

Progetto ANAS Collegamento Tipo-B2 tra A2 e SS18 ad Agropoli

DIBATTITO PUBBLICO DEL 10-05-2023

Intervento di **G. DI GIAMPIETRO**, arch, phd

digiampietro@webstrade.it - WApp 338-5343-969 - WWW.WEBSTRADE.IT

Progetto ANAS Raccordo A2-SS18 ad Agropoli – DIBATTITO PUBBLICO DEL 10-05-2023 Intervento a distanza di Giuseppe DI GIAMPIETRO, arch, phd, Webstrade.it

(A1 – F3), Riferimento alle immagini della presentazione allegata)

1. I problemi del collegamento attuale (A1)

L'agro della piana del Sele e Cilento (SA), tra Battipaglia ed Agropoli, è attualmente servito dalla **SS18 Tirrena inferiore** una strada storica, datata 1928 che è stata ammodernata successivamente, di tipo C1, extraurbana secondaria a carreggiata unica e doppio senso di marcia, con carreggiata di circa 7,5 m, banchine e aree di pertinenza, libere da fabbricati, di ampiezza variabile tra 2 e 5 m per lato (F1, F2, F3). La sede stradale attuale della SS18, per lunghi tratti ha un'ampiezza di 18-20 m, quasi sempre priva di marciapiedi, piste ciclabili alberate ed arredi, essendo classificata come **extraurbana di tipo C**, benché attraversi un'area fortemente urbanizzata, con funzioni promiscue (residenza, produttivo, servizi) e sia ormai costeggiata, almeno da un lato, da numerose immisioni fasce di sosta capannoni produttivi e centri commerciali.

La velocità consentita è di 50 kmh, e per tratti limitati 70 kmh. I problemi denunciati sulla strada sono di una forte incidentalità, essendo scarsamente regolati e protetti attraversamenti e immisioni. Il volume di traffico è compreso tra 20 e 25mila veicoli/giorno, con punte del periodo estivo che possono toccare i 26mila - 30mila ve/g. In alcuni tratti e periodi dell'anno la strada soffre di problemi di congestione del traffico.

2. La proposta Anas di raccordo autostradale di tipo B (A2)

Con considerazioni discutibili, e l'utilizzo di un modello di domanda di spostamenti (non verificabile) dimensionata sui picchi di domanda estiva proiettata sui 10 anni, Anas propone una nuova strada di **tipo B** extraurbana principale, a 2 + 2 corsie, in rilevato, per un'estensione di circa 25 km, con 7 svincoli, oltre all'adeguamento della SS18 nel tratto terminale di 10 km, di **tipo C**, extraurbana secondaria, a 1+1 corsie. La nuova strada raccorderebbe l'autostrada A2 Salerno-Reggio Calabria, all'altezza di Eboli, fino ad Agropoli sulla costa del Cilento. Il costo previsto per la soluzione più economica è di circa 1,6 Mld di euro. Sono numerosi i dubbi sull'efficacia della soluzione proposta.

a) La sezione stradale tipo B, di 22 m, in rilevato o trincea, con lo spazio per le scarpate ed i fossi di drenaggio occupa una sezione tipo di **55-60 m di ampiezza**, tutta da espropriare, senza la presenza strade di servizio laterali.

b) Si costruisce la strada su un'area agricola intensiva ad alto rendimento, ricca di complessi zootecnici (allevamenti di bufale campane) laboratori di trasformazione e serre, con alto valore dei suoli. Si stima un minimo di occupazione di suolo agricolo di **almeno 125 ha** solo per il rilevato stradale e fossi di guardia.

c) studi in letteratura documentano l'effetto prevedibile di ulteriore consumo di suolo trascinato dall'infrastruttura, ed è prevedibile uno **"sprawl" insediativo** nei pressi degli svincoli della nuova strada, soprattutto di capannoni, centri commerciali, di servizio e centri di logistica.

d) Puntando solo sulla nuova opera rimarrebbero irrisolti e senza interventi tutti i problemi sulla SS18, di sicurezza stradale, dotazione di spazi per le utenze deboli (pedoni, ciclisti, anziani, bambini), promiscuità di traffico locale e passante, che non sarebbero risolti dalla nuova strada, utile solo per traffico di attraversamento, stagionale e logistico.

e) Anche con la realizzazione di una straordinaria crescita del traffico, la nuova strada di Tipo B, che ha una capacità teorica di **60-80mila veicoli/giorno** è assolutamente **sovradimensionata**, anche nell'ipotesi che tutto il traffico attuale sulla SS18 (20-26 mila ve/g), abbandoni la statale ed usi la nuova "superstrada".

3. La variante non considerata. Riquilificare la SS18 esistente (A3)

Ma quello che soprattutto è discutibile nella proposta ANAS è il non aver considerato, a priori, la riquilificazione ed adeguamento della SS18 esistente, in base a pregiudiziali **vincoli normativi** secondo le quali, *"le norme di costruzione delle **strade extraurbane a quattro corsie non consentirebbero accesso diretti, pertanto** (in un contesto attuale di attraversamento della SS18 di un ambiente edificato promiscuo di abitazioni, insediamenti commerciali produttivi e di servizio) **ne deriverebbe l'inaccessibilità di questi immobili, rendendo di fatto impraticabile l'opzione di raddoppio della SS18**"* (Dossier di Progetto Anas, p. 6).

Tale affermazione, e la posizione di Anas di puntare esclusivamente su nuove strade, extraurbane, con sezioni-tipo definite dal D.M. 5-11-2001, di tipo B o di tipo C, è insostenibile, illogica, ed errata nel riferimento ad una normativa che non è in grado di far fronte ai problemi attuali della strada esistente e del territorio. Infatti:

a) L'attuale normativa italiana sulle caratteristiche geometriche e funzionali delle strade (D.M. 5-11-2001) è vincolante esclusivamente per la costruzione di **nuove strade**, e costituisce solo un riferimento per l'**adeguamento delle strade esistenti**. Di fatto, a tutt'oggi, non esistono ancora normative italiane specifiche per la riquilificazione delle strade esistenti, come esistono in Germania, (EAE 85, EAHV 93, ad es.) o in Svizzera (norme VSS) o in Francia (linee guide Certu-Cerema, Setra), in Danimarca (Road Directorate) o in altri paesi europei e d'America. Siamo ancora in attesa di normative italiane specifiche per l'**adeguamento delle strade esistenti**, da tempo annunciate, ma ancora inesistenti. Nell'attesa di tali norme, è giusto, legittimo e doveroso, fare riferimento alla migliore pratica professionale, alle esperienze e normative di paesi comparabili con l'Italia, per la riquilificazione delle strade esistenti.

b) La rigida assegnazione delle competenze ANAS alle sole strade nazionali di Tipo B (extraurbana principale a carreggiate separate) e tipo C (extraurbana secondaria a carreggiata unica), sono una grave limitazione operativa e di efficacia dell'ente nell'escludere a priori **i contesti urbani o periurbani**, considerata le caratteristiche del territorio italiano con forte urbanizzazione, e presenza di tessuti misti, ed il susseguirsi, lungo i tracciati stradali, di porzioni urbane ed extraurbane, in continua trasformazione. Mentre, la progettazione di un'infrastruttura stradale richiederebbe una visione unitaria, ma in grado di adattarsi ai contesti trasversali variabili da studiare attentamente (il concetto di *Road Transect* in America). Le stesse norme di progettazione stradale, nelle esperienze internazionali recenti, soprattutto in tema di sicurezza stradale e integrazione della strada nel territorio, permettono dei gradi di libertà nella progettazione, definite dai termini *Context sensitive design*, progettazione sensibile (e variabile) al contesto,

oppure, per la progettazione orientata alla sicurezza stradale, di criteri di progettazione di tipo *self explaining self enforcing road*, ossia di strada auto-esplicante ed auto-regolante nel confronto dei comportamenti dei guidatori.

Senza voler allargare troppo il tema della riflessione, credo che le grandi capacità operative e l'esperienza di Anas, dovrebbero farsi carico anche di problemi complessi di **riqualificazione stradale in contesti esistenti**, di tipo misto, variabili lungo il tracciato stradale, puntando anche sulla riqualificazione di strade esistenti, per diverse tipologie di utenti e usi della strada, in ambiente sia urbano, extraurbano che promiscuo.

4. La limitazione delle Norme sulla progettazione stradale del DM 5-11-2001. (B1, B2, B3)

Le norme italiane sulle caratteristiche geometriche e funzionali delle strade, **D.M. 5-11-2001 MIT**, del Ministero delle infrastrutture e trasporti, prese a riferimento per la proposta Anas del progetto di raccordo A2 - SS 18, come già detto, sono vincolanti per la progettazione delle nuove strade, ma non sufficienti per la riqualificazione e adeguamento delle strade esistenti, nell'ipotesi dell'adeguamento dell'attuale SS 18.

