



**Comune di Rimini**

Dipartimento del Territorio  
Settore Infrastrutture, Mobilità e Qualità Ambientale

---

## Intervento C: Raccordo SS16 e prolungamento di Via Tosca - Viabilità di accesso al Quartiere Padulli

Ai sensi dell'art. 53 Legge Regionale N. 24/2017

---

### RELAZIONE ALLA VARIANTE URBANISTICA

---

<b>20.1</b>	
-------------	--

---

SINDACO  
Andrea Gnassi

ASSESSORE ALLA PROGRAMMAZIONE E GESTIONE DEL TERRITORIO  
Roberta Frisoni

SEGRETARIO GENERALE  
Luca Uguccioni

GRUPPO DI PROGETTO  
Mariarita Bucci  
Daniela Delvecchio  
Maria Corvino

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO  
Dirigente del Settore Urbanistica  
Ing. Chiara Dal Piaz





**Comune di Rimini**

**Dipartimento Territorio e Ambiente**  
Settore Ufficio di Piano

Via Rosaspina, n. 21 – 4° piano - 47900 Rimini  
tel. 0541 704804 - fax 0541 704694  
www.comune.rimini.it  
c.f.-p.iva 00304260409

**Intervento C: Raccordo SS 16 e prolungamento di Via Tosca -viabilità di accesso al quartiere Padulli- ai sensi dell'art.53 della legge Regionale n. 24/2017**

## RELAZIONE

Come già ampiamente illustrato nella Relazione Generale del Progetto che qui si richiama, l'intervento riguarda il completamento della complessa opera viaria che fa parte della generale riorganizzazione della circolazione sulle strade statali, in corrispondenza dell'abitato di Rimini, oggetto di convenzione tra A.N.A.S. e Comune di Rimini, stipulata nell'anno 2000, che prevedeva la totale eliminazione degli incroci semaforizzati ed il riordino della parte di viabilità urbana più prossima alla S.S. 16 "Adriatica".

Lo studio della viabilità connessa a questo progetto ha nel tempo avuto diverse evoluzioni anche in relazione al Piano di Sviluppo Aziendale delle Industrie Valentini approvato, con delibera di C.C. n. 4 del 1/2/2007 che comportava modifica anche al PRG. Il Piano di Sviluppo Aziendale tra l'altro aveva stabilito, come obbligo convenzionale, un versamento a favore del Comune di Rimini a titolo di compartecipazione alle spese da sostenere per il miglioramento della viabilità e per adeguare le infrastrutture a servizio del contesto urbano circostante.

La stipula delle convenzioni tra le società Valentini, attuatrici e il Comune, in forza delle quali veniva versato l'onere finanziario, poneva la progettazione della viabilità a carico degli attuatori. Inoltre nel 2006 è stato approvato il Piano Particolareggiato Consortile della zona Padulli che prevedeva l'urbanizzazione a carattere residenziale di una ampia zona collocata tra le industrie Valentini, la SP 258 Marecchiese e gli insediamenti frontistanti la SS 16. Pertanto era necessario trovare soluzioni viarie che consentissero uno specifico accesso per i mezzi pesanti razionalizzando gli accessi e i percorsi dalla S.S.16, la revisione della viabilità al contorno per agevolare ingresso e uscita dal nuovo quartiere e la ricucitura del collegamento storico Padulli - via di Mezzo - centro città. Venne approvato un primo progetto preliminare, redatto dall'Ing. Regolo Poluzzi per conto delle suddette Società Attuatrici con deliberazione di G.C. n. 39 del 29/1/2008, da realizzarsi in parte su aree di proprietà privata da acquisire mediante procedura espropriativa. Il progetto prevedeva la realizzazione dei seguenti interventi:

- una nuova rotonda sulla SS16 e un collegamento alla Via A. Moro con un nuovo ponte;
- una nuova rotonda nella intersezione tra la Via Di Mezzo e la Via A. Moro;
- una bretella di collegamento allo stabilimento Valentini e tramite una ulteriore rotonda, il collegamento con la Via Tosca.

