



Gruppo di Progettazione:

Dott. Ing. Caccia Maurizio Pierantonio (Capogruppo)
Iscritto all'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Varese alla
posizione n. 1276
Via IV Novembre n. 8, 21053 Castellanza (Va)
pec: mauriziopa.caccia@ingpec.eu

Dott. Ing. Dozzio Mauro
Iscritto all'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Varese alla
posizione n. 1567
Piazza Garibaldi n. 2-4, Luino (Va)
pec: mauro.dozzio@ingpec.eu



Comune di Malnate (Va)

Piazza Vittorio Veneto 2 – 21046 Malnate (VA)
Tel. 0332/275111 - Fax 0332/429035
C.F./P.I. 00243280120 –
PEC: comune.malnate@legalmail.it

REALIZZAZIONE DEL PARCHEGGIO IN VIA VERDI

PROGETTO di FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA

Relazione paesaggistica con tavole grafiche di supporto

Documento A3)

Data: giugno 2026
rev. 1

File:G:\Documenti\Edilizia Pubblica\MALNATE\69-9 Parcheggio via Grandi\PFTE_sp 370mila\prime
pagine.docx

Prot.:69/9

1. Premesse

La presente relazione è redatta a corredo dell'istanza di autorizzazione paesaggistica per l'intervento di riqualificazione dello spazio pubblico sito nel Comune di Malnate. Il Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE) alla base della richiesta si inserisce in un quadro di pianificazione coerente con gli obiettivi di sostenibilità urbana (PUMS), inclusività (PEBA) e rispetto dei Criteri Ambientali Minimi (CAM).

Sotto il profilo dell'inserimento nel contesto tutelato, le opere mirano alla valorizzazione e alla rigenerazione di un'area pubblica attualmente in stato di sottoutilizzo. Gli interventi proposti sono finalizzati al miglioramento del decoro urbano, all'efficientamento del suolo e all'innalzamento della qualità formale e funzionale dei servizi, con particolare attenzione alla sicurezza e alla fruibilità dell'area di sosta.

Ai fini della corretta valutazione dell'impatto visivo e morfologico sui luoghi, si precisa che l'ambito di intervento effettivo si articola in due componenti distinte:

- **Riqualificazione dell'area parcheggi:** intervento principale che ridefinisce l'assetto superficiale e funzionale dello spazio di sosta.
- **Opere propedeutiche e di sistemazione del suolo:** interventi localizzati sulla porzione di area originariamente ipotizzata come "area cani" (la cui realizzazione non fa parte del presente lotto). Tali opere consistono esclusivamente in lavorazioni preliminari di pulizia, rinterro e rimodellazione del piano di campagna.

Questi ultimi movimenti terra, pur non costituendo una trasformazione edilizia o una nuova destinazione d'uso, modificano l'andamento altimetrico attuale del terreno. Essi risultano necessari e non rimandabili per ragioni di accessibilità cantiere. La realizzazione della nuova area parcheggi precluderà infatti il futuro accesso ai mezzi cingolati. Pertanto, la rimodellazione del terreno viene presentata in questa sede per consentire una valutazione paesaggistica complessiva, unitaria e definitiva dell'assetto del suolo, garantendo che le quote e le sistemazioni previste si integrino in modo armonioso con il contesto circostante.

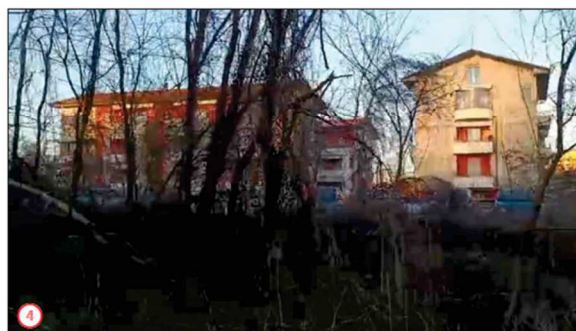


2. Analisi dello stato attuale

2.1 Stato di fatto dell'area oggetto di intervento con documentazione fotografica

Come si evince dalla **tav. 2)** dello stato dei luoghi, l'area oggetto d'intervento costeggia in parte la via Verdi che si presenta attualmente con superficie sterrata e battuta, utilizzata impropriamente come parcheggio. L'assenza di una delimitazione degli spazi e di regimazione delle acque meteoriche comporta fenomeni di degrado del suolo, ristagni e disorganizzazione nell'uso dell'area.

Di seguito si riporta documentazione fotografica dei luoghi

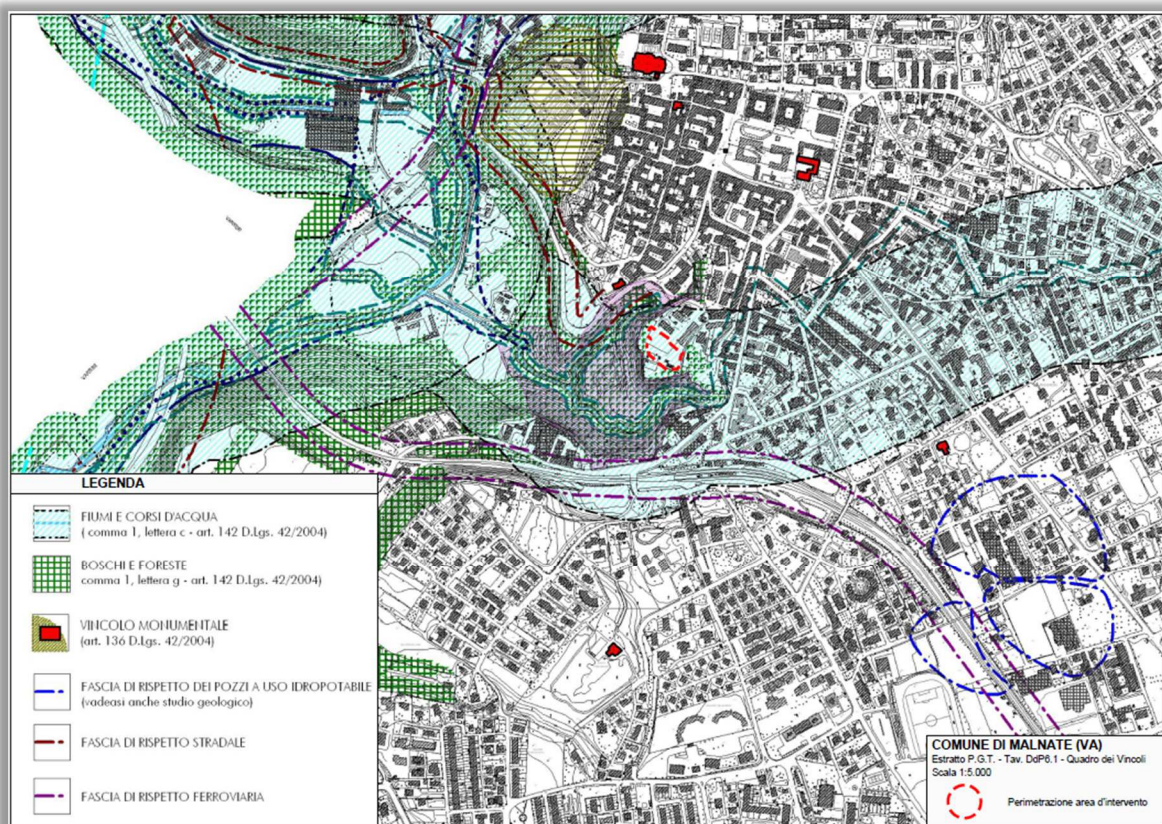




2.2 Vincoli

Come desunto dall'estratto del P.G.T. Comune di Malnate Tav. **DdP6.1 – Quadro dei vincoli**, e **tav.9 PIF** a livello Provinciale sotto riportati, l'area oggetto di intervento è soggetta ai seguenti vincoli:

- Fascia di rispetto vincolata D.Lgs 42/04 art. 142 lett.c) - 150,00m dai corsi d'acqua



2.3 Caratteri ed elementi di valore paesaggistico

L'area oggetto di studio, situata a ridosso di via G. Verdi, si presenta attualmente come uno spazio sterrato privo di una precisa identità formale e funzionale. L'intervento di riqualificazione si inserisce all'interno della più ampia strategia di rigenerazione urbana e valorizzazione turistica promossa dall'Amministrazione Comunale. Sotto il profilo paesaggistico, il progetto persegue l'obiettivo di mitigare l'impatto visivo delle autovetture e di innalzare la qualità percettiva dei luoghi attraverso l'uso di materiali cromaticamente coerenti, l'introduzione di elementi vegetali autoctoni e soluzioni tecnologiche e infrastrutturali volte alla massima tutela ambientale delle matrici idriche.

2.3.1 Inserimento Morfologico e Pavimentazioni Drenanti

La rimodellazione altimetrica dell'area, attuata tramite scavi di sbancamento e la successiva stabilizzazione del fondo con materiale di cava idoneo, è finalizzata a raccordare in modo fluido il nuovo piano di calpestio alle quote viarie preesistenti di via G. Verdi.

Dal punto di vista della percezione visiva, materica e ambientale, la scelta dei rivestimenti per i 69 posti auto risponde a criteri di differenziazione funzionale e sostenibilità, alternando soluzioni permeabili a superfici stradali tradizionali per garantire il corretto inserimento nel contesto locale:

- **Corsello centrale di manovra (Soluzione Drenante):** l'impiego di masselli autobloccanti in doppio strato (spessore 10 cm) con distanziali maggiorati riduce l'effetto di riflessione solare tipico delle superfici asfaltate continue (isole di calore). Questa finitura preserva la permeabilità visiva e idraulica della porzione centrale, favorendo l'infiltrazione naturale delle acque meteoriche nel sottosuolo e mitigando il ruscellamento superficiale in linea con i principi di invarianza idraulica.
- **Stalli di sosta (Superficie Impermeabile e Mitigazione Ambientale):** in conformità con la disciplina d'uso del territorio, la superficie destinata alla sosta dei veicoli viene realizzata in binder bituminoso (spessore 8 cm). Al fine di annullare l'impatto potenziale dovuto al percolamento di sostanze inquinanti (oli e idrocarburi) sul suolo, tale scelta strutturale è finalizzata al totale confinamento e alla captazione delle acque di lavaggio della pavimentazione. Queste vengono convogliate a un sistema interrato di deoliatura a coalescenza prima dello scarico finale, garantendo un'elevata tutela ecologica del corpo ricettore e del paesaggio circostante.

2.3.2 Componenti Naturalistiche e Materiali di Finitura

Il progetto valorizza la componente vegetale e minerale locale per consolidare il legame con l'identità paesaggistica del territorio:

- **Arborizzazione e continuità ecologica:** è prevista l'integrazione delle alberature esistenti mediante la piantumazione di nuove essenze esclusivamente autoctone. Questa scelta garantisce una perfetta coerenza fitosociologica con il contesto locale, potenziando la

biodiversità urbana e creando quinte arboree naturali capaci di mascherare visivamente la presenza dei veicoli in sosta.

- **Elementi di arredo e delimitazione:** la sistemazione delle aiuole interne viene realizzata con ciottoloni di fiume lavati ($\varnothing$ 80-100 mm), materiale di chiara matrice naturale e locale. I cordoli perimetrali di delimitazione sono previsti in pietra naturale (granito bianco, sez. 12x25 cm), un materiale nobile e durevole che conferisce un elevato decoro formale ai margini stradali, evitando l'uso di elementi prefabbricati in cemento a vista.

3. Soluzione progettuale: obiettivi

L'intervento di riqualificazione dell'area sterrata a ridosso di via G. Verdi risponde alla strategia di rigenerazione urbana e valorizzazione turistica promossa dall'Amministrazione Comunale. La proposta progettuale definisce un assetto infrastrutturale ordinato, sicuro e integrato nel tessuto cittadino. La trasformazione del sito si attua attraverso il raggiungimento di quattro macro-obiettivi strategici:

3.1 Potenziamento della Sosta e Riorganizzazione Funzionale

Il progetto trasforma lo spazio sterrato in un'area di sosta strutturata da 69 posti auto, ottimizzando la capacità ricettiva del quadrante urbano. I principali obiettivi funzionali comprendono:

- **Regolarizzazione del suolo:** esecuzione di scavi di sbancamento e stabilizzazione del fondo con materiale di cava a granulometria controllata per raccordare le pendenze a via G. Verdi.
- **Durabilità strutturale:** utilizzo di una pavimentazione in masselli autobloccanti in doppio strato (spessore 10 cm) con distanziali maggiorati, capaci di resistere in modo collaborante alle sollecitazioni meccaniche dei veicoli.
- **Controllo degli accessi:** installazione di un portale metallico limitatore di altezza (luce netta 2,40 m) per impedire la sosta a camper e autocaravan. La struttura è parzialmente amovibile per consentire il passaggio dei mezzi speciali diretti alla manutenzione del ripetitore telefonico presente nel sito.