In particolare, nelle sezioni tipo delle strade tipo B1, extraurbana principale, adottata per il progetto Anas, a 2+2 corsie di marcia e carreggiate separate, così come in tutte le altre sezioni tipo dell'intero D.M. 5-11-2001, sia extraurbane che urbane, mancano completamente indicazioni per la presenza di:

- marciapiedi (in quelle urbane, presenti solo indicazioni minime per marciapiedi di 1,5 m);
- piste ciclabili;
- alberate, verde stradale,
- fosse verdi di drenaggio delle acque (*green swale* nelle recenti esperienze americane);
- gestione degli accessi e attraversamenti stradali;
- aree di sosta su strada;
- Linee del trasporto pubblico e fermate

E' dunque evidente, che esse non possono essere prese a riferimento per l'adeguamento di una strada esistente, che attraversa un territorio complesso e fragile, ma che va riqualificata ed adeguata, sia per le necessità di traffico, sia per quelle di sicurezza stradale, gestione delle diverse utenze della strada, tutela paesaggistica, valorizzazione e qualificazione urbanistica degli insediamenti

5. Le proposte. Le alternative disponibili. I miglioramenti da apportare.

Le caratteristiche attuali delle SS18, con un'area libera di pertinenza stradale adiacente alla carreggiata di transito di di 4-5 m per lato (**sede stradale di 16-20 m**), che attraversa i margini degli abitati, quindi con la possibilità di espandersi su aree rurali adiacenti all'attuale sede stradale, (o con brevi varianti in adiacenza all'urbanizzato) può raggiungere una **sezione stradale di 28-32 m** per un **boulevard urbano** di 2+2 corsie, dotato anche di alberate, marciapiedi, piste ciclabili, isole di canalizzazione e attraversamenti stradali, con una capacità di 30-60mila ve/g e velocità di transito di 70 kmh nella carreggiata centrale e 30-50 kmh sui controviali di servizio per il traffico locale, corrisponderebbe alla classifica italiana di una strada di **tipo D urbana di scorrimento**, ma con una sezione più articolata e adattata al contesto ormai urbano, che prevede la dotazione di spazi stradali per i diversi tipi di utenza (marciapiedi, alberi, piste ciclabile, spazi di sosta, isole di

canalizzazione e attraversamento) e la distinzione tra traffico di transito e traffico locale (Si veda il caso di **Saint-Cyr-sur Mer** (F) , **(D1-D6)**).

In alternativa, per volumi di traffico inferiori (**20-25mila ve/g**), magari con l'adeguamento e riqualificazione di **altre strade provinciali e statali parallele**, per distribuire il carico di traffico su più direttrici, come proposto da alcuni sindaci e interventi nel Pubblico Dibattito, si può riqualificare l'attuale SS18 con una tipologia di **Tipo E**, urbana di Quartiere e **Tipo C**, extraurbana secondaria, a 2+1 corsie, come nell'esempio di **Pineto** (TE) **(E1 – E12)**.

Se invece, nella denegata ipotesi di adottare una tipologia di tipo autostradale del **tipo B**, extraurbana principale a 2 + 2 corsie, come quella proposta da Anas, allora si dovrebbe rivedere il progetto, sia per il **tracciato**, da accostare il più possibile alle aree urbanizzate e periurbane esistenti, in modo da ridurre il consumo di prezioso terreno agricolo ad alta produttività, e da servire al meglio la domanda di traffico urbano e intercomunale degli insediamenti esistenti , svolgendo la funzione di tangenziale interurbana, sia rivedere gli **svincoli**, da aumentare in numero e diminuire per distanza (ogni 1,5 - 2,5 km) (vedi **C4**), per servire al meglio il traffico locale, oltre a quello di attraversamento, sia rivedere la stessa tipologia degli svincoli, a livelli sfalsati per traffico passante e traffico locale, con **rotatorie** di raccordo **ad uno o due ponti** (**C1, C2**) , invece che a trombetta o a diamante (**B4**).

6. Esempi e casi studio di riqualificazione di una strada principale che attraversa un territorio variamente urbanizzato. Si propongono 3 casi.

(C1-C6, Autovia del Mediterraneo a Marbella, SP);

(D1-D6, Passante urbano a Sain-Cyr-sur-Mer, F);

(E1-E12 riqualificazione della Variante SS16 Adriatica a Pineto (TE))

Gli esempi illustrano diverse modalità di intervento per la qualificazione di una **strada principale passante in un'area urbanizzata**, anche di tipo misto, con soluzioni stradali "non previste dalle Norme DM 5-11-2001", ma che danno soluzione ai temi della sicurezza stradale, uso multifunzionale della strada, tutela dell'utenza debole, differenziazione tra traffico passante e traffico locale e di servizio.

Esse possono fornire indicazioni per la riqualificazione e raddoppio della SS18 esistente **(D1-D6, E1-E12)** , oppure per la riprogettazione della strada extraurbana principale con un tracciato più prossimo al sistema urbano e periurbano esistente, e più svincoli ravvicinati a livelli sfalsati, in modo da servire sia il traffico passante di lunga percorrenza, sia il traffico interurbano di servizio, come una tangenziale di tipo B **(C1-C6)**

7. Conclusioni

Il problema del miglioramento del livello di servizio della SS 18 Tirrena Inferiore, tra Battipaglia ed Agropoli, è un interessante tema di trattamento e adeguamento di **strade principali esistenti** che attraversano territori complessi, urbani periurbani ed extraurbani, con molteplici funzioni spesso sovrapposte, e diverse utenze (pedoni, ciclisti, trasporto pubblico, traffico commerciale, traffico su vettura privata, traffico passante e traffico locale, sosta) con esigenze funzionali differenti, di traffico, sicurezza stradale, di servizio delle attività commerciali, valorizzazione paesaggistica, tutela dell'utenza debole. Il tema è comune a molte strade della rete nazionale Anas e locale.

Da una parte, la SS 18 si presenta come un **asse stradale migliorabile**, per la sezione tipo, tra i 16 e 20 m di sede stradale, e per il tracciato, spesso ai margini dell'urbanizzato, con adiacenti aree libere non urbanizzate, agricole e di servizio, tali da potere ipotizzare il raddoppio della sede stradale, o brevi varianti adiacenti all'urbanizzato. Dall'altra una **nuova strada di tipo B**, esterna all'urbanizzato con forti costi, consumi di suolo ed impatti sul sistema insediativo, se fosse pensata come un'alternativa alla SS 18, lasciando quest'ultima invariata, lascerebbe buona parte dei problemi sulla rete stradale esistente non risolti, limitandosi ad offrire migliori condizioni al solo traffico passante, in maniera sovradimensionata, non dando risposte al traffico interurbano, locale ed alle esigenze dei diversi usi della strada esistente.

Sono possibili e auspicabili diverse soluzioni alternative o complementari.

Per la riqualificazione e ampliamento della SS18:

- Una strada di tipo D, urbana di scorrimento, o boulevard alberato (tipo Saint-Cyr-Sur-Mer, **D1-D6**), con **ampliamento della SS18 ad una sezione di 28-32 m**, con distinzione del traffico passante e traffico locale, doppio o quadruplo filare alberato, protezione degli attraversamenti, convogliamento alle intersezioni degli accessi, con strada di servizio, adeguati spazi ciclopedonali, miglioramenti delle intersezioni con aumento delle corsie in entrata sulle rotatorie.
- Una strada di tipo E, urbana di quartiere e di tipo C, extraurbana secondaria, con tipologia 2+1 corsie (tipo SS16 a Pineto, **E1-E12**), per l'attraversamento ciclopedonale, per la svolta a sinistra o il sorpasso alternato, e progettazione differenziata nei diversi contesti, sulla sede stradale della SS18 esistente. L'aumento di capacità del sistema può essere raggiunto anche con la riqualificazione di strade provinciali e statali parallele, come suggerito da alcuni interventi del Dibattito Pubblico.

Per la eventuale proposta di un nuovo **tracciato per una strada di tipo B**, extraurbana principale a 2+2 corsie e carreggiate separate, esterna all'urbanizzato (come quella del progetto Anas oggetto di dibattito pubblico) si suggerisco le seguenti variazioni (tipo Autovia del Mediterraneo a Marbella (SP) **C1-C6**):

- Variazioni di tracciato, tali da avvicinare il più possibile il tracciato al sistema insediativo già urbanizzato e aumentare il numero di svincoli per l'accesso, in modo da servire all'area, sia per il traffico passante di lunga percorrenza, sia come tangenziale interurbana per il traffico locale e di servizio.
- Variazione della tipologia di **svincoli e intersezioni**, a livelli sfalsati, con **rotatoria a uno o due ponti**, per permettere il facile accesso e raccordo dalla rete locale a quella principale di scorrimento e viceversa, e distinguere il traffico passante da quello di raccordo alla rete locale.

