

# COMUNE DI RIMINI

DIPARTIMENTO del Territorio e Ambiente

Settore Infrastrutture e Qualità Ambientale

U.O. Infrastrutture

## ATTRAVERSAMENTO TORRENTE AUSA PER RIPRISTINO CONNESSIONE CICLOPEDONALE TRA VIA BARATTONA E VIA MONTESCUDO C91B23000170004

### PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

Relazione generale

ALL. A

Progettista generale: Ing. Enrico Miani  
Progettista strutture: Ing. Fabio Campedelli  
Studio geologico: Geol. Stefano Ronci  
Rilievo topografico: Studio Geo-Graphic  
C.S.P.: Ing. Nicola Amodio  
Collaboratori: Arch. Paolo Protti

Responsabile Unico di Progetto  
**Ing. Massimo Paganelli**  
  
Il Dirigente del Settore  
**Ing. Alberto Dellavalle**

Data: marzo 2024

Rev.: 01

RIMINI



## RELAZIONE GENERALE

### PREMESSA

Il presente progetto di fattibilità tecnico-economica, redatto ai sensi del D.lgs. 36/2023, prevede la realizzazione di un attraversamento del torrente AUSA ad uso ciclopedonale, allo scopo di creare un collegamento tra la via Montescudo e la via Barattona.

Il presente intervento, mediante variazione di Bilancio approvata dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 50 del 20/07/2023, è stato inserito nel Programma Triennale dei LL.PP. 2023/2025 e relativo Elenco Annuale LL.PP. 2023 approvato con Deliberazione di C.C. n. 107 del 22/12/2022.

Con Delibera di G.C. n. 349 del 24/10/2023 è stato approvato il progetto Documento di Indirizzo alla Progettazione (DIP).

Il presente progetto è sottoposto a Procedimento Unico per l'approvazione di progetti di opere pubbliche ex art. 53 LR ER 24/2017 e la 1ª seduta della Conferenza di Servizi Decisoria si è tenuta in data 20/12/2023, di cui è stato redatto verbale trasmesso agli enti/gestori coinvolti con nota prot. 0037999 del 31/01/2024

Pertanto si è reso necessario integrare gli elaborati progettuali al fine di recepire le richieste/osservazioni pervenute nell'ambito dell'istruttoria: la presente relazione generale sostituisce integralmente quella precedente ed illustra, unitamente agli elaborati oggetto di revisione, le soluzioni progettuali adottate, così come dettagliato nel successivo paragrafo "Iter amministrativo".

L'attraversamento in esame si colloca come già specificato tra la via Montescudo e la via Barattona; di seguito un'immagine che evidenzia l'ubicazione dell'attraversamento:



In passato nella medesima posizione era già presente un attraversamento fluviale, costruito a fine del 1800 per collegare la zona alla fornace di mattoni; nel tempo l'attraversamento ha assunto rilevanza per la zona in quanto permetteva una veloce viabilità ciclopedonale tra il Villaggio 1° Maggio, Grottarossa e Covignano (via Montescudo e via Barattona), evitando così percorsi molto più lunghi e trafficati.



La presenza di tale attraversamento è riscontrabile anche dalla cartografia delle strade vicinali del Comune di Rimini, come evidenziato nel seguente stralcio planimetrico:



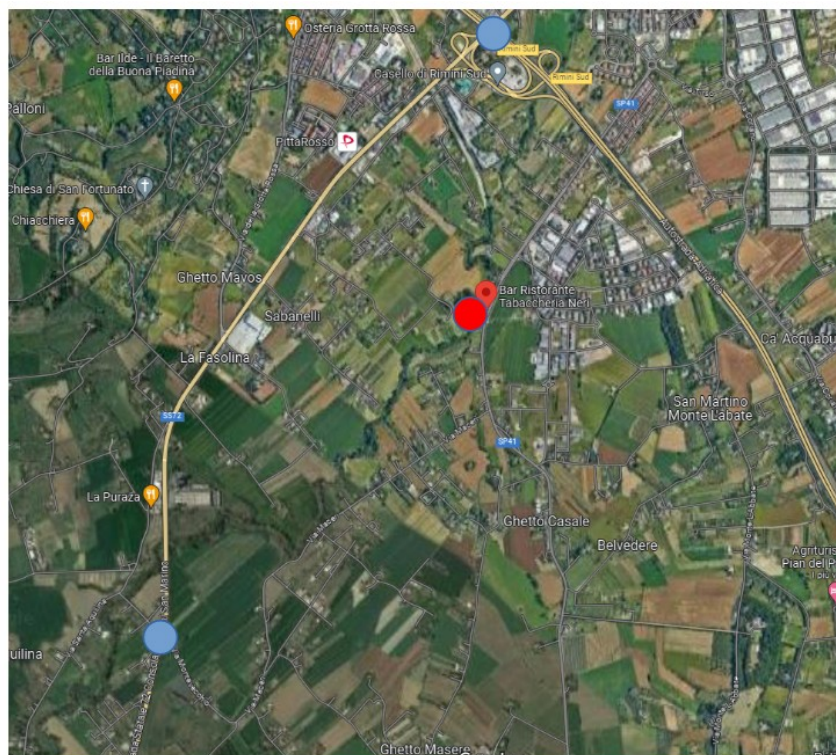
Nell'aprile del 2016 il ponte venne demolito dall'autorità preposta ritenendo la struttura troppo usurata e pericolosa per l'uso pubblico.