3.2 Inclusione Sociale e Abbattimento delle Barriere Architettoniche

Il parcheggio è concepito come uno spazio pubblico pienamente accessibile, conforme ai requisiti dei D.M. 236/1989, D.P.R. 503/1996 e L.R. 6/1989. Gli obiettivi di mobilità inclusiva prevedono:

- **Stalli riservati:** realizzazione di 2 posti auto per persone diversamente abili, posizionati in adiacenza agli accessi principali e dotati di ampi spazi di manovra.
- **Percorsi protetti:** sviluppo di itinerari pedonali antisdrucchiolevoli, privi di ostacoli geometrici e raccordati con rampe a pendenza regolamentare.

- Orientamento sensoriale: installazione di un sistema di pavimentazione tattile LOGES (Linee di Orientamento, Guida e Sicurezza). Il percorso guida si snoda dal marciapiede esistente di via G. Garibaldi fino alla rampa di connessione del parcheggio, garantendo l'autonomia dei cittadini ipovedenti e non vedenti.

3.3 Sostenibilità Ambientale e Invarianza Idraulica

La progettazione risponde ai moderni criteri di resilienza urbana e transizione ecologica, centrando i seguenti standard normativi:

- Invarianza idraulica (R.R. Lombardia 7/2017): posa di blocchetti autobloccanti con capacità di infiltrazione pari al 100%. Il sistema azzerà il ruscellamento superficiale e favorisce la ricarica della falda. Le acque di superamento sono gestite da una rete interrata in PVC SN16 (DN 200-315) con griglie in ghisa carrabile D400.
- Conformità CAM (D.M. 11/01/2017): impiego di materiali da costruzione a contenuto riciclato e studiati per il disassemblaggio a fine vita utile.
- Efficientamento energetico: dotazione di un impianto di illuminazione pubblica a tecnologia LED, idoneo a minimizzare i consumi elettrici e a prevenire l'inquinamento luminoso.

3.4 Qualità Paesaggistica e Decoro Urbano

L'ultimo obiettivo mira all'innalzamento del valore estetico e percettivo dell'area, riducendo l'impatto visivo delle vetture in sosta tramite:

- Integrazione verde: piantumazione di nuove alberature di tipo autoctono, collocate in continuità con la vegetazione esistente per creare filtri ombrosi naturali.
- Finiture di pregio materiale: perimetrazione delle aiuole interne ed esterne con cordoli in pietra naturale (granito bianco, sez. 12x25 cm) con lavorazione superficiale a vista a bocciardatura fine.
- Arredo minerale: riempimento degli spazi a verde interni con ciottoloni di fiume lavati ($\varnothing$ 80-100 mm), eliminando l'effetto terra battuta e garantendo un assetto pulito e ordinato nel tempo.

4. Effetti delle trasformazioni dal punto di vista paesaggistico

L'analisi degli effetti derivanti dalla realizzazione della nuova area parcheggi e delle opere propedeutiche permette di valutare l'impatto dell'intervento sul contesto tutelato. La trasformazione dello stato dei luoghi si attesta come un'operazione di riqualificazione a bilancio paesaggistico positivo, in quanto sostituisce un vuoto urbano degradato con uno spazio pubblico ordinato, sostenibile e integrato.

4.1 Impatto Visivo e Percezione dei Luoghi

La trasformazione modifica radicalmente la percezione visiva dell'area lungo via G. Verdi, agendo su due livelli:

- **Eliminazione del degrado:** la sostituzione dell'attuale spianata sterrata in terra battuta elimina i fenomeni di polverosità estiva e fango invernale, restituendo decoro formale ai margini viari.
- **Inserimento cromatico e materico:** l'uso di masselli autobloccanti e di cordolature perimetrali in granito bianco a vista (con finitura bocciardata fine) introduce elementi materici nobili. Questi materiali mitigano la percezione dell'infrastruttura di sosta, evitando l'effetto impattante delle distese di asfalto nero continuo.
- **Quinte vegetali di mascheramento:** l'inserimento di nuove alberature autoctone tra gli stalli crea un filtro visivo naturale. La vegetazione frammenta la percezione dei 69 autoveicoli in sosta, riducendo l'impatto visivo complessivo dalle prospettive stradali circostanti.

4.2 Effetti sulla Morfologia del Suolo e assetto dei Luoghi

Gli interventi di sbancamento e rimodellazione del piano di campagna introducono modifiche geometriche permanenti ma coerenti con la topografia locale:

- **Raccordo altimetrico:** i movimenti terra livellano l'area parcheggi raccordandola in modo fluido alle quote di via G. Verdi, senza generare fratture morfologiche o dislivelli incongrui.
- **Sistemazioni preliminari adiacenti:** le lavorazioni di pulizia, rinterro e rimodellazione eseguite sull'area adiacente (destinata a futuri sviluppi) garantiscono un assetto del suolo stabile e ordinato. Questa operazione previene scenari di abbandono o futuri scavi invasivi che non sarebbero altrimenti realizzabili per l'impossibilità di accesso dei mezzi pesanti.

4.3 Effetti Ambientali, Idraulici e Microclimatici

L'introduzione di una soluzione combinata tra superfici drenanti e superfici impermeabili trattate genera importanti ricadute positive sulla qualità ambientale del sito, ottimizzando la gestione delle matrici idriche e microclimatiche:

- **Invarianza idraulica:** a differenza delle tradizionali urbanizzazioni interamente sigillate, il progetto adotta un approccio duale. La capacità infiltrante (100%) dei masselli autobloccanti sul corsello centrale garantisce l'infiltrazione diretta delle acque meteoriche nel sottosuolo, riducendo drasticamente il ruscellamento superficiale in adempimento al R.R. Lombardia 7/2017. Parallelamente, per la quota di superficie impermeabilizzata in binder bituminoso (stalli di sosta), la sicurezza idraulica e ambientale è garantita dal convogliamento forzato delle acque di lavaggio verso un deoliatore a coalescenza. Questo impianto interrato separa gli idrocarburi prima dello scarico nella rete fognaria nera (D.Lgs. 152/2006), azzerando il rischio di inquinamento del sottosuolo.

- **Mitigazione dell'isola di calore:** la finitura chiara del doppio strato dei masselli e l'ombra offerta dalle nuove alberature riducono l'assorbimento termico solare. Ciò migliora il microclima locale rispetto a un comune parcheggio asfaltato.
- **Inquinamento luminoso e acustico:** l'adozione di corpi illuminanti a LED schermati e orientati verso il basso confina il flusso luminoso esclusivamente sulle superfici utili. Questa scelta elimina la dispersione verso l'alto e preserva l'oscurità del cielo notturno, minimizzando l'impatto sulla fauna crepuscolare.

4.4 Accessibilità, Fruibilità visiva e Portale Limitato

Sotto il profilo dell'arredo e della fruizione dello spazio pubblico:

- **Continuità inclusiva:** l'inserimento delle rampe raccordate, dei percorsi LOGES e della segnaletica tattile non introduce elementi di disordine visivo, ma si integra geometricamente nei marciapiedi e nelle pavimentazioni, elevando il valore sociale dell'opera.
- **Integrazione del portale limitatore:** il limitatore di altezza metallico (luce 2,40 m) all'ingresso carrabile assume il ruolo di chiaro segnale di soglia dello spazio pubblico. La sua finitura verniciata e la struttura snella riducono l'ingombro visivo. Al contempo, il sistema parzialmente amovibile tutela la funzionalità del paesaggio tecnologico esistente (accesso per la manutenzione del ripetitore telefonico), evitando la necessità di creare viabilità alternative più impattanti.

In sintesi, gli effetti delle trasformazioni non alterano i caratteri qualificanti del paesaggio locale, ma ne promuovono la riqualificazione formale attraverso un disegno progettuale attento ai valori di sostenibilità, inclusione e decoro.

5. Mitigazione dell'impatto dell'intervento:

Al fine di garantire il perfetto inserimento dell'opera nel contesto tutelato e azzerare le potenziali esternalità negative visive o ambientali, lo studio progettuale integra specifiche misure di mitigazione. Tali soluzioni agiscono sia sulla componente materico-percettiva che sull'organizzazione spaziale e temporale del cantiere, consolidando il bilancio paesaggistico positivo dell'intervento.

5.1 Mitigazione Visiva e Scelte Materiche Cromatiche

Per attenuare l'impatto visivo della nuova infrastruttura di sosta rispetto alle prospettive stradali di via G. Verdi, sono stati adottati i seguenti accorgimenti cromatici e materici:

- **Finiture antiriflesso e cromaticamente coerenti:** l'utilizzo dei materiali è stato differenziato per interrompere la monotonia visiva delle grandi superfici continue. Il corsello centrale di manovra viene realizzato in masselli autobloccanti in doppio strato (spessore 10 cm), le cui

tonalità chiare e naturali evitano l'effetto scuro e impattante del tradizionale asfalto integrale, riducendo l'assorbimento solare. Di contro, la superficie dei 69 stalli di sosta viene eseguita in binder bituminoso (spessore 8 cm) per ragioni di tenuta e protezione ambientale delle acque; l'impatto visivo di questa porzione scura viene spezzato e perimetrato dal dialogo cromatico con il corsello chiaro e con i cordoli in pietra naturale.

- **Trattamento delle superfici lapidee:** la lavorazione superficiale a bocciardatura fine applicata a tutti i cordoli perimetrali e di delimitazione delle aiuole interne (in granito bianco, sez. 12x25 cm) riduce i fenomeni di riverbero e riflessione solare. Questa finitura conferisce un aspetto opaco, materico e tradizionale, integrando perfettamente i margini del parcheggio e delle aree verdi con gli elementi tipici dell'arredo urbano del contesto locale.
- **Segnalazione cromatica di sicurezza del portale:** Per quanto concerne il portale metallico limitatore di altezza (luce netta 2,40 m), la finitura superficiale prevede una verniciatura integrale a bande alternate bianche e rosse, estesa sia ai montanti verticali di sostegno che al traverso superiore orizzontale. Tale scelta, sebbene determini un contrasto visivo accentuato rispetto ai toni cromatici del contesto circostante, è dettata da imprescindibili ragioni di sicurezza stradale e mitigazione del rischio di collisione. La colorazione ad alta visibilità applicata all'intera struttura garantisce l'immediata percezione geometrica della barriera fisica da parte dei conducenti di mezzi fuori sagoma (quali camper, furgonati e autocaravan), prevenendo impatti accidentali che potrebbero compromettere l'integrità del manufatto e la sicurezza degli utenti. Per attenuare l'intrusione visiva nelle ore diurne senza inficiare l'efficacia della segnalazione, la verniciatura sarà eseguita utilizzando smalti opachi speciali con proprietà antiriflesso.