Tutte le proposte vanno nella direzione di garantire una **asse stradale principale** che serva sia le esigenze del traffico, di lunga e breve percorrenza, sia lo sviluppo del territorio, la sicurezza stradale, la qualificazione paesaggistica e ambientale della strada.

Agropoli, 5-06-2023
(segue)

(seguito)

NOTA: Tutti i materiali sono tratti dall'Archivio Webstrade del Centro di documentazione Webstrade.it. Il curatore è a disposizione per qualsiasi spiegazione e approfondimento.
WWW. WEBSTRADE.IT

Contributo di:

Giuseppe Di Giampietro, arch, phd, Webstrade.it

(già docente a contratto di Diap-Dastu Politecnico di Milano. Progetto di strade, urbanistica, mobilità sostenibile)

sede 1: Montesilvano PESCARA, sede 2: Corsico MILANO

mob: +39 338-5343-969 - www.webstrade.it

digiampietro@webtrade.it – giuseppe.digiampietro@pec.it

1. UNA NUOVA STRADA VELOCE TIPO-B2 O RIQUALIFICARE SS18 ESISTENTE ?

PROBLEMI SS 18:

- Area fortemente urbanizzata
- Uso misto (residenza, produttivo, servizi)
- Numerose immissioni
- Velocità 50 kmh - 70 kmh
- Congestione (Es. SP30-SS18 a S. Cecilia)
- Forte Incidentalità
- Traffico 20-22 mila ve/g
Punte estive 26-30 mila ve/g

OFFERTA A DOMANDA FUTURA O GESTIRE LA DOMANDA ?

2. PROPOSTA ST.EXTRAURB.PR. TIPO-B2

- 24,8 km Tipo-B2, 7 svincoli
- 10 km tipo C1 su SS 18

PROBLEMI STRADA TIPO-B2

- Consumo di suolo (strada in rilevato, trincea)
- Effetti di spostamento sprawl insediativo (capannoni, locali commerciali, serre)
- Cosa fare dell'esistente ?

DUBBI

- Stima di crescita del Traffico ? (vedi diminuzione 2013-2010, Covid)
- Previsione dimezzamento Traffico su SS 18 ?
- Risparmiare il 30% dei tempi di viaggio 35-50'?
- Impossibile Riqualificare SS 18 ?

Consumo di suolo
della B2, **CIRCA 125 HA**



Figura 3-1 - Sezione tipo strada di categoria "B"

3 - 3 ALTERNATIVE MA NON LA STRADA ESISTENTE ?

A3

Impossibile gestire traffico locale su strade a 4 corsie ?

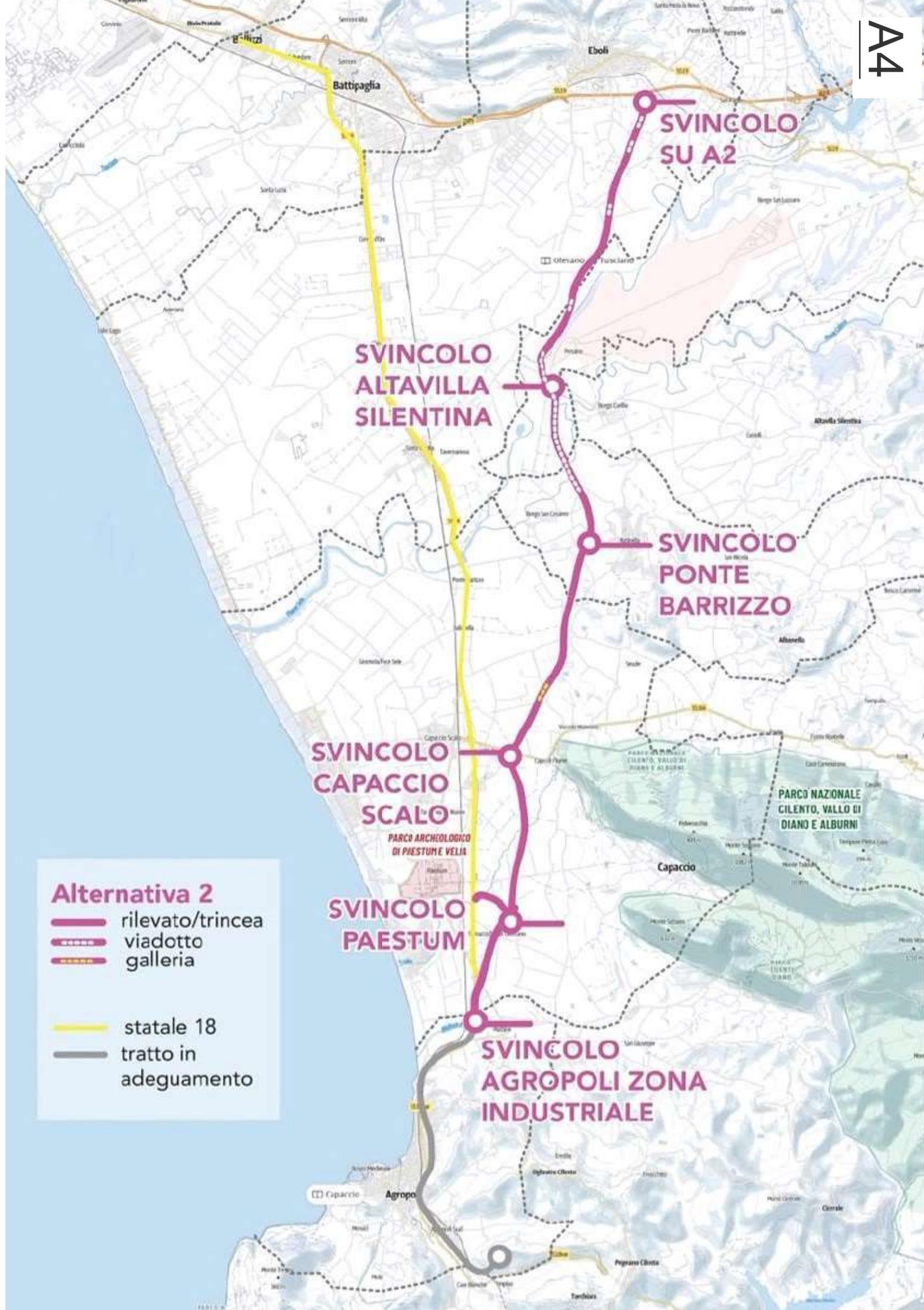
IPOTESI ADEGUAMENTO DELL'ESISTENTE

(da RELAZIONE Dossier di Progetto PFTE, Pag. 6)

Nell'analisi condotta è stata anche ipotizzata l'opzione di adeguamento dell'esistente; tale adeguamento non prevede però il raddoppio in sede anche a causa degli elevati vincoli normativi, ma solo la realizzazione dei miglioramenti puntuali della sede. Infatti, il tratto della SS 18 che dallo svincolo autostradale della A2 si dirige verso la costa, prima attraversa l'abitato di Battipaglia, poi è un susseguirsi di abitazioni e attività produttive per le quali, le norme di costruzione delle strade extraurbane a quattro corsie non consentirebbero accessi diretti, pertanto ne deriverebbe l'inaccessibilità a questi immobili, rendendo di fatto impraticabile l'opzione di raddoppio della SS 18

6

(VINCOLI NORMATIVI ?)
COMPLESSITA' FUNZIONALE ?, NUMEROSI UTENTI ? ?
NO ACCESSI DIRETTI ? STRADA DI SERVIZIO ?