Il progetto preliminare è stato utilizzato per redigere la successiva variante al PRG, approvata con delibera di CC n.2 del 14/01/2010, integrata poi con la variante al PRG per la costruzione della viabilità di collegamento tra la rotonda SS16 e la via Tosca, approvata con delibera di C.C. n. 69 del 8/7/2010.

Nel 2014, a seguito di diversi Referti di G.C., l'A.C. ha scelto di procedere con la redazione del progetto definitivo, approvato con delibera di G.C. n.3 del 13/01/2015, che pur essendo conforme al PRG, non prevedeva il collegamento con via Tosca.

La delibera di G.C. n.3 del 13/01/2015 stabilì di attuare gli interventi separatamente organizzandoli in 4 lotti e di modificare l'accesso al nuovo quartiere Padulli suddividendoli in :

lotto "A": rotonda su SS16 e collegamento con stabilimento Valentini e raccordo con Via Cerasolo;

lotto "B": nuova rotonda su Via A.Moro, nuovo ponte e collegamento con la rotonda sulla SS16;

lotto "C": collegamento della Via Tosca per l'accesso al quartiere Padulli con realizzazione di un sottovia alla SS16;

lotto "D" rotatorie nelle vie Marzabotto/Di Mezzo/Aldo Moro e Via Panzini/Via Covignano/Jano Planco e pista ciclabile in via A.Moro (da attuarsi in base alle economie di progetto).

Si allega stralcio dell'elaborato denominato "Planimetria d'insieme" del progetto definitivo approvato con la citata delibera di GC n. 3/0215, per meglio visualizzare il quadro d'insieme suddiviso in lotti.

I lotti A e B attualmente sono in corso di realizzazione, mentre il Lotto C è stato oggetto di approvazione di un progetto in variante al PRG, attraverso il procedimento unico disciplinato dall'art. 36 ter e seguenti della LR n. 20/00, ( approvato con Del. C.C. n. 24 del 18/04/2016).

Il lotto C era originariamente finanziato con le somme versate dalla Soc. Valinvest sulla base della convenzione di cui sopra.

Nel marzo 2016 venivano approvati i nuovi strumenti urbanistici (PSC e RUE) che non confermavano le previsioni del PRG di sviluppo dell'azienda, sulle aree oggetto di Piano di Sviluppo Aziendale delle Industrie Valentini e che a quella data non erano state attuate.

Le società "Valinvest s.p.a." ed "Industrie Valentini s.p.a." hanno presentato un ricorso al TAR (RG. 462/2016 del 03/06/2016) per richiedere l'annullamento del PSC e RUE approvati e hanno presentato un ulteriore ricorso per l'annullamento del provvedimento riguardante la decadenza del permesso di costruire e contestuale restituzione della quota parte dell'onere finanziario versato a titolo di superstandard per la quota proporzionale alla superficie non edificata.

La relazione illustrativa dell'attuale progetto precisa che a seguito di tale ricorso le somme per i lavori del lotto C, che la convenzione del 2007 poneva in carico alle società "Valinvest s.p.a." ed "Industrie Valentini s.p.a.", sono state accantonate in fondi a tutela dell'Ente previsti per la realizzazione del citato lotto C.

L'A.C. ha candidato le opere relative all'intervento di completamento della viabilità, al programma di finanziamento relativo al Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) tra gli interventi di messa in sicurezza in corrispondenza dell'abitato di Rimini, in quanto l'insediamento residenziale dei Padulli è quasi completato ma la viabilità oggi esistente non sostiene appieno il carico urbanistico insediato. Tale finanziamento è stato concesso per l'intero importo, come da Delibera CIPE n.54/2016 del 01 dicembre 2016.