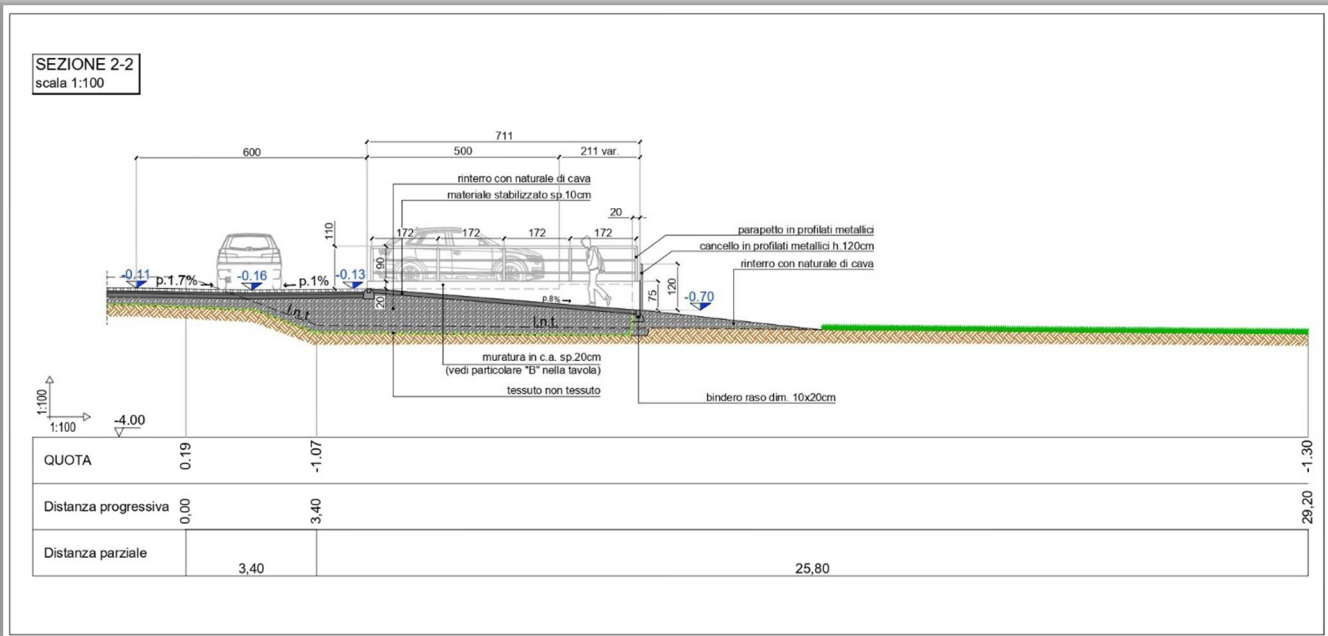
5.2 Mitigazione Vegetale e Inserimento Fitosociologico

La componente botanica svolge un ruolo attivo di mitigazione ambientale e mascheramento dinamico:

- **Filtri arborei e quinte visive:** la piantumazione di nuove alberature di tipo esclusivamente autoctono interrompe la continuità visiva dei veicoli parcheggiati. La disposizione delle piante crea una frangia verde capace di frammentare la percezione dei volumi delle auto dalle quote stradali.
- **Copertura minerale delle aiuole:** La finitura delle superfici non pavimentate segue una logica di differenziazione funzionale e visiva a seconda della loro collocazione. L'aiuola centrale interna al parcheggio e l'aiuola posta sul lato del marciapiede perimetrale saranno protette e rifinite con ciottoloni di fiume lavati ($\varnothing$ 80-100 mm), una soluzione minerale che assicura un assetto visivo pulito, ordina lo spazio di sosta e azzerla la crescita di vegetazione spontanea disordinata. Al contrario, le porzioni marginali a contorno dell'intera infrastruttura saranno trattate mediante l'apporto di terra di coltivo e successiva semina per la formazione

di un manto erboso naturale. Questo duplice approccio consente di inserire l'opera nel contesto alternando zone minerali di facile manutenzione nei punti di maggiore calpestio a quinte prative che raccordano gradualmente il parcheggio con l'ambiente naturale circostante.

Di seguito si riporta la sezione 2-2 di progetto



Per una migliore comprensione di quanto descritto, si riporta il confronto fotografico prima e dopo l'intervento ↓

STATO DI FATTO





FOTOINSERIMENTO A LAVORI ULTIMATI IN NOTTURNA



6. Elaborati grafici a supporto della presente relazione paesaggistica

Le tavole grafiche di supporto alla presente relazione paesaggistica sono le seguenti:

- Tav. 1) COROGRAFIA:** ESTRATTO C.T.R., ESTRATTI PGT, ESTRATTO A.F.G., ESTRATTO ORTOFOTO. ED ESTRATTO P.I.F. – *Scala: 1:2.000, 1:5.000, 1:10.000;*
- Tav. 2) STATO DI FATTO:** PLANIMETRIA GENERALE DELL' AREA OGGETTO DI INTERVENTO, SEZIONI DALLA 1-1 ALLA 4-4 E DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA– *scala 1:100, 1:200;*
- Tav. 3) SOLUZIONE PROGETTUALE:** PLANIMETRIA DI DETTAGLIO, SCHEMA PERCORSI TATTILO VOCALI, PARTICOLARI COSTRUTTIVI E SIMULAZIONI FOTOGRAFICHE– *scala 1:20 - 1: 50, 1:200;*
- Tav. 4) SOLUZIONE PROGETTUALE:** SEZIONI DALLA 1-1 ALLA 4-4 E PORTICOLARI COSTRUTTIVI– *scala 1:50, 1:100.*

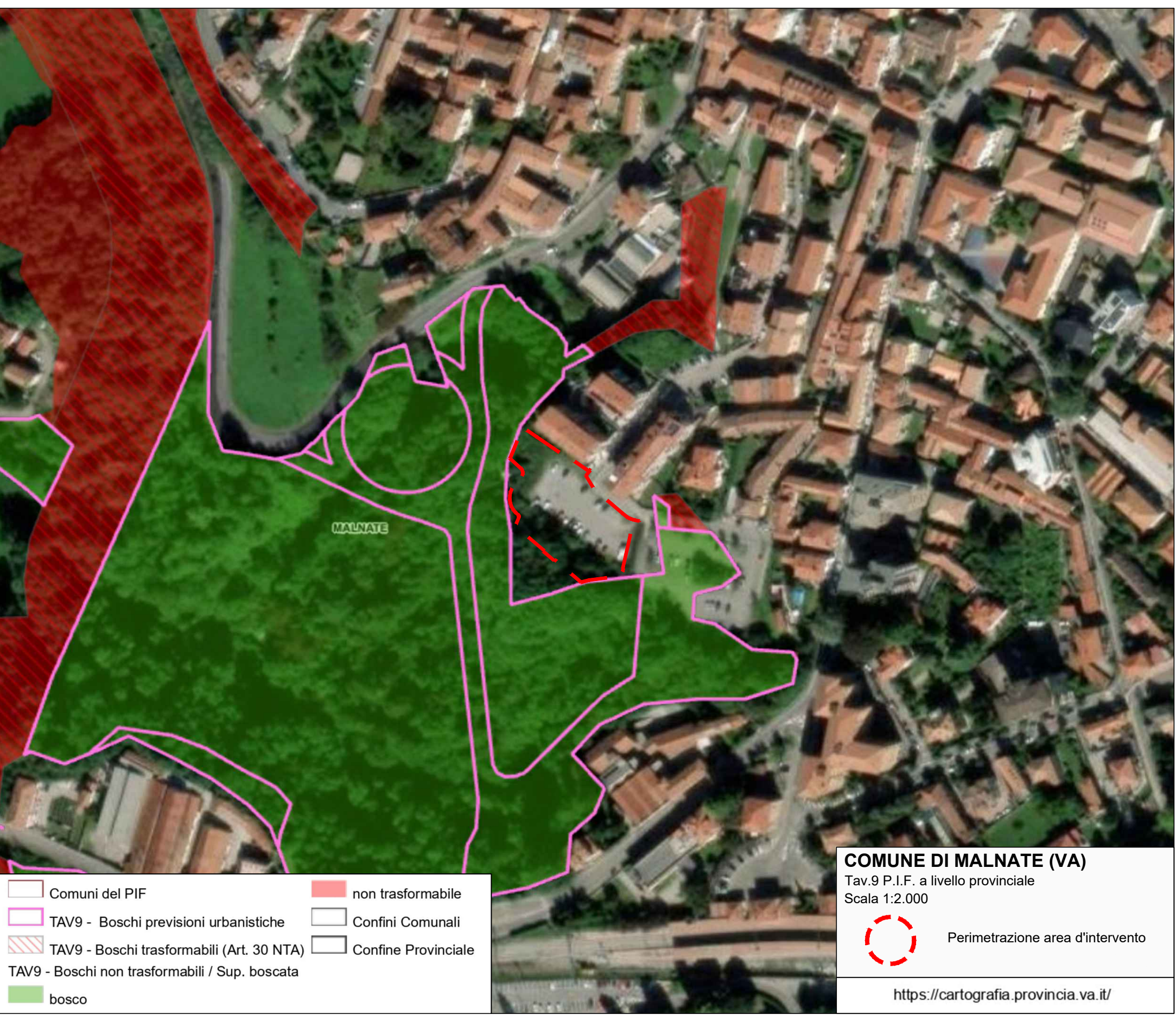
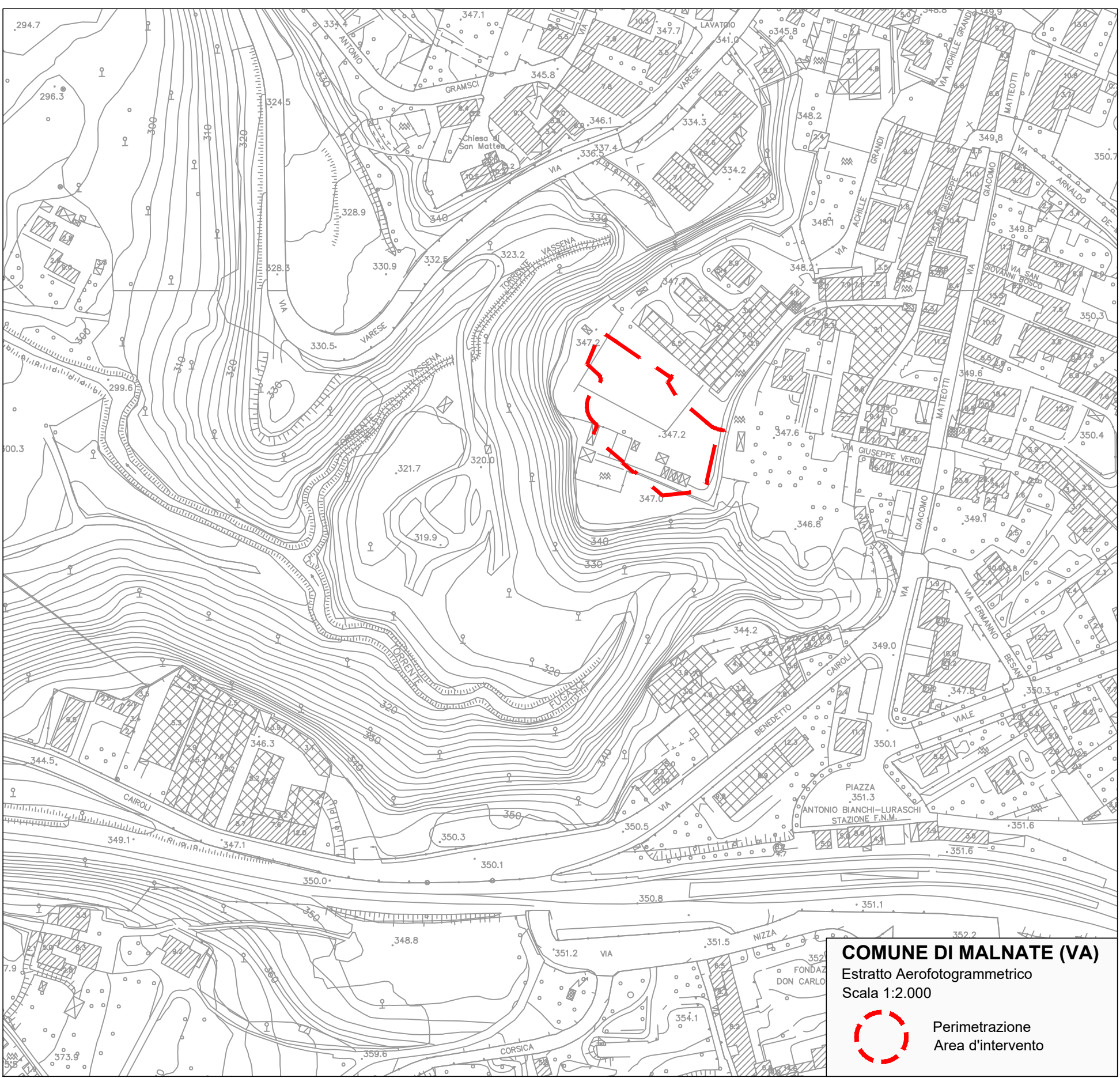
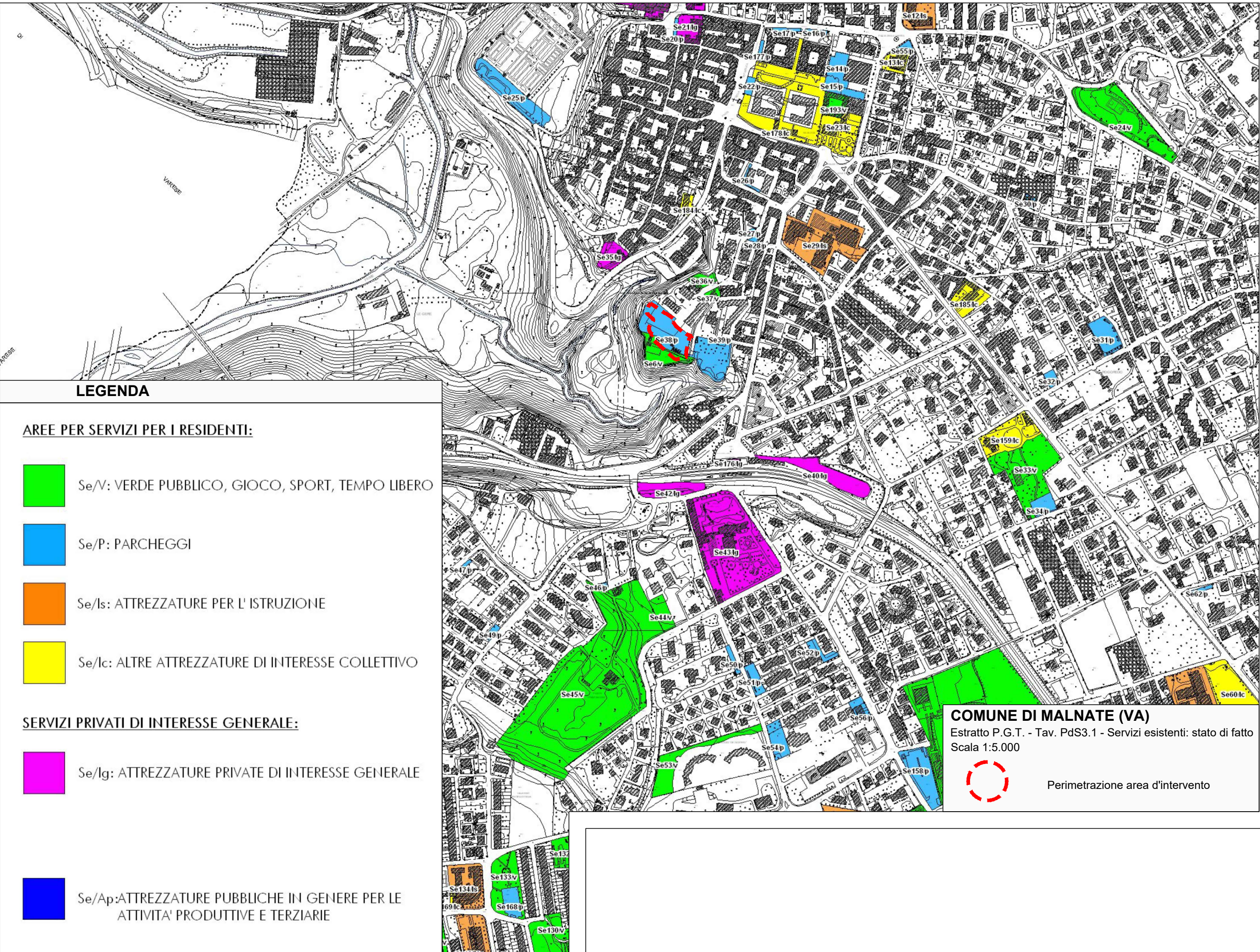
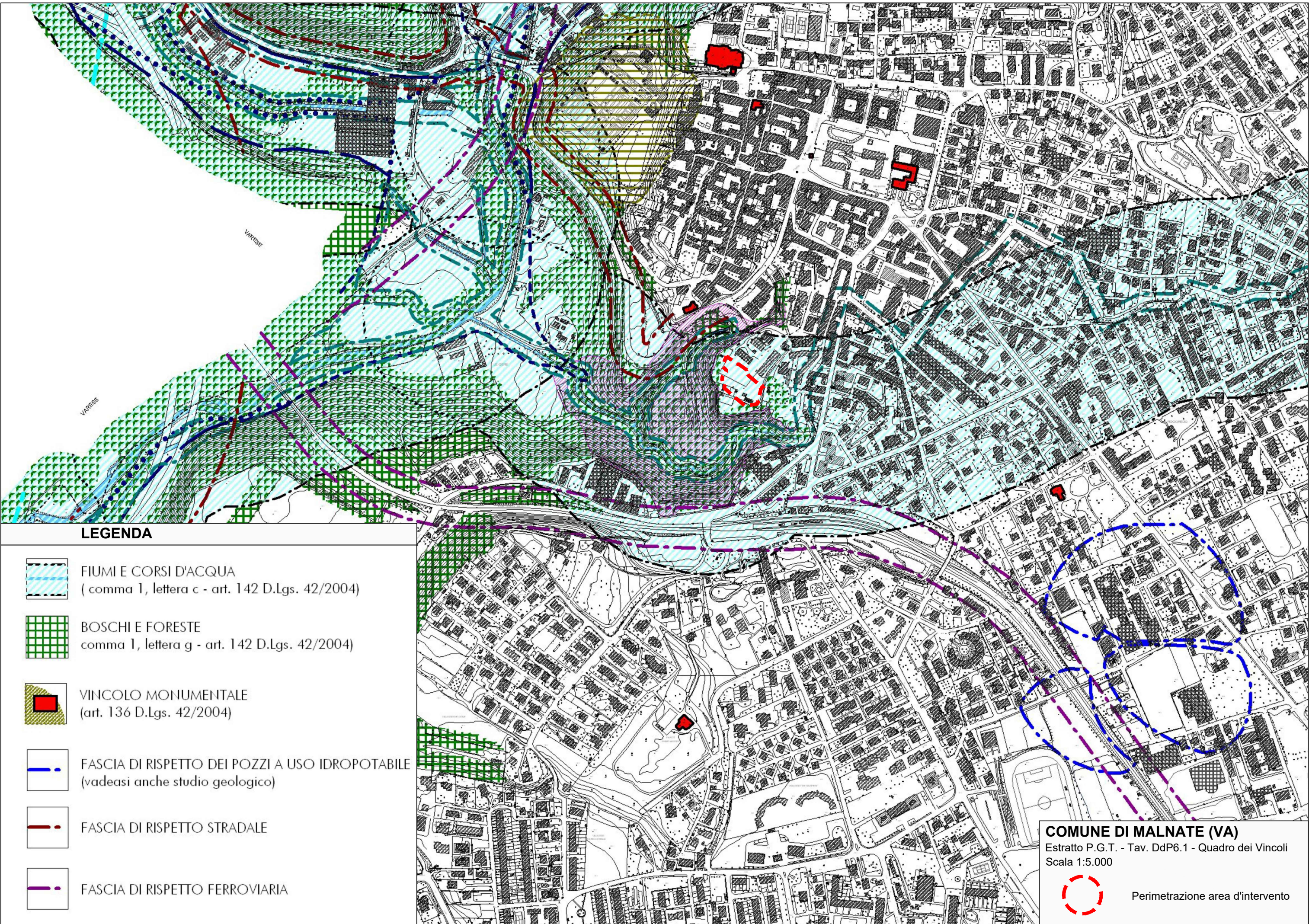
Luino, giugno 2026