Alternativa 2

-  rilevato/trincea
-  viadotto
-  galleria

-  statale 18
-  tratto in adeguamento

CATEGORIA B

EXTRAURBANE PRINCIPALI

B1

Principale

Servizio

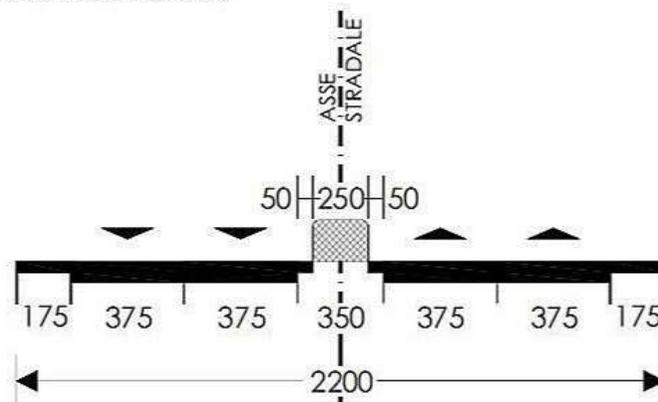
Vp min. 70

Vp min. 40

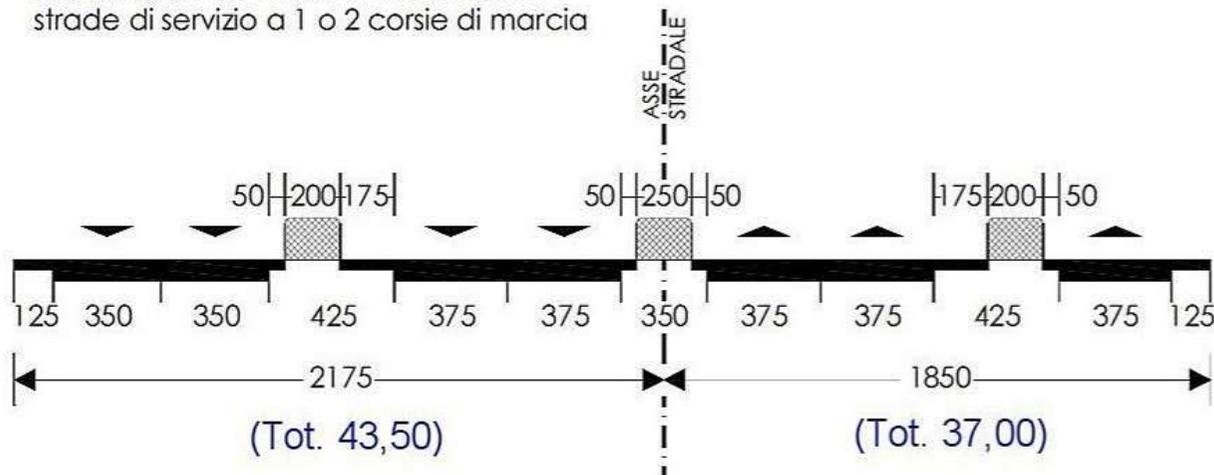
Vp max. 120

Vp max. 100

Soluzione base a 2+2 corsie di marcia



Soluzione a 2+2 corsie di marcia con strade di servizio a 1 o 2 corsie di marcia



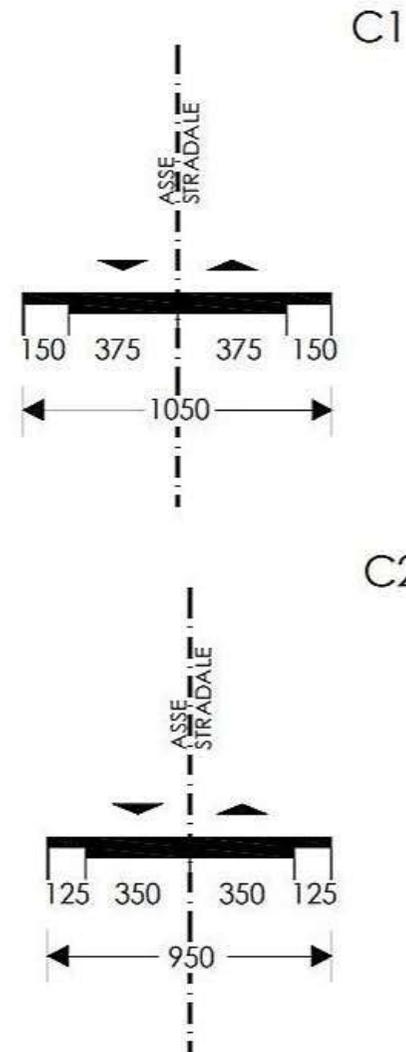
(ALBERI ? CICLABILI ? PEDONALI ? ATTRAVERSAMENTI ?)
 (INTORNO PERIURBANO ESISTENTE ?)

Principale

Vp min. 60

Vp max. 100

Soluzione base 2 corsie di marcia



(ALBERI ? PEDONI ? CICLISTI ? ATTRAVERSAMENTI ?
(INTORNO PERIURBANO ESISTENTE ?)