Le nuove risorse hanno comportato una rivalutazione del progetto, rivedendo la soluzione in precedenza proposta di realizzare il sottopasso alla SS 16 ad un unico senso di marcia.

Il nuovo progetto prevede:

- il prolungamento della via Tosca in adiacenza alla SS16 con l'attraversamento del Fosso Mavone con un nuovo ponte e la realizzazione di una nuova strada che si collega con la Via Cerasolo e con la rotatoria della SS n. 16, senza quindi la necessità di realizzare il sottopasso alla SS16 come da Lotto C;
- l'accesso allo stabilimento Valentini, attraverso un prolungamento della strada fino al piazzale esistente in proprietà Valentini autorizzato con Atto Ricognitorio Finale prot. n. 90717 del 14/6/2011 per la pratica edilizia n. 125003/09 comunicato con nota n. 317800 del 21/11/2018, dell'UO Controlli Edilizi.

Come emerge dalla relazione illustrativa del progetto la nuova soluzione, rispetto a quella precedentemente approvata, è migliorativa in quanto:

- permette di accedere alla zona Padulli senza limiti di altezza e in entrambe le direzioni, mentre, nel progetto approvato nel 2014, era previsto un sottovia a senso unico di altezza limitata di 3,50 mt. contro i 5,00 mt. previsti da normativa;
- l'entrata e l'uscita avvengono tramite la rotatoria, in maggior sicurezza.

L'approvazione del presente progetto comporterà pertanto la revoca del progetto approvato in variante al PRG con delibera di C.C. n. 24/2016 (Lotto C).

Il PSC colloca le aree interessate dall'intervento in parte in territorio rurale in Ambiti Agricoli Periurbani (AAP), in parte in territorio urbanizzato in Ambiti Specializzati per Attività Produttive (ASP) e definisce l'attuale SS 16 quale Asse primario urbano/suburbano di penetrazione di cui rappresenta la rotatoria di progetto e la via Aldo Moro quale strade di penetrazione esistenti. Rappresenta inoltre, quale strade di penetrazione tratti proposti, il tracciato di collegamento dalla SS16 alle industrie Valentini e la soluzione viaria approvata con delibera di C.C. n. 24/2016 sopra descritta che il progetto attuale non prevede.

Dalla tavola dei Vincoli del Quadro Conoscitivo del PSC si segnalano le schede di vincolo n. :

- 1 - Zone di tutela di laghi bacini e corsi d'acqua di cui all'art. 5.4 delle N.T.A. del P.T.C.P.;
- 14 - Fascia perfluviale delle acque pubbliche di cui all'art. 142 D.Lgs. n. 42/02;

- 27 – Aree soggette a basso e medio grado di potenzialità archeologica di cui all'art. 2.12 del PSC.N;
- 29 – Reticolo idrografico minore di cui all'art. 2.2 c2 punto d) delle N.T.A. del P.T.C.P.;
- 30 – Scoli consorziali a cielo aperto e scoli consorziali tombinati di cui al R.D. n. 368/1904
- 37 – Aree di ricarica indiretta della falda (ARI) di cui agli artt. 3.5, 3.1 e 3.2 delle N.T.A. del P.T.C.P.;
- 62 – Linee elettriche altissima AAT o alta AT tensione di cui al D.M. 29/05/2008, D.G.R. n. 197/2001, D.G.R. n. 978/2010, D.G.R. n. 2088/2013 e.s.m.i.;
- 67 - Vie di fuga (riferita al tracciato della SS16) di cui all'art. 6.12 del PSC.N.

Il RUE vigente rappresenta lo stato di fatto esistente e colloca le aree interessate dalla variante in parte a *Strade e parcheggi di urbanizzazione*, in parte a *AAP Ambiti agricoli periurbani* ed in parte a *ASP1 ambiti specializzati per attività produttive prevalentemente manifatturiere*.

L'Amministrazione Comunale, pur essendo dotata di nuovi strumenti urbanistici (PSC e RUE), non è dotata di POC.