rev. 1

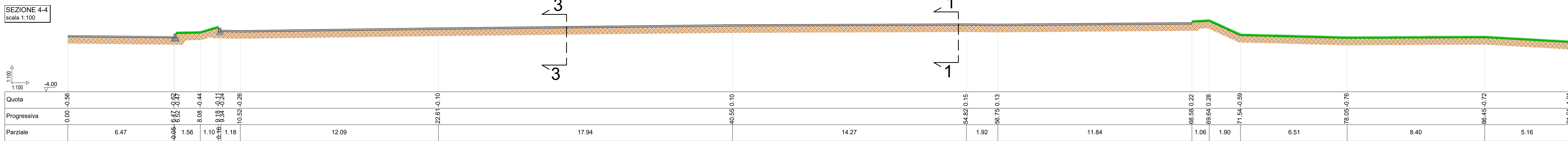
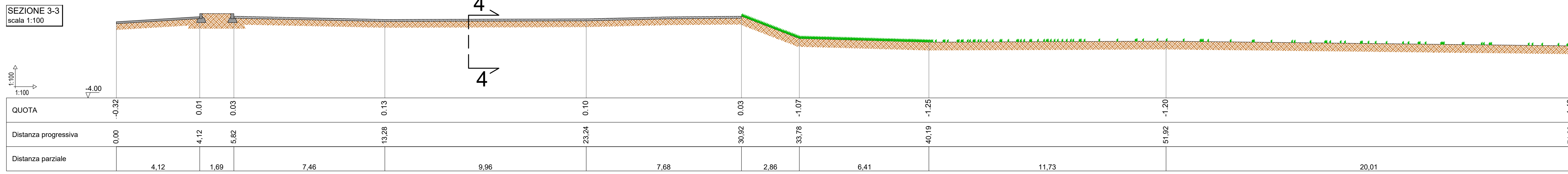
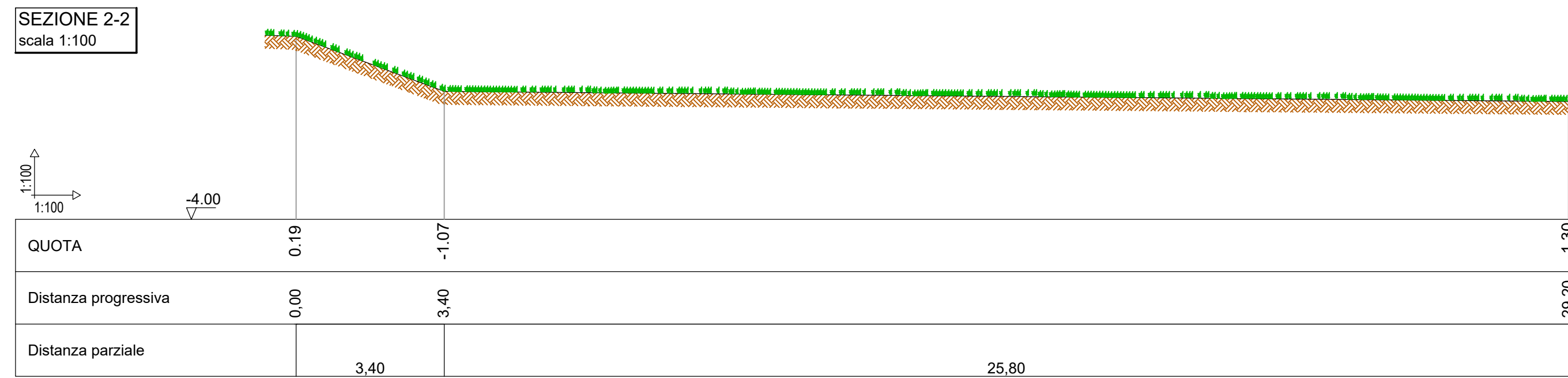
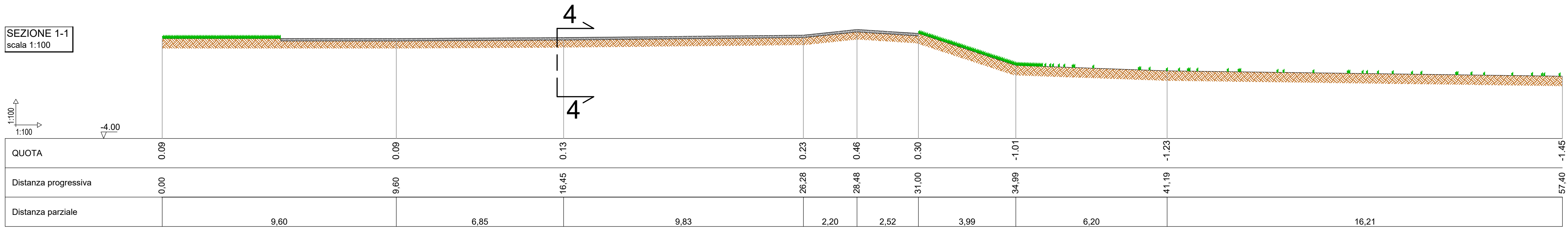
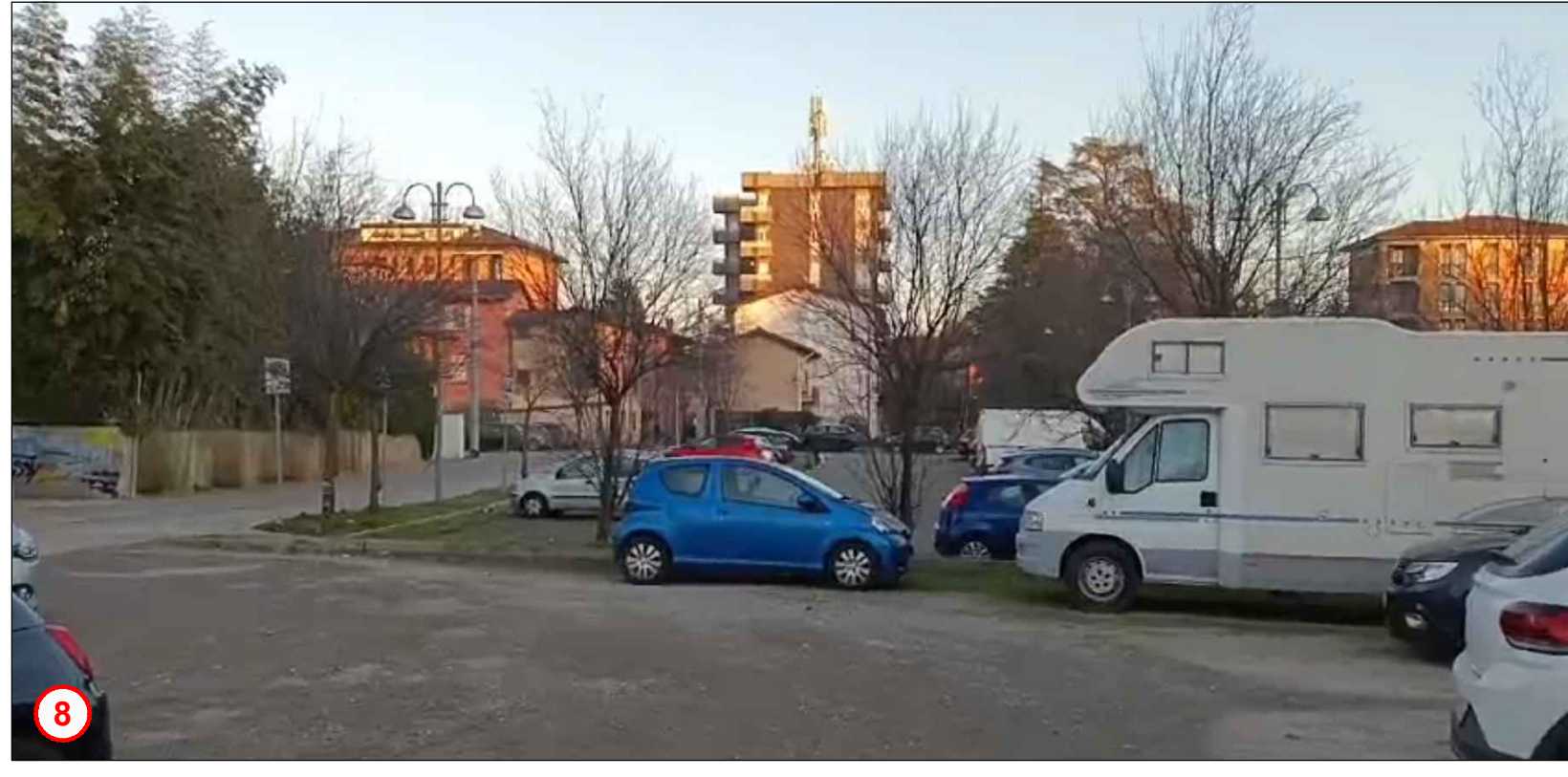
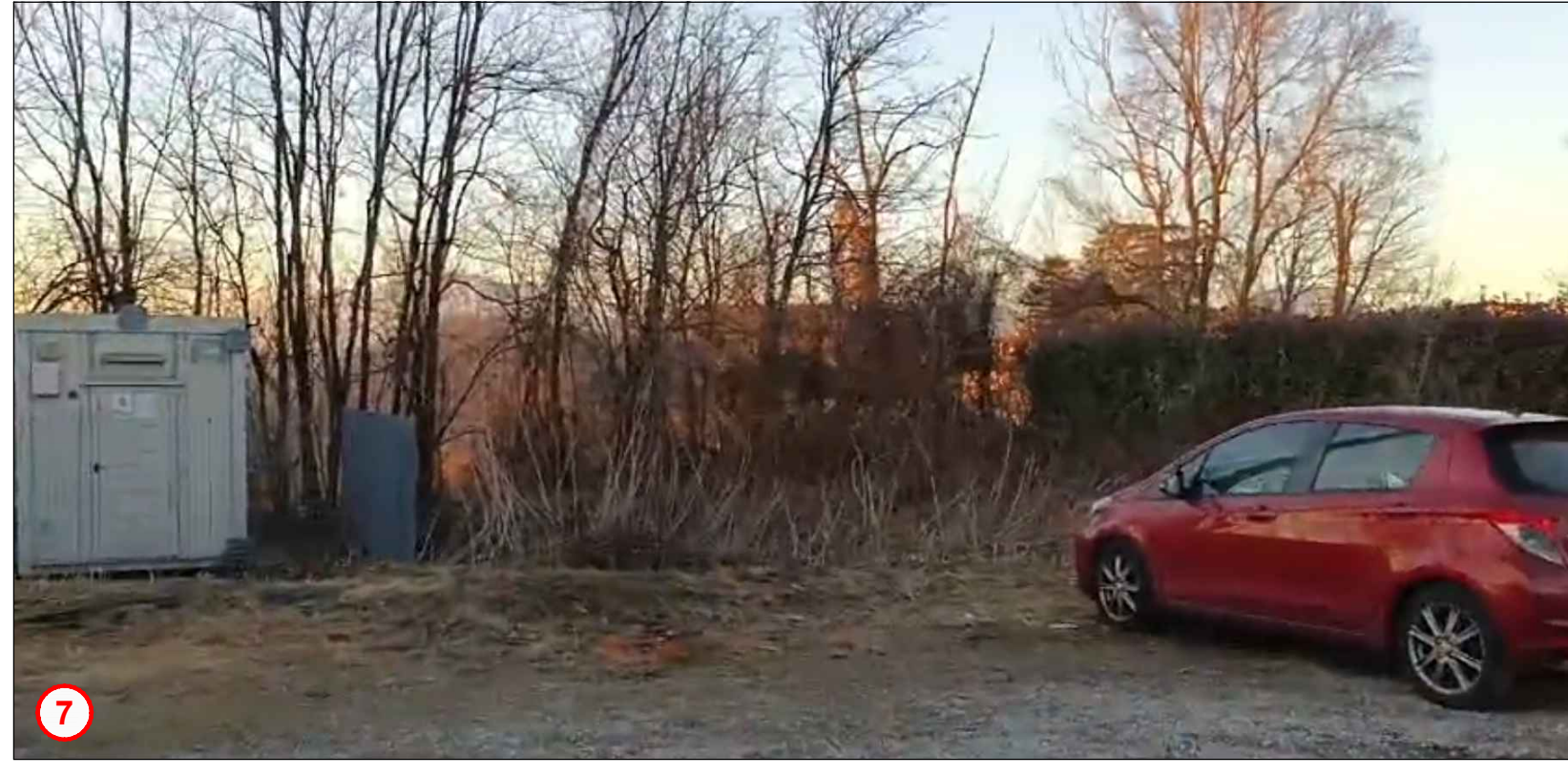