CATEGORIA D URBANE DI SCORRIMENTO

B3

Principale

Vp min. 50

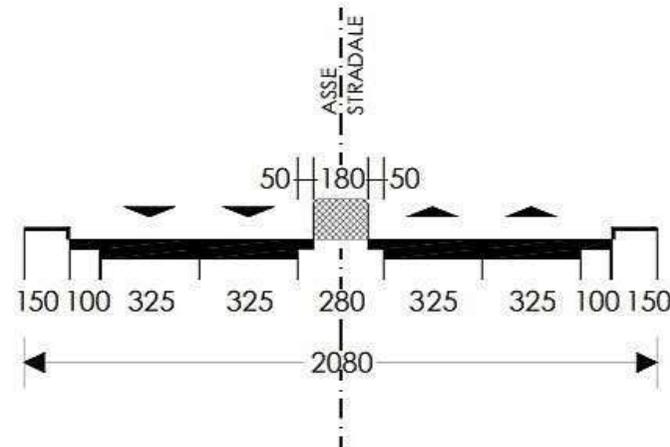
Vp max. 80

Servizio

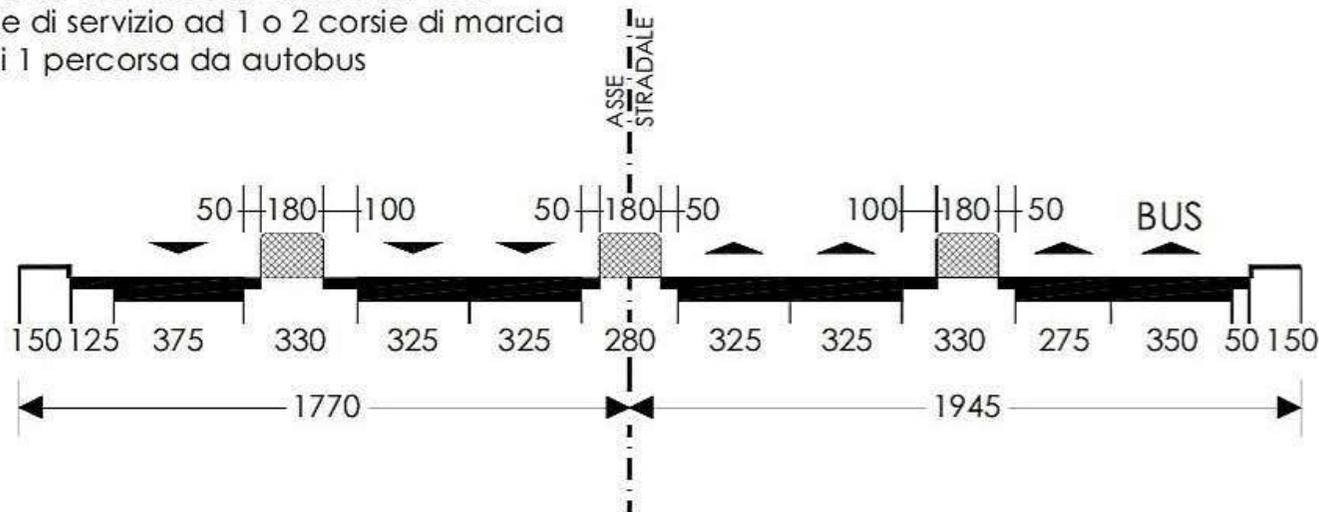
Vp min. 25

Vp max. 60

Soluzione base a 2+2 corsie di marcia

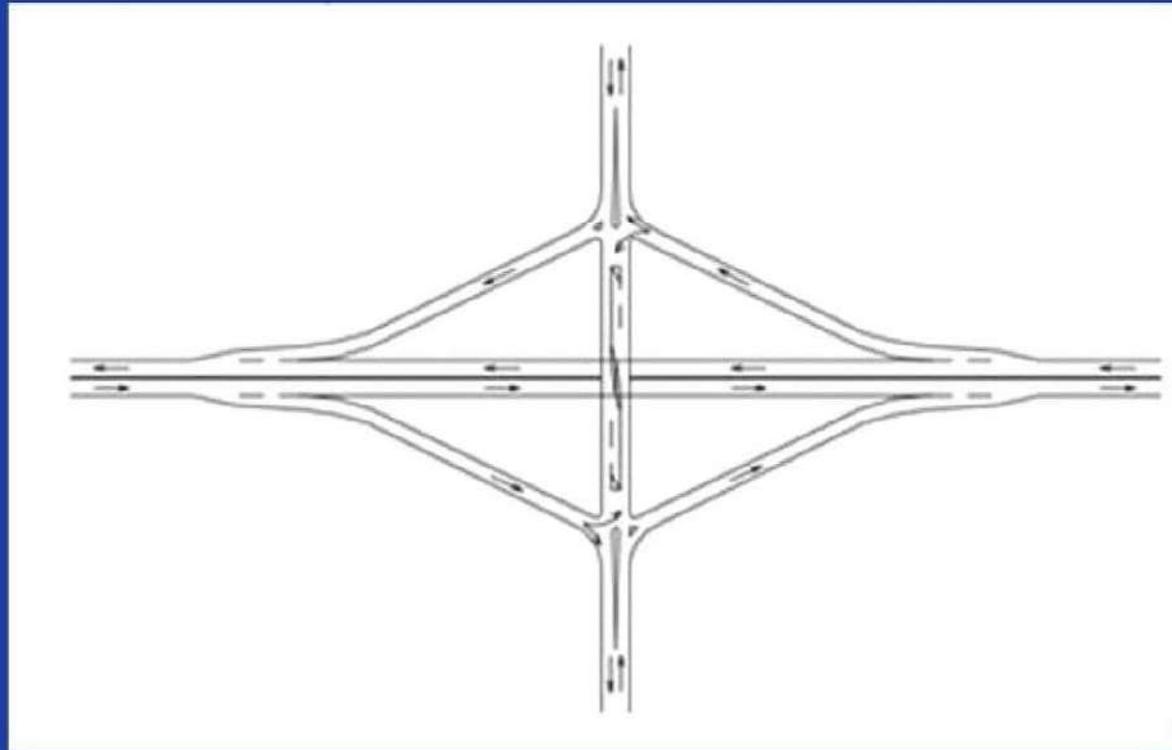


Soluzione a 2+2 corsie di marcia con strade di servizio ad 1 o 2 corsie di marcia di cui 1 percorsa da autobus



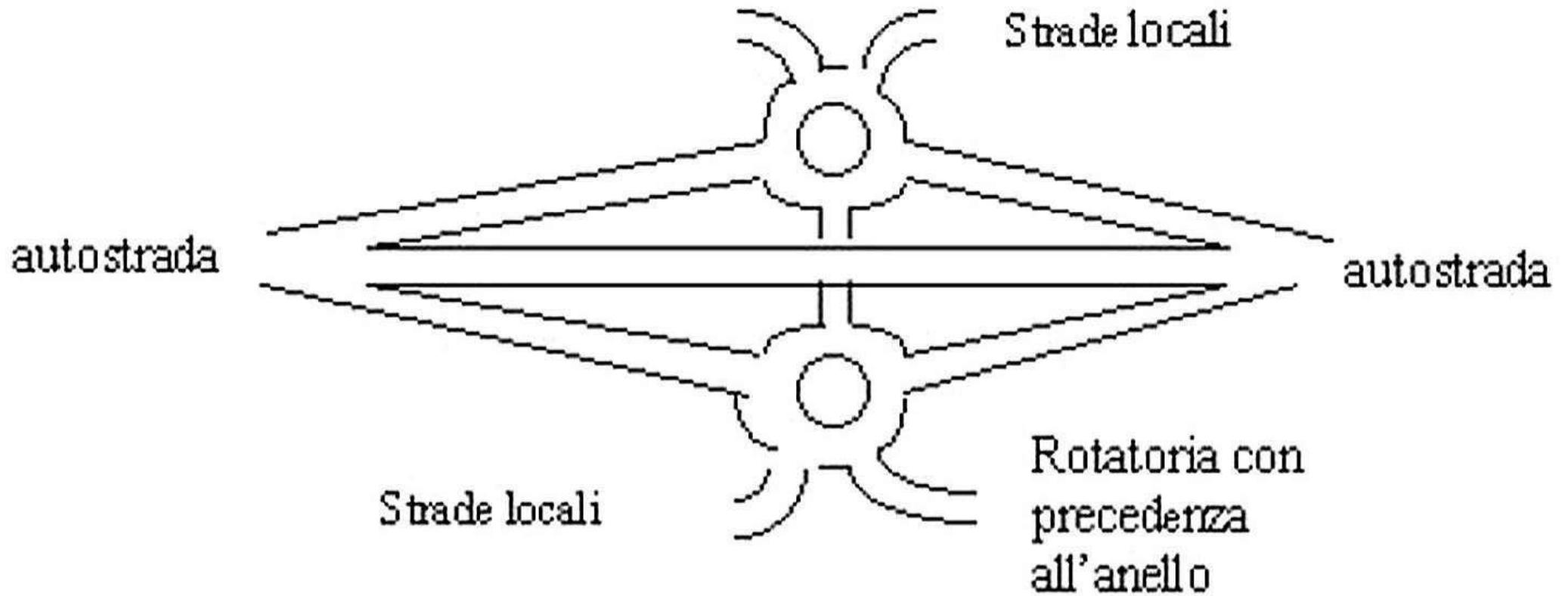
(ALBERI ? PEDONI ? CICLISTI ? ATTRAVERSAMENTI ?
(INTORNO URBANO ESISTENTE ?)

PER SAPERNE DI PIU': svincolo a losanga



Questo tipo di svincolo le due strade che si sovrappongono sono collegate da quattro rampe direzionali, percorse a senso unico

CASO STUDIO Costa-del-Sol- (SP)
(svincoli "à lunettes", a occhialini)