Nel dicembre 2017 è stata approvata la nuova legge Regionale n. 24, che disciplina la tutela e l'uso del territorio ed introduce nuovi strumenti urbanistici abrogando al LR n. 20/00 e quindi la possibilità di approvare nuovi POC.

Conseguentemente le competenze prima attribuite al POC circa la localizzazione delle opere pubbliche e di interesse pubblico, vengono disciplinate dal procedimento unico di cui all'art. 53 della legge regionale 24/2017.

In merito alle opere pubbliche o di pubblico interesse e data la valenza ideogrammatica e non prescrittiva attribuita al PUG, la nuova procedura determina l'approvazione dell'opera conformando (localizzazione dell'opera) ed eventualmente adeguando la pianificazione vigente (PSC e RUE).

I procedimenti unici divengono quindi a tutti gli effetti atti urbanistici autonomi dalla restante strumentazione generale vigente e quindi usando lo stesso linguaggio dell'abrogata LR 20/00 si possono di fatto considerare come POC specifici.

L'approvazione del progetto con tale procedura può determinare variazione della strumentazione territoriale e urbanistica vigente, che nel caso specifico del Comune di Rimini è costituita dal PSC e RUE, oltre all'apposizione di vincolo espropriativo ed alla conseguente dichiarazione di pubblica utilità.

In base a quanto brevemente descritto questo progetto, in conformità al comma 2 dell'art.53, determina:

- approvazione del progetto definitivo e quindi acquisizione di tutte le autorizzazioni comunque denominate per la realizzazione dell'opera,
- localizzazione dell'opera pubblica e la conseguente modifica del PSC e del RUE;
- apposizione di vincolo espropriativo e la dichiarazione di pubblica utilità.

Il RUE disciplina gli interventi sull'esistente dettandone la disciplina particolareggiata degli usi e delle trasformazioni ammissibili; agli effetti urbanistici, l'approvazione di un progetto definitivo poiché comporta dichiarazione di pubblica utilità viene rappresentato nel RUE per il quale determina quindi variante.

Il PSC verrà variato nella tavola PSC.3 – Schema di assetto della mobilità e ambiti normativi – rappresentando il nuovo tracciato come proposto in variante e quello previsto ed approvato con delibera di C.C. n. 24/2016 sarà eliminato (Lotto C).

Alcuni vincoli sopradescritti non comportano limitazioni alla realizzazione dell'opera ma sono procedurali rispetto al diverso grado di potenzialità archeologica, e al Reticolo idrografico minore in quanto ai sensi del comma 2 lett.b) dell'art. 2.2 del PTCP sono fatti salvi previo parere vincolante dell'ente preposto al rilascio del nulla osta idraulico, interventi relativi alle infrastrutture tecnologiche viarie esistenti o a nuove infrastrutture in attraversamento che non determinino rischio idraulico e con tracciato il più possibile ortogonale all'alveo.

Per quanto riguarda invece il rispetto dell'art. 2.4 del PTCP si rinvia al progetto definitivo e agli allegati studi e relazioni segnalando che nelle fasce ripariali si applica l'art. 2.3 che fa salvi gli interventi relativi a infrastrutture tecnologiche e viarie esistenti o a nuove infrastrutture che non comportino rischio idraulico e per le quali sia dimostrata l'impossibilità di localizzazione alternativa.

In riferimento all' art. 5.4 del PTCP il comma 11 esclude dalle limitazioni previste dall'articolo le strade che abbiano rilevanza meramente locale, in quanto al servizio della popolazione di non più di un comune. Nella definizione dei progetti di realizzazione, di ampliamento e di rifacimento delle infrastrutture lineari e degli impianti di cui al presente comma si deve evitare che essi corrano parallelamente ai corsi d'acqua fatte salve particolarissime situazioni in cui sia dimostrata la impossibilità di ogni altro tracciato.