Il presente progetto prevede il ripristino di tale attraversamento al fine di implementare la rete ciclopedonale di connessione tra la via Barattona e la via Montescudo, favorendo la mobilità sostenibile in aree che presentano peculiarità naturalistiche e ambientali tipiche dei corsi d'acqua.

La necessità di tale attraversamento emerge ancora più chiaramente dall'esame dei punti di attraversamento esistenti che consentono il passaggio veicolare e ciclopedonale attraverso il torrente Ausa (indicati con un bollino azzurro nella seguente immagine): come è possibile vedere tali punti sono ubicati rispettivamente all'incrocio con la SS72 e via Montevecchio e nella zona del casello di Rimini sud, che tra loro distano in linea d'aria oltre 3 km.

L'utenza debole dunque per attraversare il torrente allo stato di fatto è costretta a percorsi lunghi e tortuosi. La realizzazione di un attraversamento del torrente Ausa nel punto in esame (indicato con un bollino rosso nella seguente immagine) consentirebbe pertanto di collegare la via Montescudo e la via Barattona, implementando la rete di collegamenti ad uso dei cittadini.





## ITER AMMINISTRATIVO

Nell'ambito del procedimento unico in esame sono pervenuti i pareri e le osservazioni degli enti/gestori coinvolti e le osservazioni dei privati interessati dalla procedura di esproprio.

Si evidenzia che la presente revisione progettuale è relativa ai seguenti aspetti:

1. Integrazione relativa alla geologia: a seguito di richiesta da parte della Provincia di Rimini si è reso necessario integrare lo studio geologico presentato in sede di 1<sup>a</sup> Conferenza di Servizi con una relazione di approfondimento relativa alla microzonazione sismica del Comune di Rimini ai fini della gestione della variante urbanistica. Tale integrazione è stata trasmessa per quanto di competenza alla Provincia di Rimini ed al Settore Governo del Territorio del Comune di Rimini con nota prot. N.0008653 del 09/01/2024. La presente revisione progettuale include pertanto tale documentazione integrativa.
2. Integrazione relativa alla modellazione idraulica: si è reso necessario integrare la relazione idraulica di progetto al fine di recepire le prescrizioni indicate nel parere emesso dall'Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile. Tali prescrizioni prevedono, tra le altre cose, il rispetto del franco idraulico di sicurezza rispetto alle piene con tempo di ritorno di 200 anni pari a 1,50 m ed il risezionamento di un tratto di alveo di estensione pari 100 m "a cavallo" dell'attraversamento con un addolcimento delle sponde. Il rispetto di tali prescrizioni ha comportato inoltre l'adeguamento degli oneri di spesa.
3. Integrazione relativa alla paesaggistica: a seguito delle modifiche progettuali adottate per far fronte alle prescrizioni fornite dall'Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile, si è reso necessario trasmettere la documentazione progettuale aggiornata all'Ufficio per il Paesaggio del Comune di Rimini; la CQAP con proprio parere n. 3/2024 del 16/01/2024 ha espresso all'unanimità parere favorevole. La presente revisione progettuale include pertanto tale documentazione integrativa.
4. Osservazioni ditta n. 4: al fine di accogliere l'osservazione pervenuta da parte della ditta n. 4, si è reso necessario modificare il tracciato della pista ciclopedonale di progetto come più precisamente



dettagliato negli elaborati di progetto. Tale accoglimento ha comportato la variazione del perimetro di variante urbanistica e lievi modifiche del Piano Particellare di esproprio e dell'Elenco Ditte (le modifiche riguardano le sole ditte n.3 e n.4), nonché l'adeguamento degli oneri di spesa.

5. Osservazioni ditta n. 6: al fine di accogliere l'osservazione pervenuta da parte della ditta n. 6, si prevede il consolidamento mediante pietrame calcareo della 1<sup>a</sup> ansa fluviale ubicata nel tratto di alveo a valle dell'opera, come più precisamente dettagliato negli elaborati di progetto. Tale accoglimento ha comportato inoltre l'adeguamento degli oneri di spesa.

Pertanto la presente relazione generale sostituisce integralmente quella precedente ed illustra, unitamente agli elaborati oggetto di revisione, le soluzioni progettuali adottate al fine di recepire le prescrizioni/osservazioni pervenute.