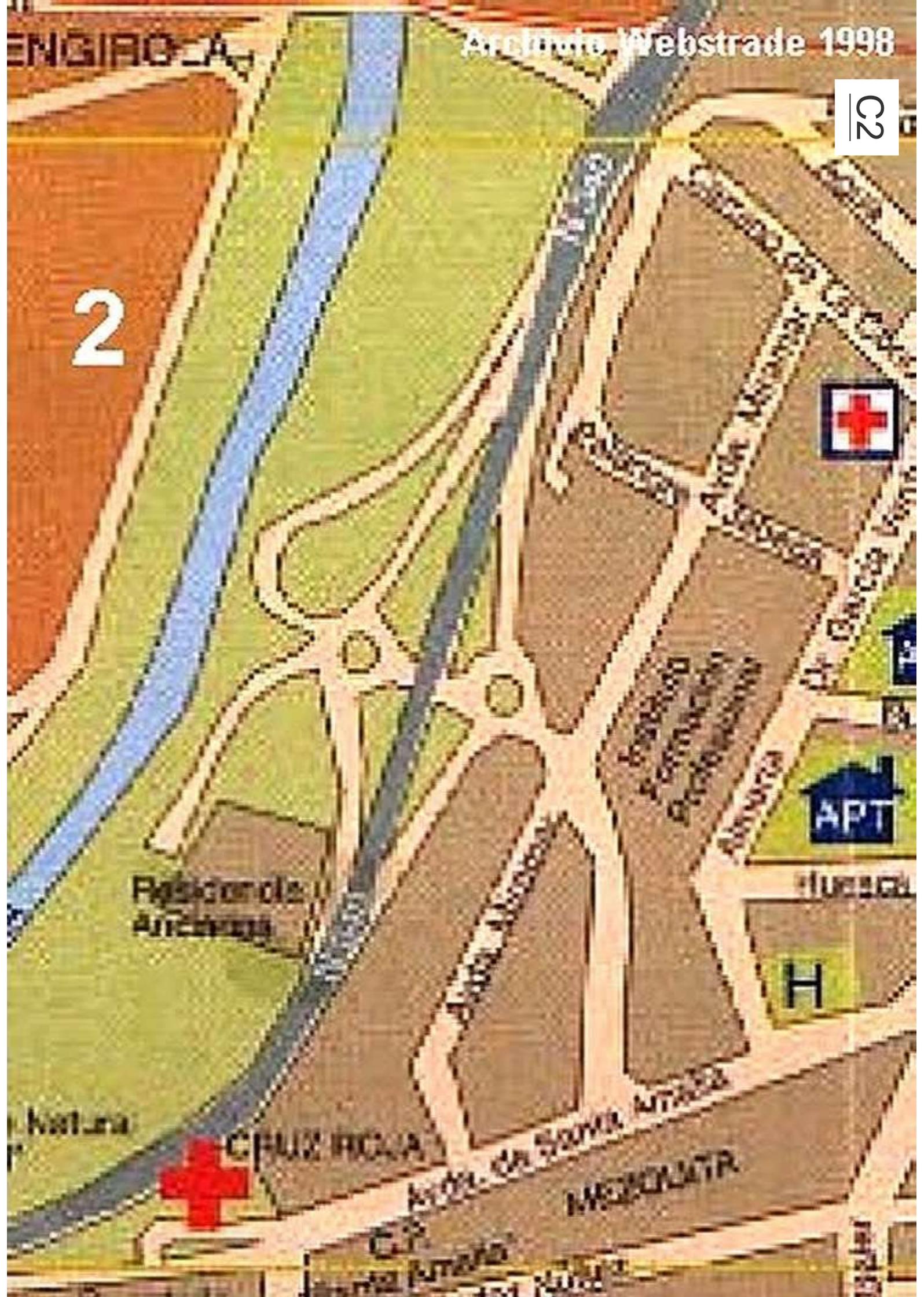


ENGIRO CA

Architect Webstrade 1998

13

2



Residencia
Andina

Residencia
Profesional

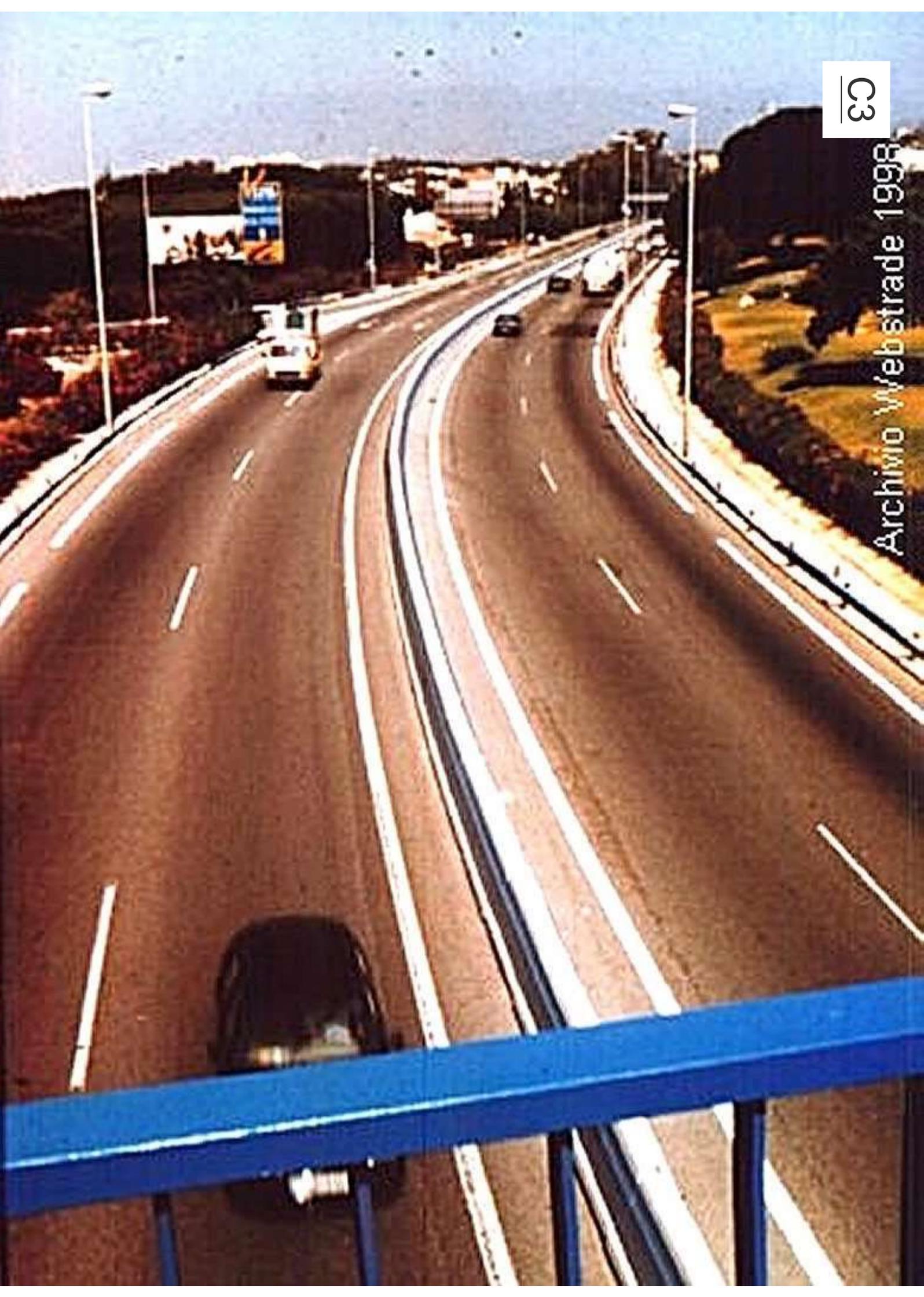
APT

H

CHUXIQUA

AV. DE LOS ANDES

INDEPENDIA





Autostrada →
Svincolo in uscita ↘
Strada locale →



Archivio Webstrade 1998

**Rotatoria
con sottopasso**

C6





CASO STUDIO - Saint-Cyr-sur-Mer

(2 passanti + 2 corsie locali)