La strada oggetto del procedimento in esame è locale ed il tratto "parallelo" al Fosso Mavone è il prolungamento di via Tosca e va ad ampliare la viabilità attualmente in fase di realizzazione del Lotto AB.

La strada in progetto, rappresenta un nuovo tratto, peraltro brevissimo, che si pone al di là degli edifici esistenti e della relativa strada di accesso (Via Cerasolo), distanziandosi ulteriormente dal Fosso Mavone.



In particolare si segnala che l'art. 3.5 del PTCP relativo alle aree di ricarica della falda stabilisce che, al fine di limitare il rischio idraulico, va prevista una compensazione per le nuove urbanizzazioni individuando aree da destinarsi al ripascimento della falda pari alla superficie impermeabilizzata.

Con il procedimento unico approvato con delibera di C.C. n. 24/2016 si era individuata un'area lungo la via Covignano, collocata sempre in area di ricarica della falda (ARI). Si ritiene di utilizzare la medesima area considerato che il precedente procedimento sarà revocato. Il progettista con mail del 31/11/2018 ha indicato in 2785 mq le aree di nuova impermeabilizzazione che sono inferiori all'area individuata in via Covignano che ammonta a 5624 mq. Pertanto verrà perimetrata con apposita simbologia la quantità necessaria.

Poiché tale tematismo non è presente nella tavola dei vincoli, sarà necessario individuarlo, con un retino specifico, che individua l'areale da destinare al ripascimento della falda in ottemperanza a quanto stabilito all'art. 3.5 per le aree sottoposte al vincolo 37 - Aree di ricarica indiretta della falda ARI. L'elaborato Tavola VIN 3 verrà quindi modificato in tal senso e la legenda sarà integrata con retino denominato 37- Aree di ricarica indiretta della falda (ARI) con permeabilità permanente. Sarà inoltre integrata la scheda di vincolo n. 37.

Inoltre verrà conseguentemente modificata la tavola di Vas-Valsat n. 2.3 –Tutela e condizionamenti relativi alla sicurezza e vulnerabilità del territorio, con individuazione dell'area da mantenere permeabile.

Il PTCP nella Tav A prevede la rete ecologica territoriale ed indica le aree limitrofe al corso del Mavone e del canale artificiale dell'Ausa quali aree di collegamento ecologico provinciale. L'art. 1.5 del PTCP, che le disciplina, rinvia ai comuni la salvaguardia e la regolamentazione. Il PSC nella tav. 2 ha individuato le aree limitrofe al canale artificiale dell'Ausa quale corridoio verde di collegamento dei parchi e l'art.3.3 dello stesso PSC, rinvia al Regolamento del verde o ad altro strumento specifico, le modalità di gestione degli elementi della rete ecologica e gli indirizzi per la realizzazione dei nuovi corridoi ecologici. Il POC è lo strumento indicato per l'elaborazione e l'integrazione di specifici progetti pubblici e per la realizzazione o il miglioramento di elementi della rete ecologica, ma l'AC non si è dotata di tale strumento. Si è conseguentemente individuato, come esplicitato più sopra, il procedimento unico ai sensi dell'art. 53 della LR n. 24/17, per le opere pubbliche l'alternativa al POC. Pertanto è il progetto definitivo a valutare il migliore inserimento ambientale del tratto viario in progetto.

La variante al RUE riguarda la tav 1.7 e comporta l'inserimento del nuovo progetto destinando a "Strade e parcheggi di urbanizzazione" aree che erano destinate nel RUE vigente in parte a "AAP - Ambiti agricoli periurbani" in parte a "ASP1 ambiti specializzati per attività produttive prevalentemente manifatturiere". Inoltre prevede l'inserimento di un perimetro che individua tutta l'area di progetto sottoposta a procedimento unico di cui all'art. 53 della L.R. n. 24/17.

