvati o in iter
- Indagine Fotografica
- Parco delle frazioni: analisi de progetto approvato
- Piscina: analisi del progetto in iter
- Villa Litta: proposte e spazi esistenti



SCHEDA 7 - SEPARATORI: TRA PERCORSO CICLABILE E CORSIA VEICOLARE





2. I 6 PARCHI DI LAINATE

Le linee programmatiche che sono state individuate per poter migliorare la dotazione di aree a verde e la percorribilità ciclabile all'interno del comune, nascono da una serie di azioni preliminari che favoriscano la connessione e la fruibilità del territorio. Per poter raggiungere tale obiettivo abbiamo selezionato 6 elementi di elevato interesse ambientale, paesaggistico e sociale che per la loro diversa ubicazione e tipologia di utilizzo creano una rete ambientale grazie alla quale l'offerta di svago, sport o di libera fruizione migliorano una qualità della vita rivolta a tutte le fasce di età dei nostri cittadini.

I sei elementi sono:

- Il parco storico: Villa Litta e il suo parco
- Il parco dello svago: le aree comprese nel Parco delle frazioni e la strada parco
- Il parco dello sport: il centro sportivo e la piscina
- Il parco della natura: il bosco di Lainate nord
- Il parco del golf: le aree del Golf e le zone sportive limitrofe
- Il parco di connessione: il percorso del canale Villorosi

La scelta di evidenziare 6 parchi di quartiere capaci di offrire ognuno servizi e modi d'uso diversi poteva essere la risposta giusta alle diverse richieste e necessità di svago dei cittadini di Lainate. Sicuramente la categoria dei pensionati predilige determinati comfort e praticità d'uso che sono diversi da quelli richiesti dai giovani, come lo sono ancora più diversi quelli richiesti dalle mamme per il gioco e lo svago dei loro bambini.

Parco di Villa Litta

Tipologia parco: parco storico

Tipologia Utenza: famiglie ed anziani

Parco delle Frazioni e strada parco

Tipologia parco: parco per lo svago

Tipologia Utenza: famiglie e giovani

Parco centro sportivo e piscina

Tipologia parco: parco per lo sport

Tipologia Utenza: scuole, giovani, famiglie e anziani

Parco bosco di Lainate

Tipologia parco: parco naturalistico

Tipologia Utenza: scuole e famiglie

Parco area golf

Tipologia parco: parco agricolo per lo sport ed il tempo libero

Tipologia Utenza: famiglie e giovani

Parco lungo il canale Villorosi

Tipologia parco: parco per sport e il tempo libero

Tipologia Utenza: giovani e famiglie



3. ELEMENTI DI ATTRAZIONE E CONNESSIONE

Esistono molteplici possibilità per realizzare una rete di piste ciclabili e delle aree a verde, come prima cosa abbiamo perciò deciso quale era l'obiettivo principale che volevamo raggiungere e le modalità per poterlo realizzare. La scelta è caduta sulla diversificazione di come sarebbero poi stati utilizzati gli spazi pubblici a verde e di quale servizio dovevano offrire i percorsi ciclabili.

Una volta definita l'ubicazione delle 6 grandi aree a verde e quelle di dimensioni minori, abbiamo verificato la percorribilità per realizzare la principale maglia di percorsi ciclabili utili per poter raggiungere quelle funzioni o luoghi di incontro che risultano essere i principali attrattori di movimento. Tra questi vi sono elementi più classici come le scuole, i campi sportivi, gli oratori, le biblioteche, le chiese ed altri meno legati alle attività culturali o di svago ma che riguardano un forte numero di spostamenti tra questi ricordiamo la posta, il mercato, l'edicola, uffici comunali, le farmacie, ecc

Una volta selezionati e segnalata la loro ubicazione, abbiamo evidenziato la rete di strade e percorsi che da questi si irraggia verso il contesto urbano in cui sono inseriti. Il risultato è una maglia che ampliandosi per ogni singolo elemento definisce incroci e connessioni tra le varie maglie sino ad avere un rete di quartiere, di zona, di frazione, di città. Si evidenziano anche i punti di criticità dove per diverse motivazioni risulta difficile o impossibile e poco sicuro la creazione di un collegamento ciclopedonale. Per alcuni di questi però ci sembra giusto che l'amministrazione scelga di impegnare i propri sforzi realizzativi ed economici, uno di questi è la possibile realizzazione di una passerella ciclopedonale a basso impatto ambientale che scavalchi la circonvallazione nei pressi della strada parco. Altra azione che ne deriva è il riconoscimento degli elementi infrastrutturali o degli elementi architettonici di basso pregio ambientale e che con la loro conformazione incidono sulla fruizione dei percorsi o sulla percezione della visione del paesaggio circostante. Alcune esempi:

- Sottopassi e sovrappassi autostradali
- La discarica comunale
- Impianti tecnici (antenne, centraline, cavidotti, ecc)
- Cartelli pubblicitari
- Aree con vegetazione infestante
- Marciapiedi inutili
- Pali della luce mal posizionati
- Resti degli impianti di depurazione



4. INIZIATIVE PER LA COMUNICAZIONE E LA CONDIVISIONE

Oltre a scelte di carattere infrastrutturale è necessario prevedere azioni di comunicazione e di condivisione con i cittadini delle potenzialità già presenti sul nostro territorio e di prossima realizzazione. Anche l'aspetto della manutenzione e della salvaguardia del patrimonio pubblico deve essere gestito nel miglior modo possibile, con un'attenzione rivolta anche alle possibilità di reperire fondi pubblici o privati attraverso diverse modalità. Elenchiamo brevemente alcune delle iniziative

- Adotta il tuo verde e la tua piste
- Disegno e progetto dei 4 parchi con la collaborazione delle scuole e associazioni
- Conoscere Lainate: percorsi a tema per conoscere la città:
 - percorso delle chiese e degli segni religiosi (immagini, quadri, icone, chiesette, ecc)
 - percorso tra i parchi
 - percorso tra i luoghi storici di Lainate
 - percorso tra le aziende e visita dei luoghi di lavoro
- Riposizionamento delle alberature in eccesso presenti in alcuni spazi a verde
- Miglioramento ambientale dei parcheggi
- Parcheggi per le biciclette nei punti di alto flusso
- altro