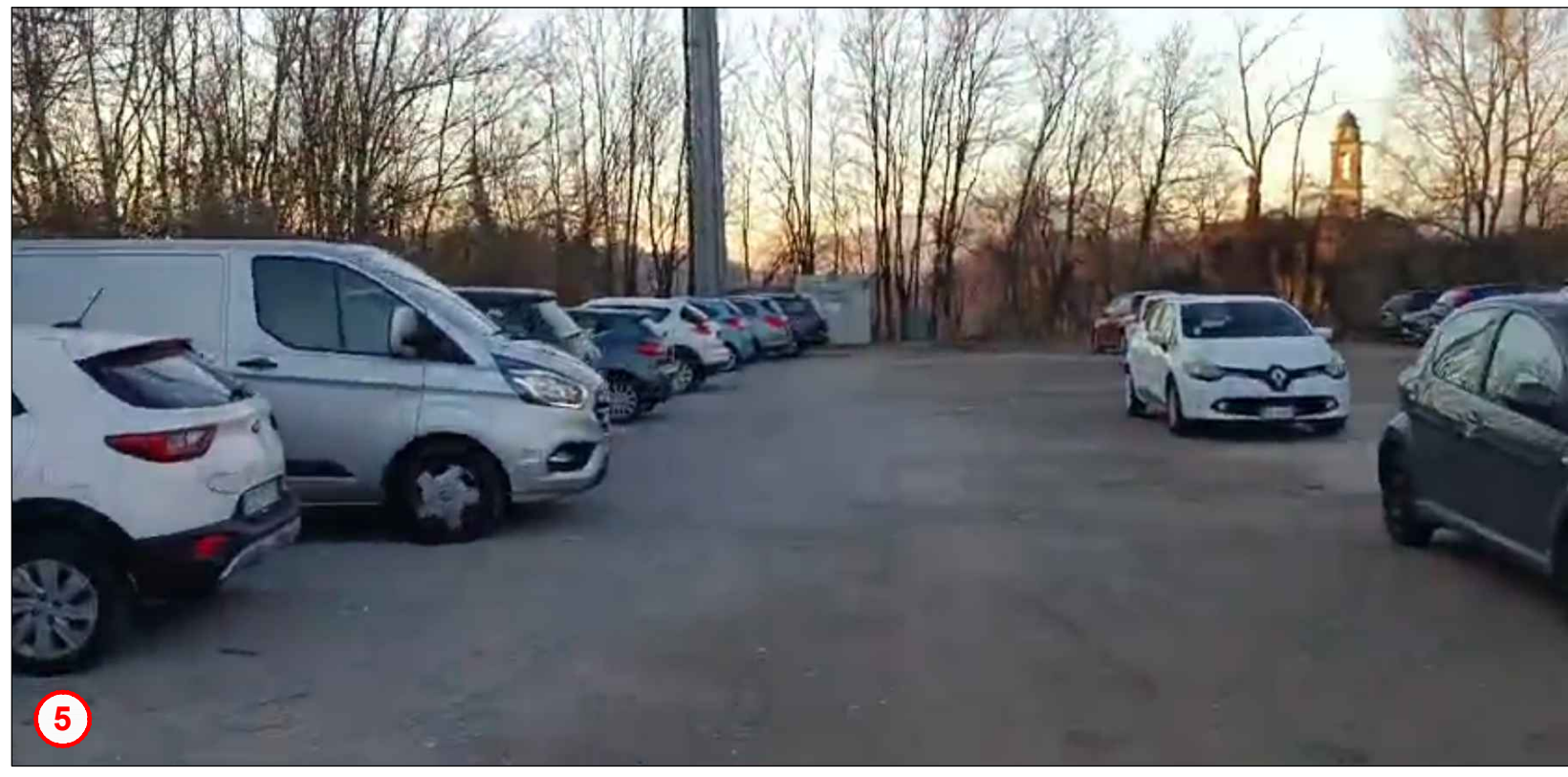
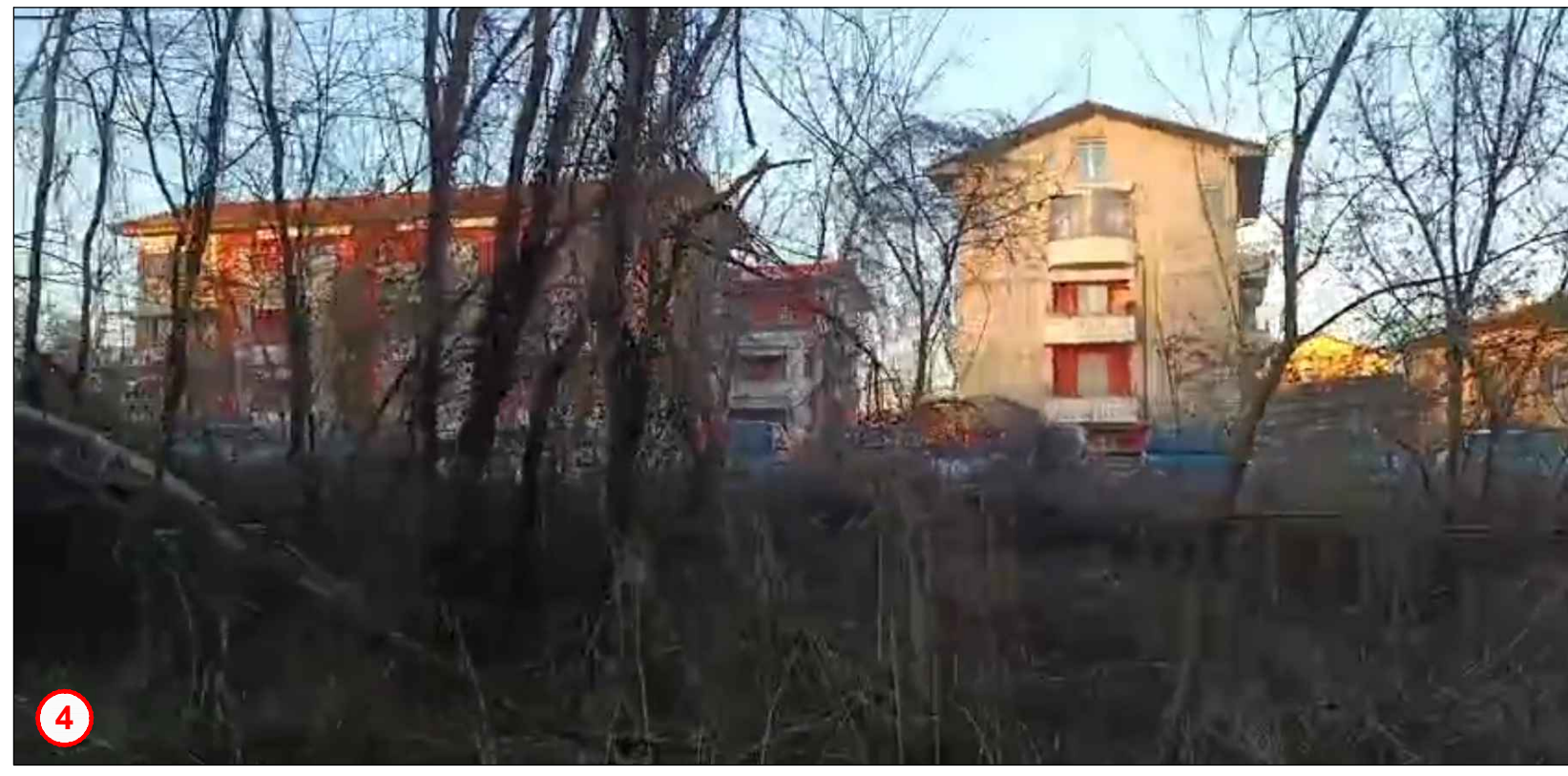
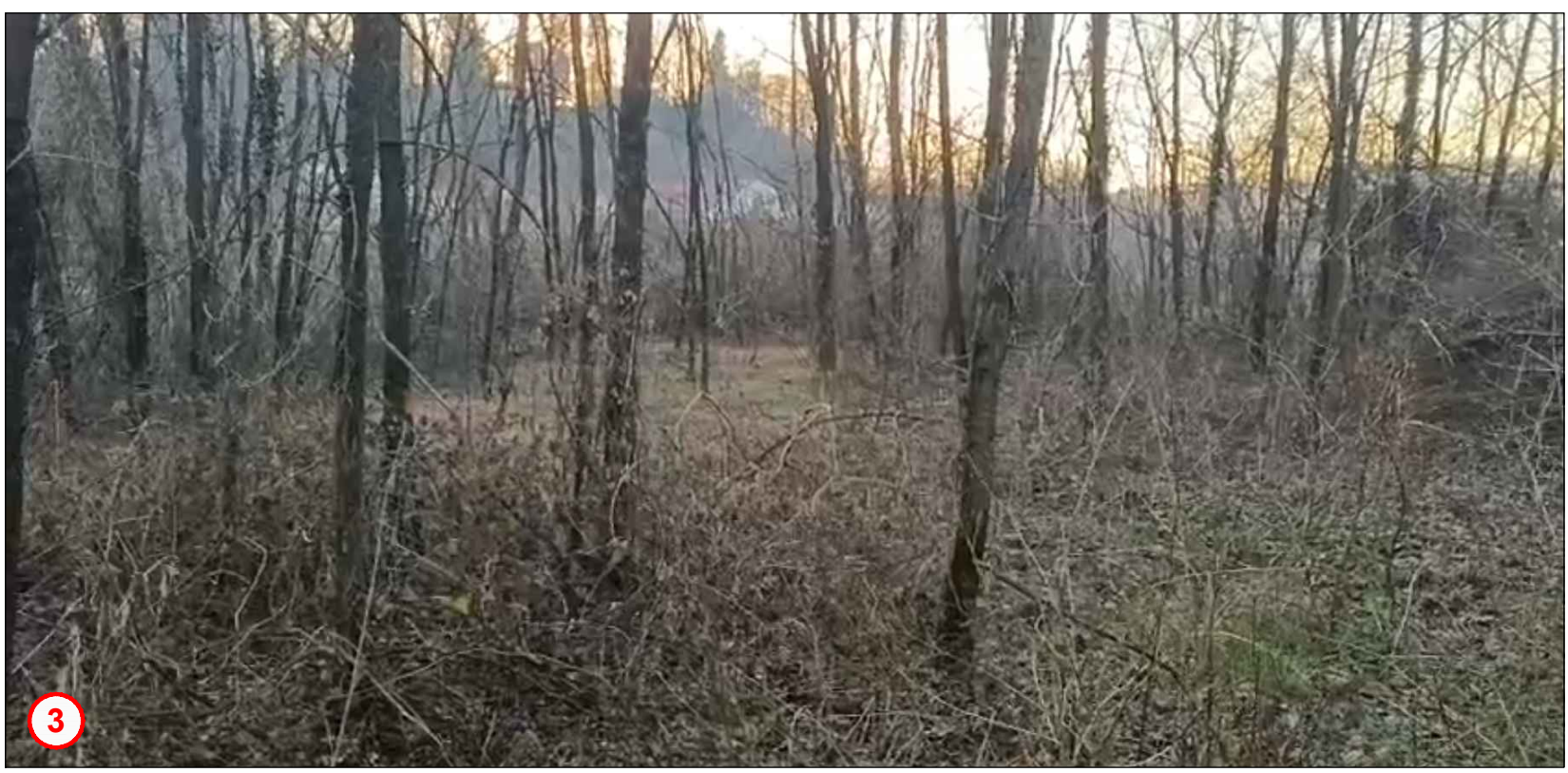
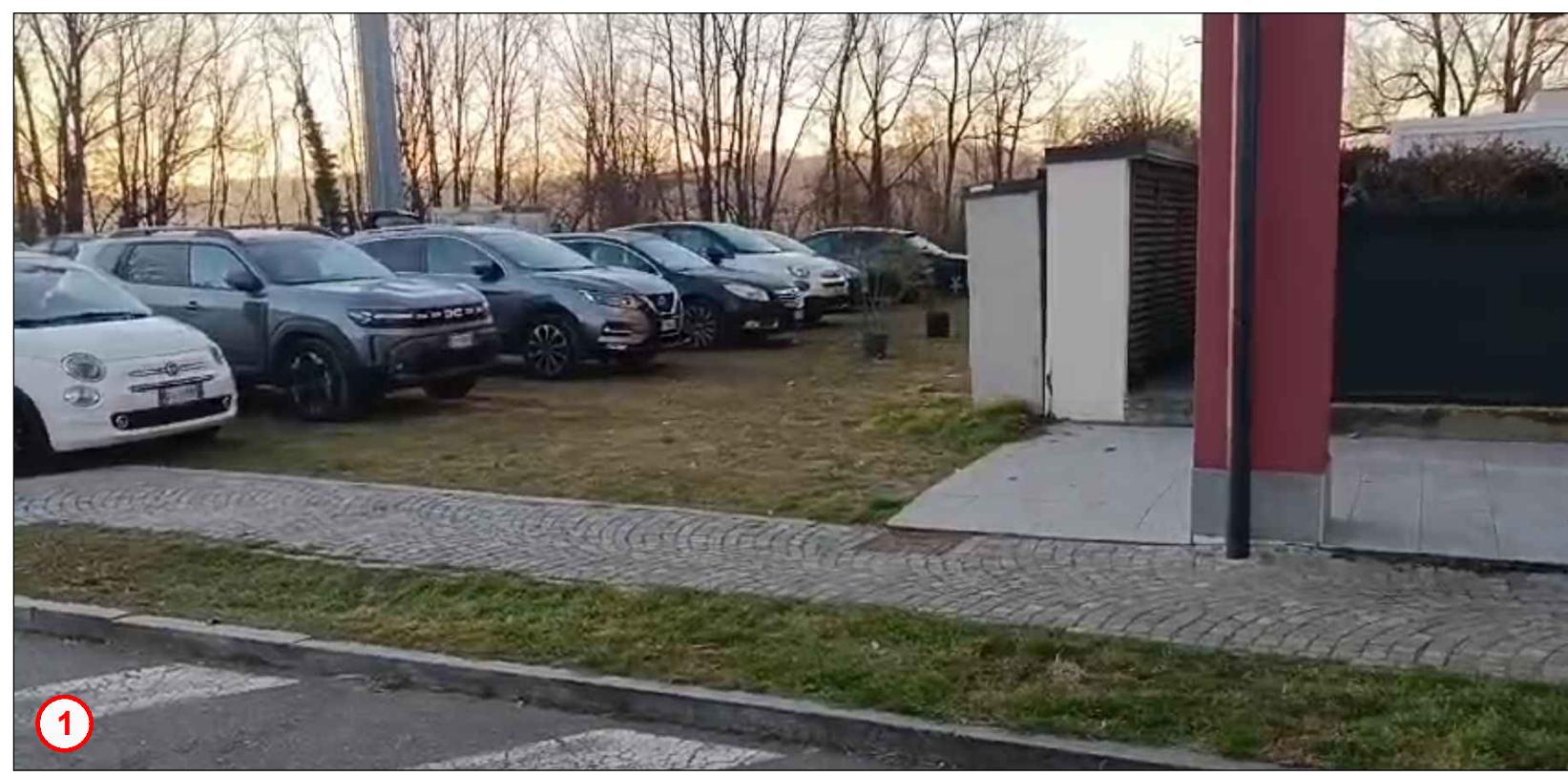
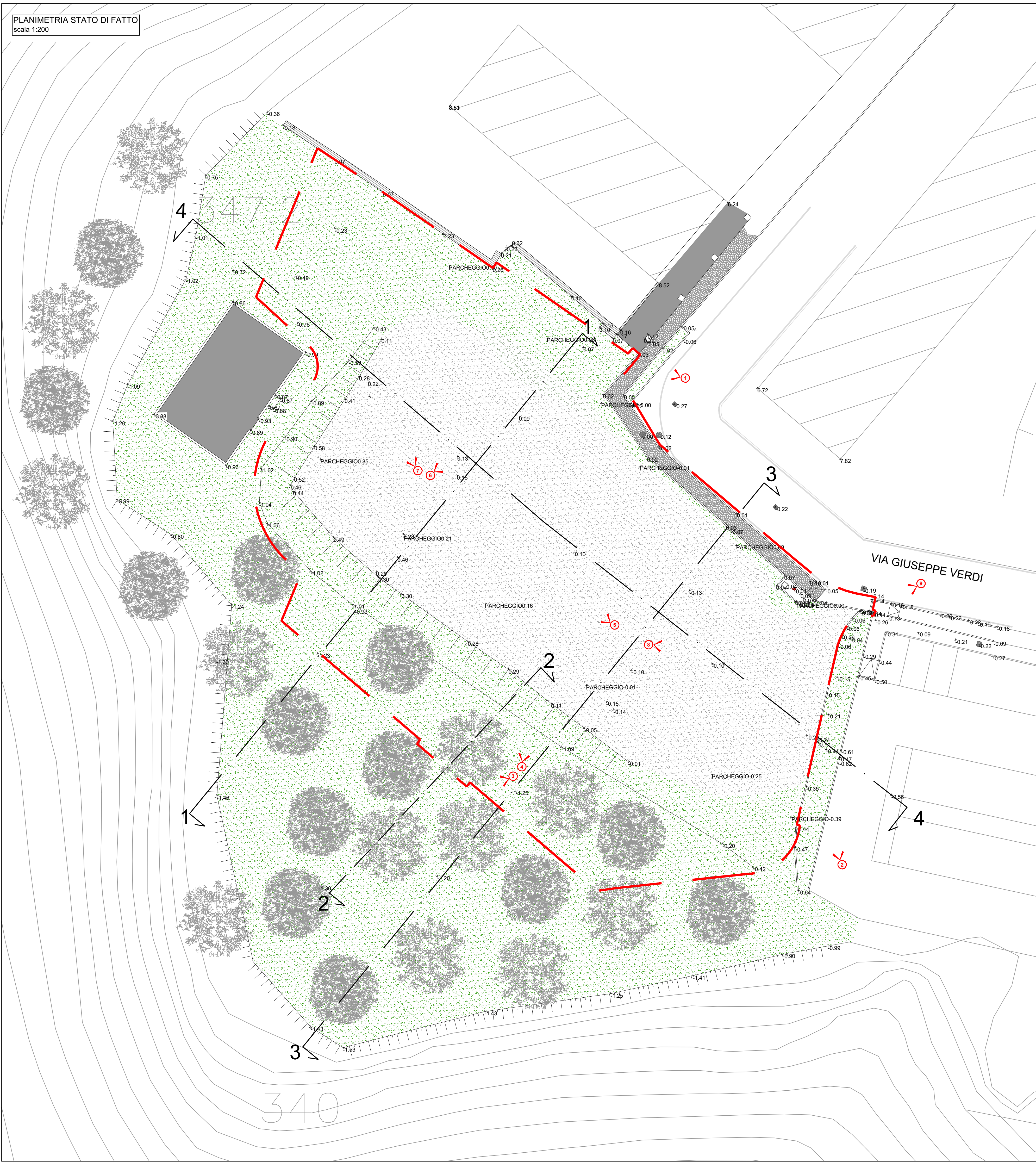
Il Professionista