Il progetto, interessando aree di proprietà privata comporta localizzazione dell'opera, apposizione di vincolo espropriativo e dichiarazione di pubblica utilità, come risulta dalla tavola urbanistica denominata tav20.7– Localizzazione dell'opera pubblica elaborato art.10 della LR n. 37/2002.

Come più sopra accennato nel tempo si sono succedute diverse varianti al PRG, approvato con delibera di GP n. 351 del **3/8/1999**, che hanno coinvolto aree destinate a viabilità di progetto con specifico riferimento all'accesso alle industrie Valentini e al prolungamento della via Tosca, che sono oggetto anche del presente progetto, di seguito elencate:

- Variante al PRG denominata "*Riorganizzazione della viabilità sulle strade statali nel tratto della nuova circoscrizione della viabilità circostante ex ostello- correzione errori*", approvata con delibera di CC n. 123 del **7/8/2003**;
- Variante al PRG denominata "*Realizzazione di rotatorie , raccordi e collegamenti con la viabilità esistente sulla SS n. 16 –via Aldo Moro-Via di Mezzo*" con delibera C.C. n. 2 del **14/1/2010**
- Variante al PRG denominata " costruzione della viabilità di collegamento tra la rotatoria sulla SS n. 16 e la via Tosca " approvata con delibera di CC n. 69 del **08/07/2010**.

Dall'esame delle varianti che hanno interessato il contesto con a tema la **viabilità di progetto**, risulta che la variante del 2003, intervenuta prima dei 5 anni dall'approvazione del PRG, è decaduta nel 2008 senza che venisse approvato alcun progetto definitivo. I vincoli espropriativi imposti dalle due varianti al PRG approvate nel 2010, sono anch'essi decaduti limitatamente alle aree per le quali, entro i 5 anni, non è stato approvato il progetto definitivo.

Il progetto definitivo, che ha comportato dichiarazione di pubblica utilità, è stato approvato con delibera di G.C. n. 3 del 13/01/2015, ha interessato i soli lotti A e B ed è in fase di esecuzione.

Per tanto in riferimento all' elaborato "All.I2-Elenco ditte da espropriare" sulle aree distinte al Fg 82 del NCT del comune di Rimini, mapp. 2144, 2145 e al Fg 83 mapp. 2143, 980 si **reitera il vincolo espropriativo per la seconda volta** in forza dell'art. 13 comma 3bis della LR 37/02 che consente di reiterare più di una volta il



vincolo espropriativo, a condizione che si tratti del completamento di un opera pubblica lineare la cui progettazione ne preveda la realizzazione per stralci o lotti funzionali.

E' del tutto evidente che la viabilità in oggetto è un completamento di un opera pubblica in corso di realizzazione, ha carattere lineare poiché trattasi di strada, è parte di un progetto di riorganizzazione e messa in sicurezza degli accessi sulla Strada Statale più ampio, di cui la Giunta ha già individuato i lotti di attuazione.

Mentre sulle aree distinte, al NCT del Comune di Rimini, FG 82 mapp. 929, 939, 141; Fg 83 mapp.57, **si reitera il vincolo espropriativo per la prima volta.**

Le restanti aree individuate nell'elaborato 4.1 sono oggetto di apposizione di vincolo espropriativo per la prima volta.

L'indennità da reitera, se dovuta, sarà corrisposta nella successiva fase espropriativa e sarà calcolata come da delibera di CC n. 85 del 04/04/2006.