0 200 mt
600 ft

D1



WEBSTRADE.IT 2002



Ott 1953



D2

WEBSTRASSE.IT 2002

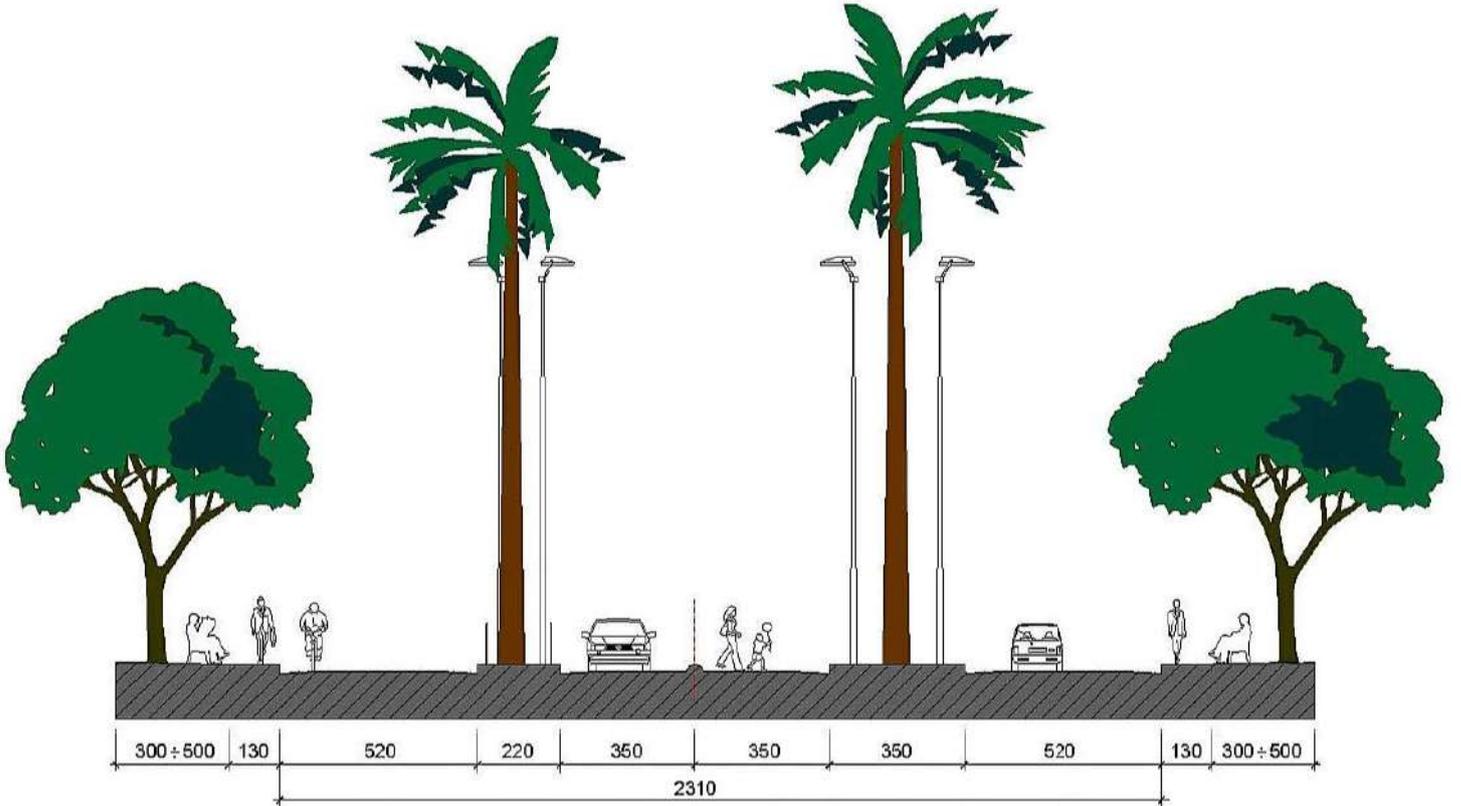
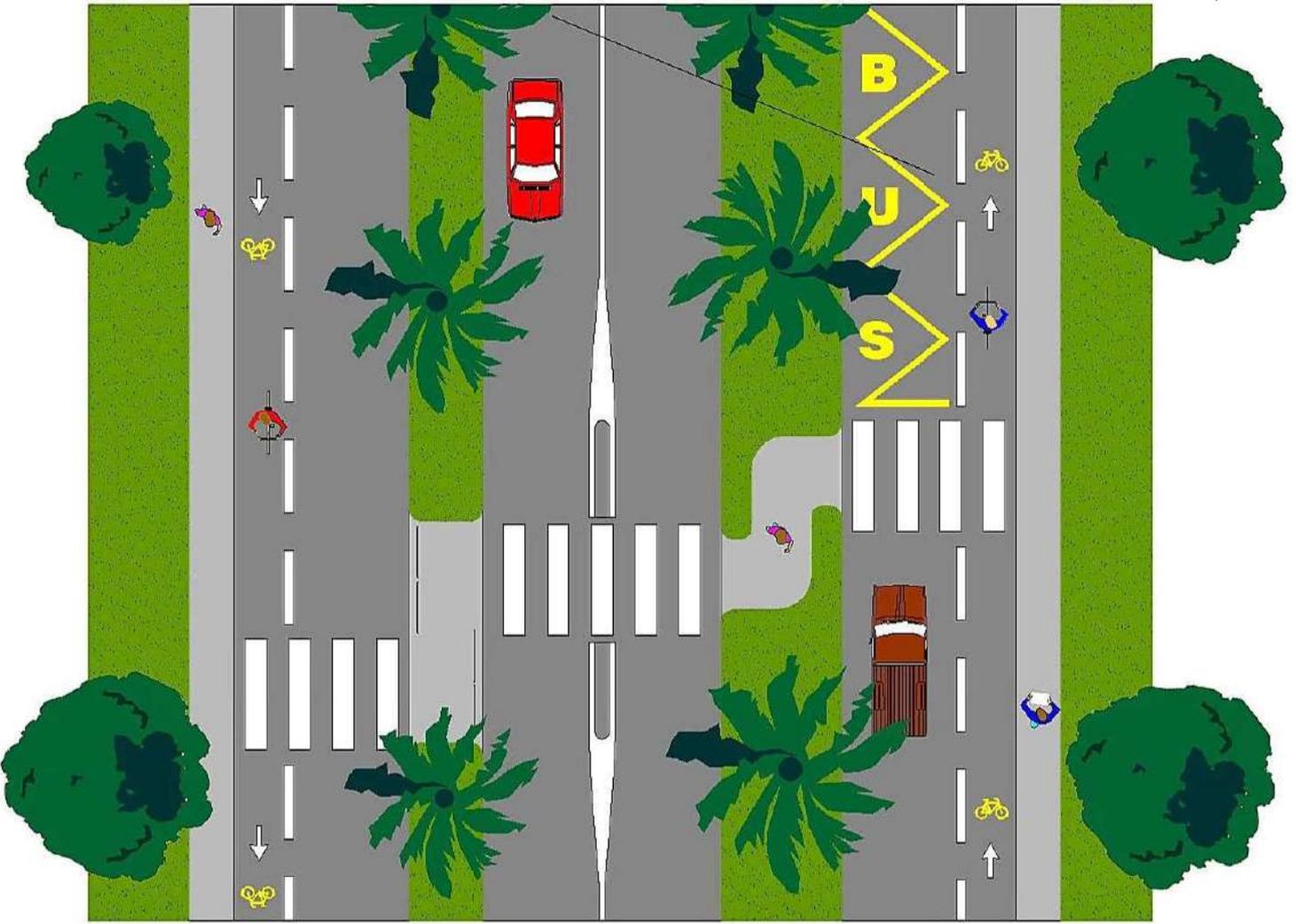
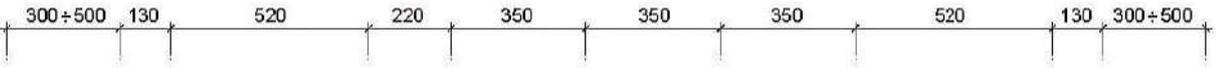
532 ft

Image © 2009 DigitalGlobe

© 2009 Tele Atlas

2009 Google











CASO STUDIO - SS16 A PINETO (TE)
(sicurezza lungo una strada statale. Lento ma fluido)



WEBSTRAD.IT Pineto SS16 Sud 2014-2023



WWW.WEBSTRAD.IT (Pineto SS16 Sud, 08-2014)

E4

(Pineto SS16, RotoNord)

WWW.WEBSTRADE.IT

29.07.2008

The New Urban Boulevard

Pezzi della città nuova realizzata (Pineto SS16 Nord, Quartiere dei Poeti, 2008)

The Slowing Chicane
at Entry Lane

29.07.2008

(Pineto SS16, RotoNord)

WWW.WEBSTRADE.IT





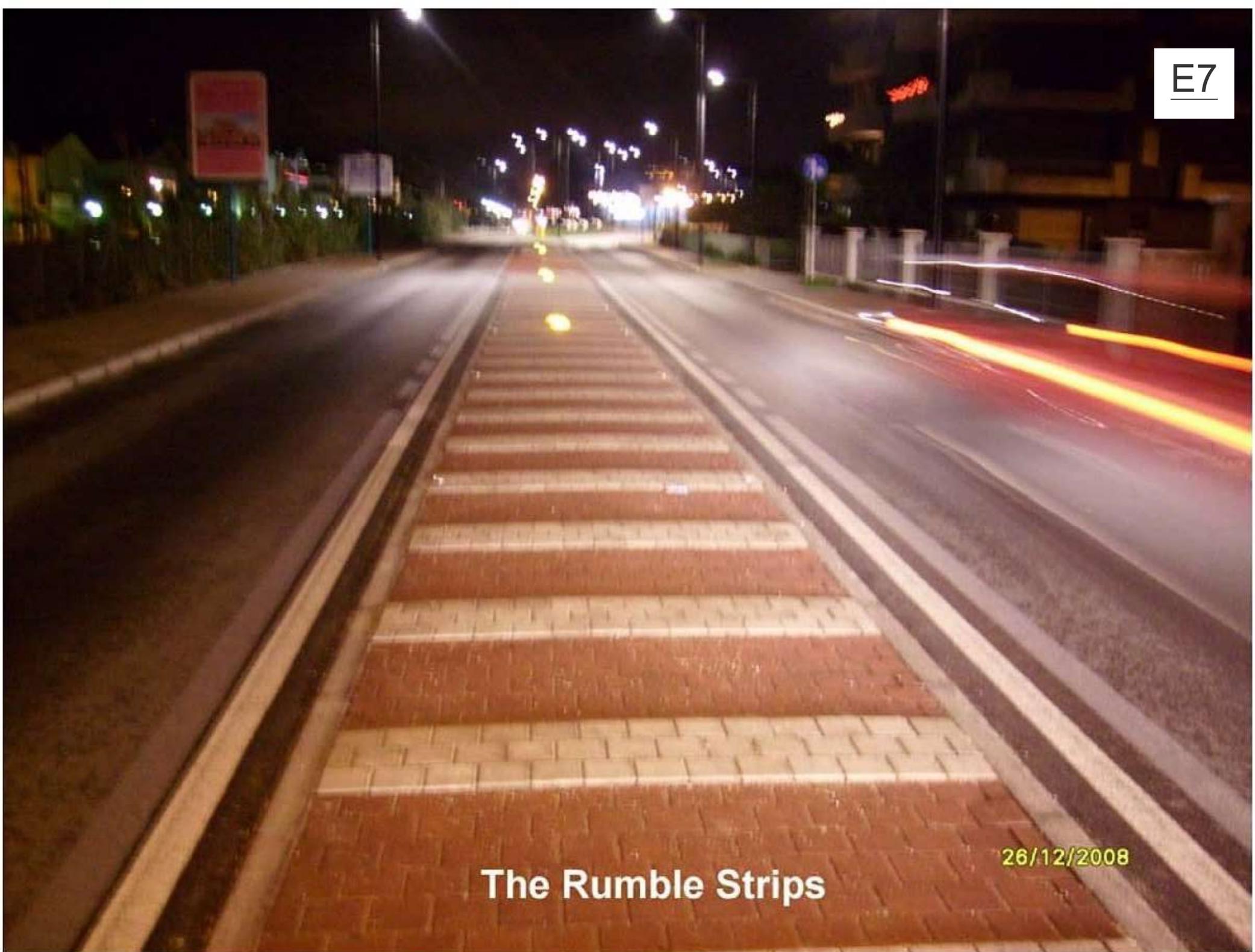
The Mountable Turtle Lamp

26/12/2008

Pezzi della città nuova realizzata (Pineto SS16 Nord, Quartiere dei Poeti, 2008)