Dott. Ing. Dozzio Mauro





Gruppo di progettazione: Dott. Ing. Caccia Maurizio Pierantonio (capogruppo) - Via IV Novembre n°8 - 21053 Castellanza VA pec: maurizio.caccia@ingpec.eu Dott. Ing. Dozzio Mauro - P.zza Garibaldi n°24 - 21016 LUINO VA tel-fax 0332/53162 - E-mail: stindozz@working.it		data: Giugno 2026	
N° TAV: 1		REALIZZAZIONE DEL PARCHEGGIO IN VIA VERDI RICHIESTA DI AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA	
Comune: MALNATE	Oggetto: COROGRAFIA: ESTRATTO C.T.R., ESTRATTI P.G.T., ESTRATTO A.F.G., ESTRATTO ORTOFOTO ED ESTRATTO P.I.F.	prot.: 69-9	operat.: Samuele
Provincia di: VARESE	Committente: COMUNE DI MALNATE (VA)	scala: 1:2.000 1:5.000 1:10.000	
File: G:\Lavori Pubblici\Malnate\69-9 nuova area parcheggio\PAESAGGISTICA 06 2026\tav1 Corografia.dwg			



LEGENDA PROGETTO

- Perimetro area di intervento
- Punto di presa fotografica

Gruppo di progettazione:
Dott. Ing. Caccia Maurizio Pierantonio (capogruppo) - Via IV Novembre n°8 - 21053 Castellanza VA
pec: maurizio.pierantonio@ingpec.eu
Dott. Ing. Dario Mauro - P.zza Garibaldi n°2-4 - 21016 LUINO VA
tel. 0332/531112 - E-mail: dmauro@working.it

Comune: **MALNATE** (Logo of Malnate Municipality)