In merito agli aspetti geologici si precisa che:

- dovrà essere redatto studio geologico con finalità di pianificazione urbanistica, completo di campagna geognostica in sito ed eventualmente di analisi laboratorio. La Provincia di Rimini ai sensi dell'art. 5 della L.R. 19/08 valuterà la compatibilità dello strumento urbanistico con gli elementi di pericolosità geologica locale e di riduzione del rischio sismico, al pari di tutti gli atti di pianificazione urbanistica, così come specificato nell'art. 2, comma 4, dell'allegato alla L.R. 20/2000;
- dovrà essere data risposta sia alla DGR 2193/2015 che alla DAL 112/2007 per gli aspetti di microzonazione sismica, legati alla verifica della sussistenza o meno di dover eseguire studio di microzonazione sismica di terzo livello di approfondimento. Nello specifico, in mancanza di approfondimenti geologici che individuino ulteriori criticità geologiche, sussiste almeno la necessità di eseguire tale studio di terzo livello di approfondimento di cui all'allegato "B", art. 4.2, punto d), essendo l'opera classificabile all'interno della "Categorie di edifici e opere infrastrutturali che possono assumere rilevanza in relazione alle conseguenze di un eventuale collasso", ai sensi della DGR 1661/2009.

L'intervento è previsto nel Programma Triennale dei LLPP 2019-2021, approvato con Del. di C.C. n. 82 del 21/12/2017.

La variante è stata disegnata con ARC GIS 10.1.

Rimini 20/05/2019

Il Dirigente  
Settore Urbanistica – Ufficio di Piano  
Ing. Chiara Dal Piaz  
(f.to digitalmente)

*Allegato 1-Planimetria d'insieme*



## COMUNE DI RIMINI

DIREZIONE PIANIFICAZIONE E GESTIONE TERRITORIALE  
PO PIANIFICAZIONE TERRITORIALE INFRASTRUTTURE  
DIREZIONE LAVORI PUBBLICI E QUALITÀ URBANA

VALINVEST S.p.A.  
Rimini

INDUSTRIE VALENTINI S.p.A.  
Rimini

### PROGETTO DEFINITIVO

S.S.16 ADRIATICA – LAVORI DI MIGLIORAMENTO DEL LIVELLO DI SERVIZIO NEL TRATTO  
COMPRESO TRA IL KM. 201+400 ED IL KM. 206+000 IN COMUNE DI RIMINI  
COSTRUZIONE DI ROTATORIA SULLA S.S.16 IN PROSSIMITÀ DELLO STABILIMENTO  
VALENTINI E COLLEGAMENTO CON LA VIA ALDO MORO

**Dott. Ing. Regolo Poluzzi** s.r.l.  
**INGEGNERIA E GEOMECCANICA**

via Bilancioni n. 16 Scala B - 47923 Rimini - Tel.: 0541.789010 / Fax : 0541.901233 - P.e.: studio@poluzzi.it

OGGETTO :

ROTATORIA S.S.16 AL KM. 202+700 E COLLEGAMENTO ALLO STABILIMENTO VALENTINI  
ROTATORIA SU VIA ALDO MORO, VIA DI MEZZO E PONTE SUL CANALE AUSA

TAVOLA :