The Rumble Strips

26/12/2008





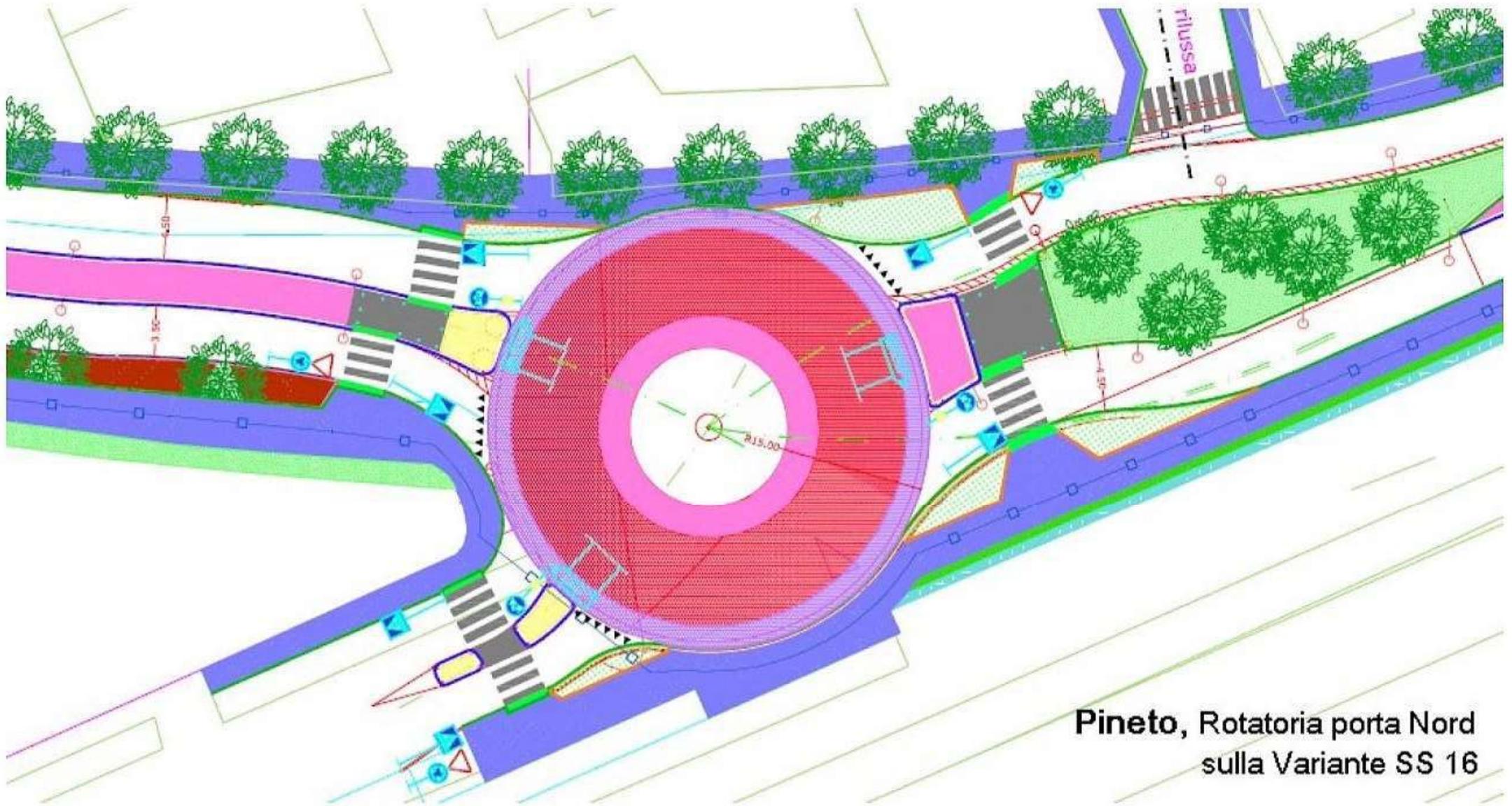
Pellicano Crossing

28.02.2009

The Accessible City
Track

28.02.2009





**Pineto, Rotatoria porta Nord
sulla Variante SS 16**



26/12/2008

E12

(Pineto possibile: Rotatoria Nord 3/2011)



WEBSTRADE.IT

28.02.2012

← SS 18 Tirrena Inferiore

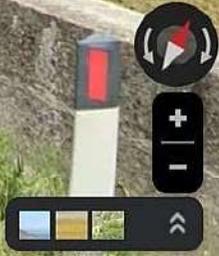


Campania

F 1



Google

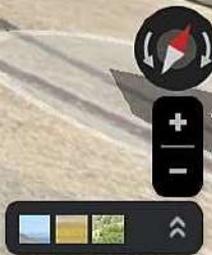


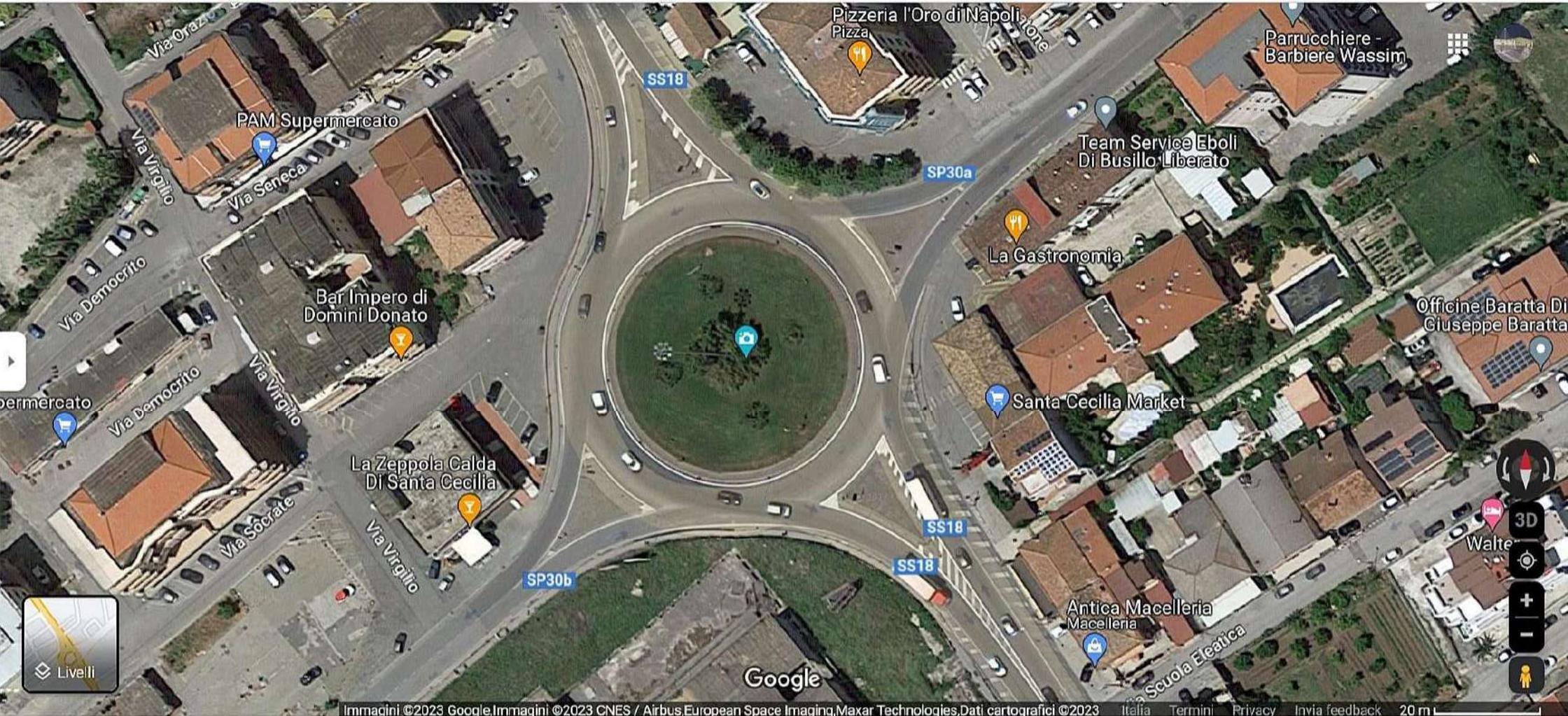
← 80 Viale Eburum
Campania



© 2023 Google

Google





GRAZIE DELL'ATTENZIONE

Arch. Giuseppe Di Giampietro, Webstrade.it - PE e MI

digiampietro@webstrade.it - 338-5343-969 - www.webstrade.it