Provincia di: **VARESE**

Comune di: **COMUNE DI MALNATE (VA)**

Realizzazione del parcheggio in Via Verdi

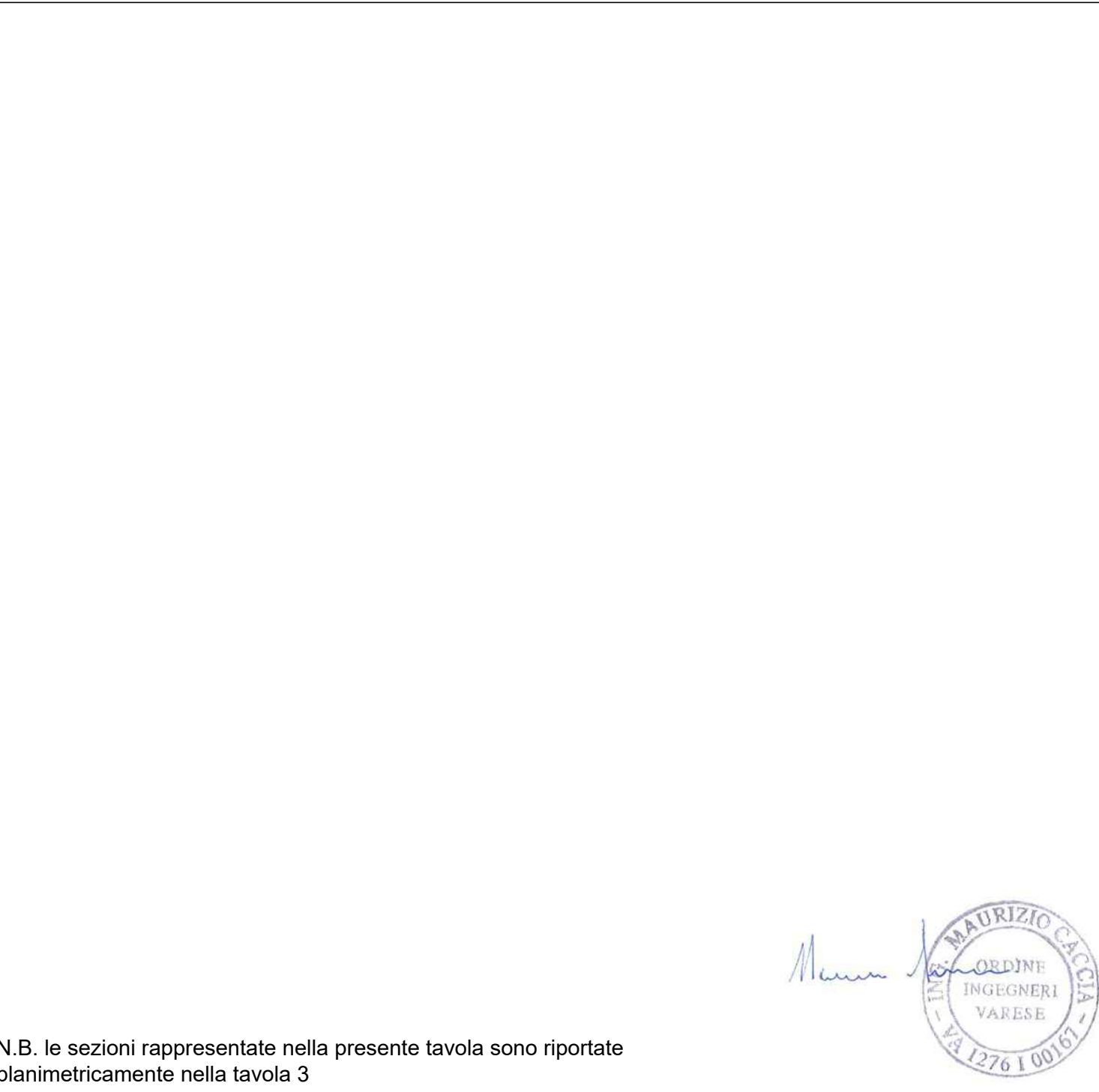
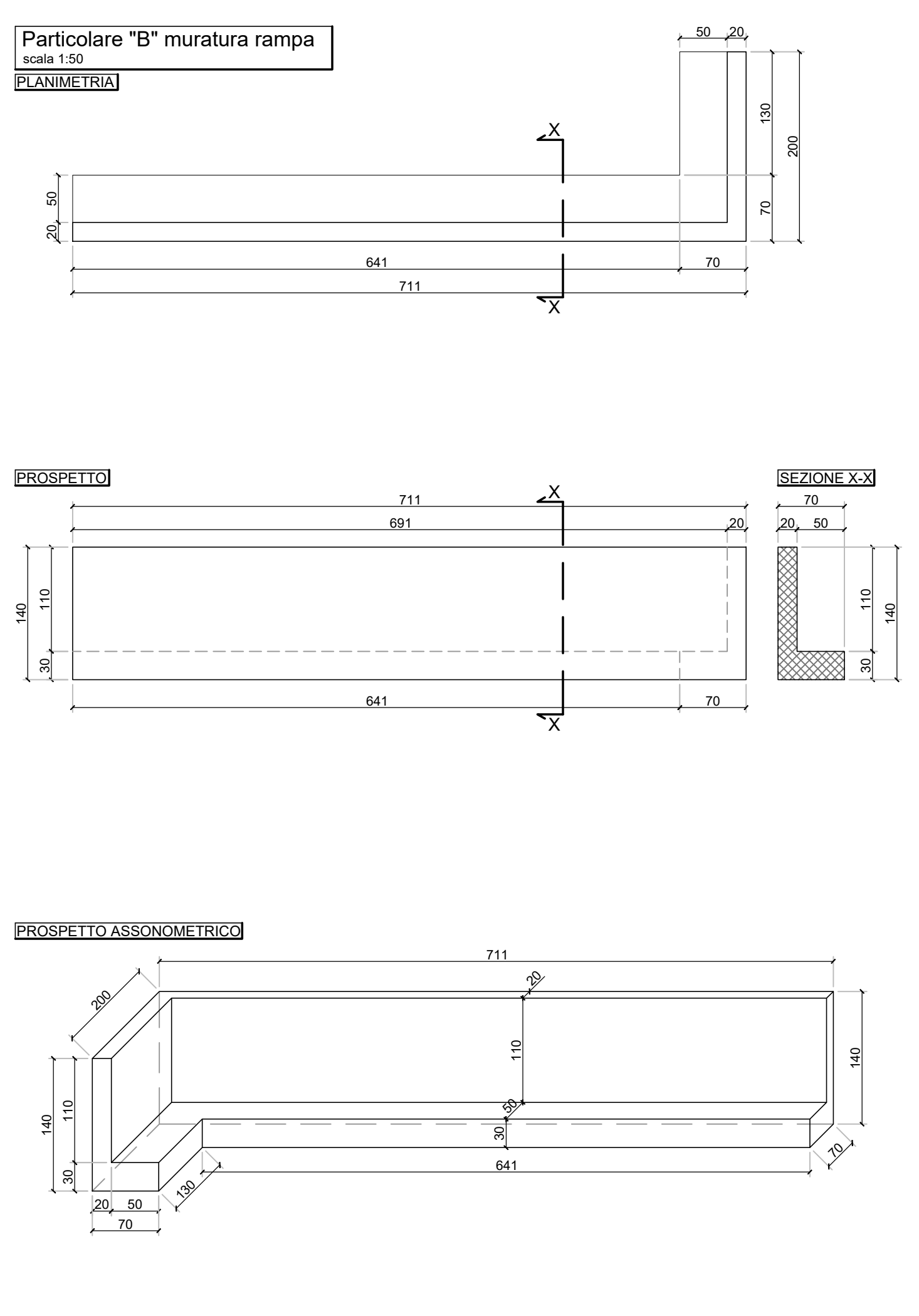
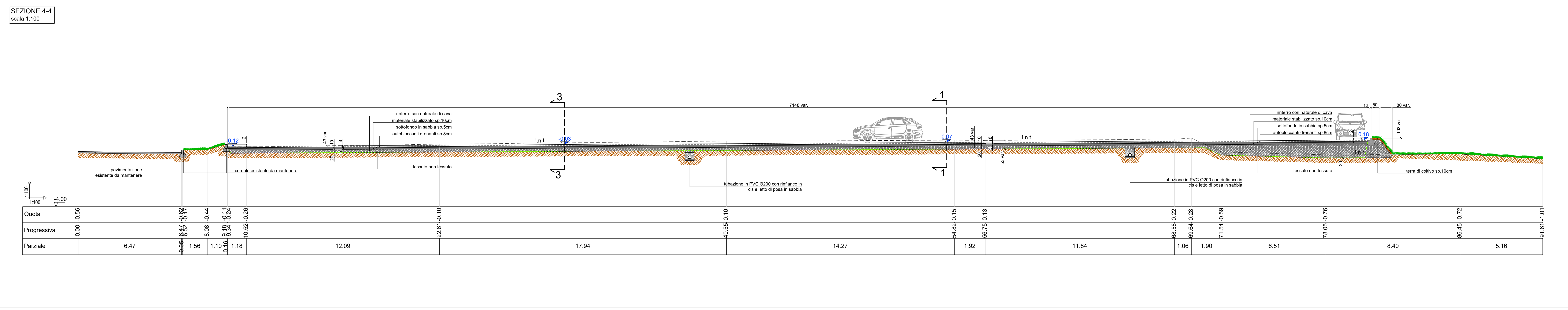
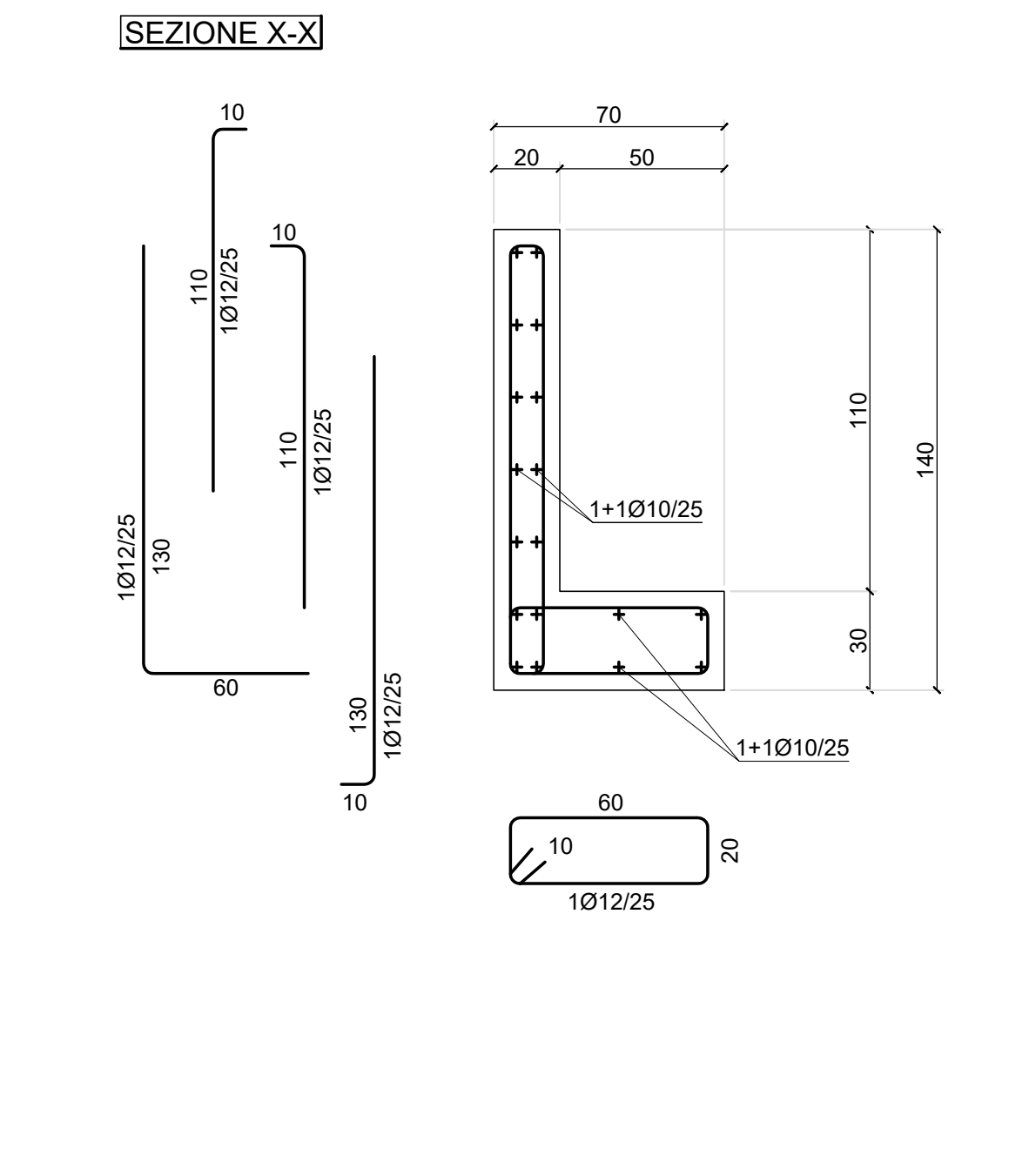
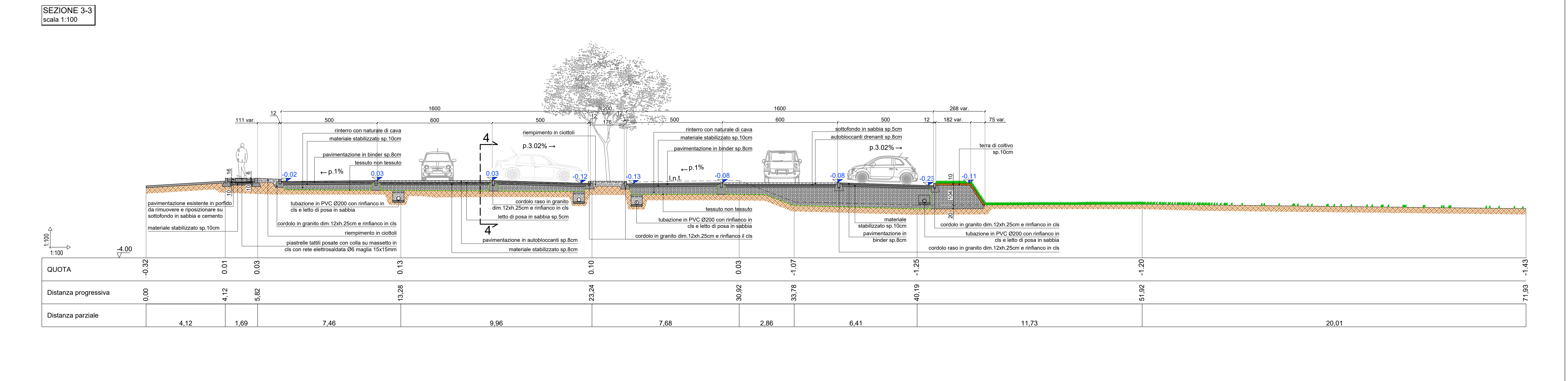
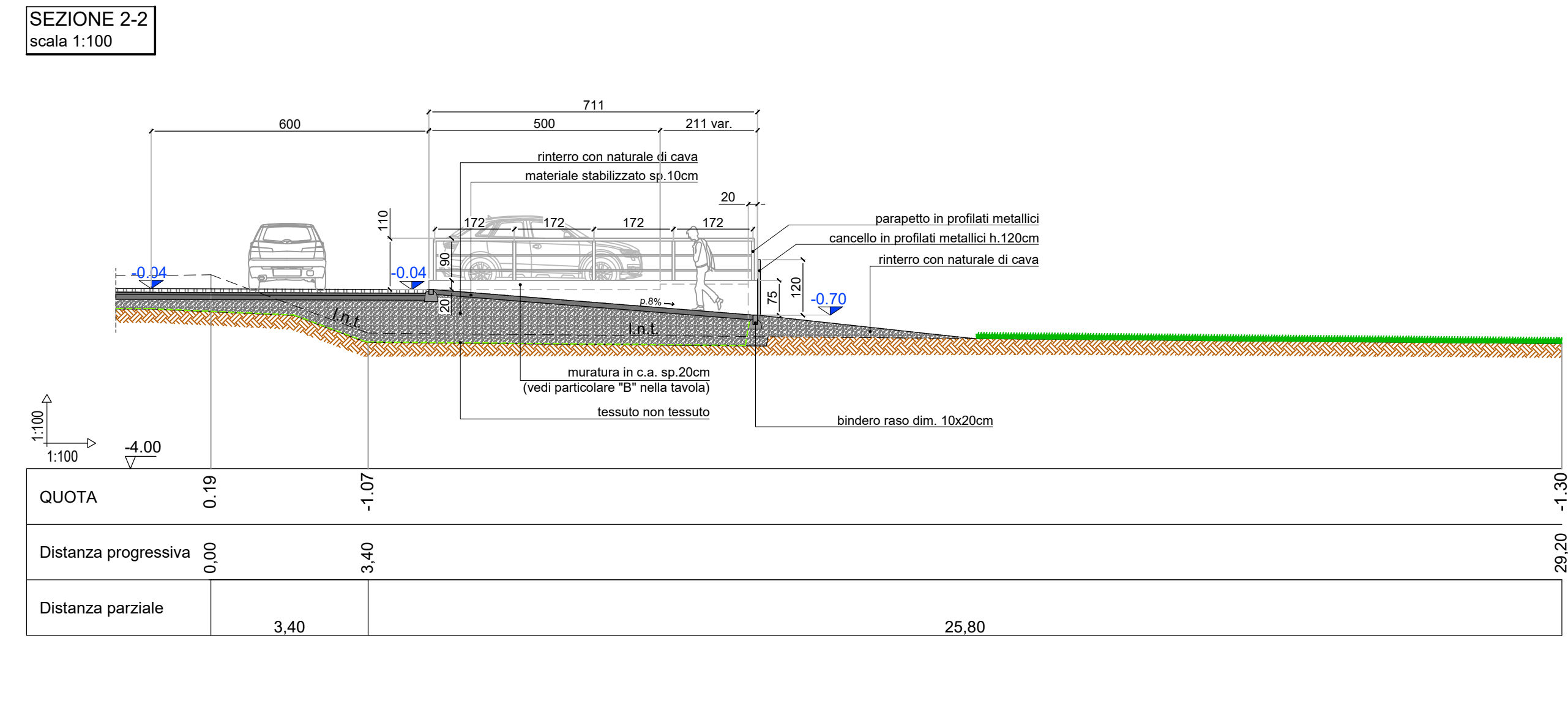
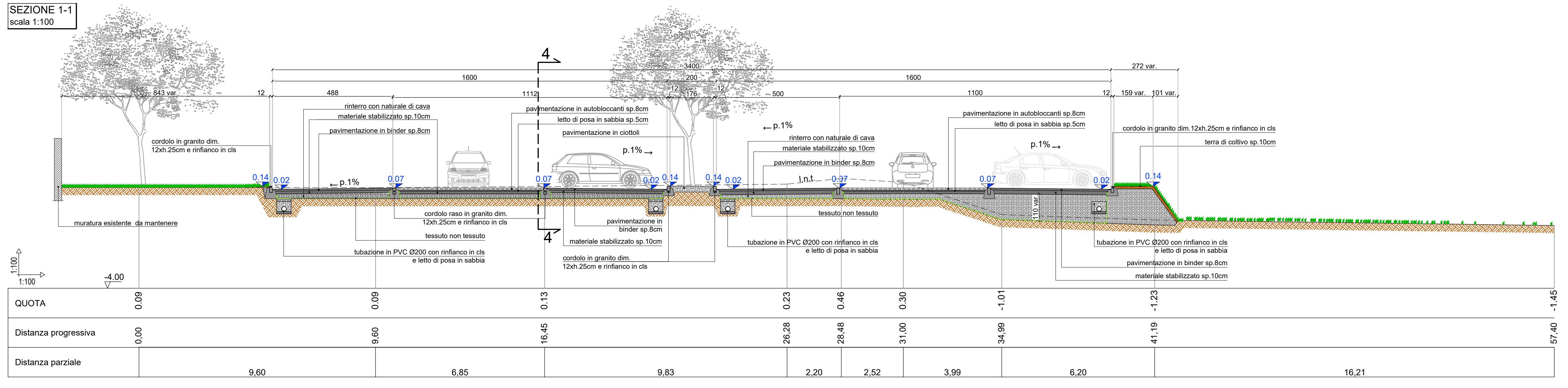
Richiesta di autorizzazione paesaggistica

Scala: 1:200 / 1:100

Data: Giugno 2025

Progetto: 69-9

Foto: G:\Lavori Pubblici\Malnate\9 nuova area parcheggio\PAESAGGISTICA_06_2025\trac2 STZF.dwg



N.B. le sezioni rappresentate nella presente tavola sono riportate planimetricamente nella tavola 3

Gruppo di progettazione:
Dott. Ing. Caccia Maurizio Pierantonio (capogruppo) - Via IV Novembre n°8 - 21053 Castellanza VA
pec: mauriziopa.caccia@ingpec.eu
Dott. Ing. Dozzio Mauro - P.zza Garibaldi n°2-4 - 21016 LUINO VA
tel.-fax 0332/533162 - E-mail: slindozz@working.it

N° TAV. 4

REALIZZAZIONE DEL PARCHEGGIO IN VIA VERDI

RICHIESTA DI AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA

Comune: MALNATE

Provincia di: VARESE

SOLUZIONE PROGETTUALE:
SEZIONI DALLA 1-1 ALLA 4-4 E PARTICOLARI COSTRUTTIVI

COMUNE DI MALNATE (VA)

data: Giugno 2026
app: rev.1
operat.: Samuele
prot.: 69-9
scala: 1:50
1:100

File: G:\Lavori Pubblici\Malnate\69-9 nuova area parcheggio\PAESAGGISTICA 06.2026\sv3-4 Progetto.dwg