PLANIMETRIA D'INSIEME

DATA  
Ottobre 2014

SCALA  
1:5000

COLLABORAZIONE  
Geom. Francesca Vittori

TIMBRI E FIRME



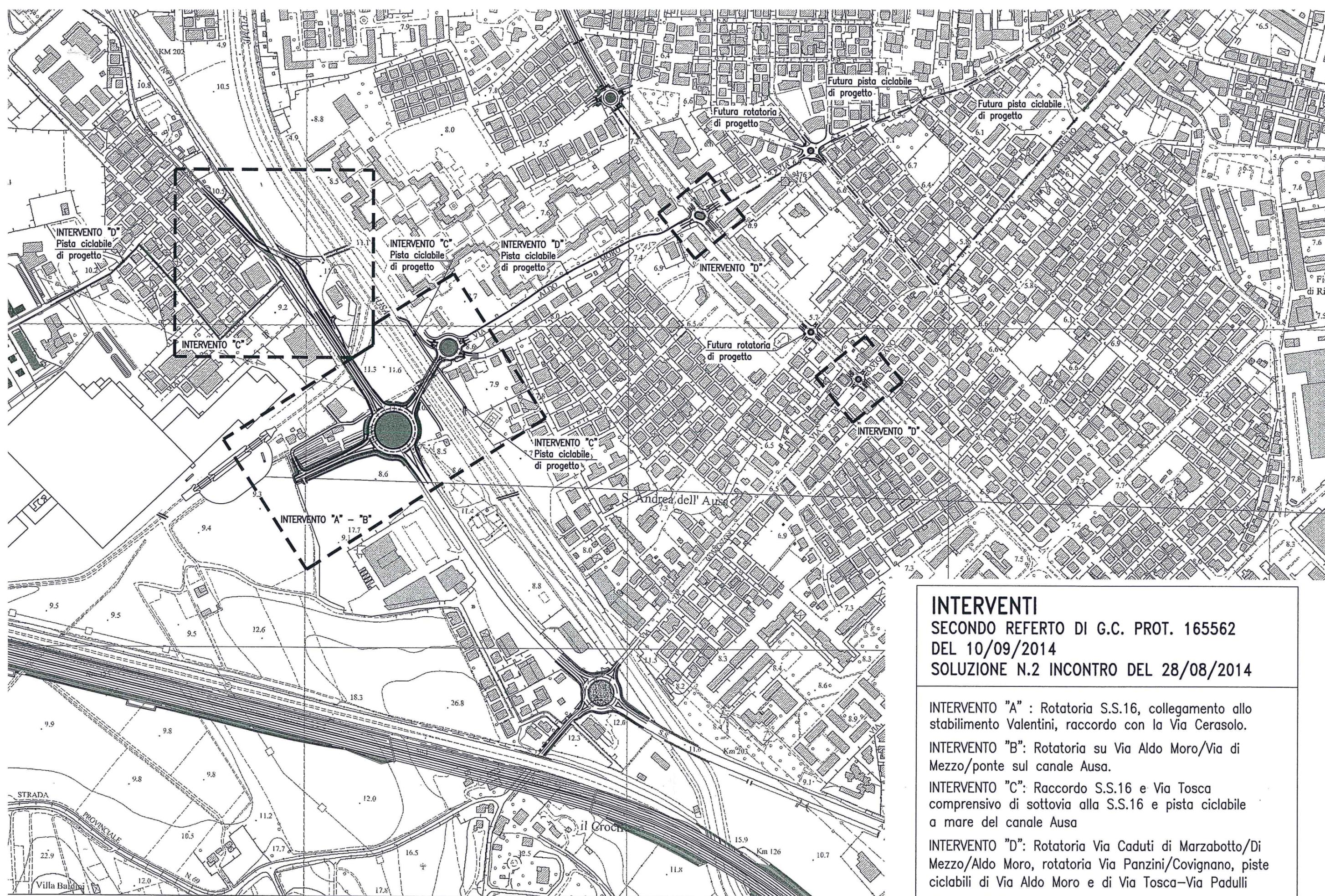
TAV. N.° REV.

STD01 02



Il Dirigente Lavori Pubblici e  
Qualità Urbana

Ing. Daniele Fabbrini



**INTERVENTI**  
**SECONDO REFERTO DI G.C. PROT. 165562**  
**DEL 10/09/2014**  
**SOLUZIONE N.2 INCONTRO DEL 28/08/2014**

INTERVENTO "A" : Rotondata S.S.16, collegamento allo stabilimento Valentini, raccordo con la Via Cerasolo.

INTERVENTO "B": Rotondata su Via Aldo Moro/Via di Mezzo/ponte sul canale Ausa.

INTERVENTO "C": Raccordo S.S.16 e Via Tosca comprensivo di sottovia alla S.S.16 e pista ciclabile a mare del canale Ausa

INTERVENTO "D": Rotondata Via Caduti di Marzabotto/Di Mezzo/Aldo Moro, rotondata Via Panzini/Covignano, piste ciclabili di Via Aldo Moro e di Via Tosca-Via Padulli