### **DESCRIZIONE STATO DI FATTO**

L'area di intervento è ubicata nell'alveo inciso del torrente Ausa che nella zona presenta un andamento ad anse, con arginature in trincea. La morfologia del territorio è prevalentemente pianeggiante, con versanti che degradano verso l'alveo fluviale con pendenze intorno al 10-12%.

L'attraversamento di nuova costruzione sarà ubicato nella medesima zona dove era ubicato il precedente: tale posizione risulta idonea sia per quanto riguarda la conformazione orografica dei luoghi sia per quanto riguarda le condizioni idrauliche del corso d'acqua.

La vegetazione è quella tipica delle zone limitrofe ai corsi d'acqua, con una folta presenza di canneti.

Per la rappresentazione puntuale dell'area oggetto di intervento è stato effettuato un rilievo topografico.

Il rilievo ha interessato il tronco fluviale del torrente Ausa per 50 ml prima e 50 ml dopo l'opera di attraversamento, restituendo un quadro completo di topografia ed altimetria dell'area e del torrente Ausa.

### **ESAME DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI**

L'intervento prevede la realizzazione di un attraversamento fluviale per il transito ciclopeditone della pubblica utenza, sormontabile in caso di piena del torrente.

La prima ipotesi progettuale formulata prevedeva un attraversamento fluviale sormontabile in caso di piena del torrente, da realizzare mediante posa in opera di scatolari in c.a. prefabbricati nell'alveo del torrente.

A seguito di confronto con l'Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile Servizio Area Romagna quale ente competente per le fasce fluviali, al fine di non causare perturbazioni al deflusso delle correnti fluviali, l'attraversamento deve necessariamente essere previsto con struttura ad impalcato (tipo ponte) con sopraelevazione dell'intradosso dell'impalcato rispetto al ciglio arginale esistente di una quota tale da garantire il franco idraulico di sicurezza rispetto al livello idrico corrispondente alla piena bicentenaria.

### **DESCRIZIONE INTERVENTO DI PROGETTO**

L'intervento prevede la realizzazione di un attraversamento fluviale con struttura ad impalcato (tipo ponte) per il transito ciclopeditone della pubblica utenza.

L'impalcato avrà struttura portante in acciaio, con luce pari a circa 26 m e larghezza pari a 3,60 m.

L'impalcato avrà piano di calpestio e frontalini laterali rivestiti in legno lamellare di conifera (essenza tipo pino o abete) trattato in autoclave.

L'attraversamento sarà dotato di parapetti conformi al D.M. 30 novembre 1999, n. 557 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili" – art. 9 c. 3 che prevede barriere protettive laterali di altezza non inferiore ad 1,50 m. Tale parapetto avrà struttura portante in acciaio, rivestita sempre in legno lamellare di conifera (essenza tipo pino o abete) trattato in autoclave.

Sono previsti inoltre i seguenti interventi:



- Sfalcio vegetazione: sarà rimossa esclusivamente la vegetazione in interferenza con il percorso ciclopeditonale e con il corretto deflusso delle acque;
- Risezionamento delle arginature del torrente per un tratto di estensione pari 100 m “a cavallo” dell’attraversamento, con un addolcimento delle sponde che avranno pendenza 2/3;
- Consolidamento ove necessario delle sponde del torrente mediante messa in opera di pietrame calcareo di pezzatura compresa tra 1000 - 3000 kg.

A completamento dell’intervento è prevista la realizzazione dei percorsi di raccordo del nuovo attraversamento con la via Barattona (strada bianca) ed il ghetto di case ubicate lato via Montescudo (stradello con caratteristiche del sentiero): tali percorsi sono previsti nel sedime dei vecchi percorsi così come riscontrabili nella cartografia delle strade vicinali del Comune di Rimini, già storicamente utilizzati dai cittadini per attraversare l’alveo del torrente.

Tali percorsi avranno larghezza minima pari a 2,50 m e saranno finiti in calcestruzzo e stabilizzato, con scarpatine laterali rinverdite e rinforzate con pietrame o geogriglie.

A protezione dei punti in prossimità delle sponde fluviali saranno posizionati staccionate in legno di altezza H=1,10 m del tipo sfilabile.

Si specifica infine che non si prevedono interventi di impermeabilizzazione dei suoli.

### **STUDIO GEOLOGICO-GEOTECNICO**

E’ stato effettuato uno studio geologico - geotecnico dell’area in esame a cura del Geol. Ronci Stefano.

A supporto delle necessarie valutazioni di natura geologica/geotecnica, è stata eseguita una campagna geognostica costituita dalle seguenti indagini minime:

- N. 2 prove penetrometriche statiche con punta elettrica/piezocono sino a 20 m dal piano campagna, una in sinistra idraulica ed una in destra idraulica del torrente Ausa;
- N. 1 indagine geofisica costituita da prova sismica passiva HSVR.

Il set di indagini a disposizione ha consentito di ricostruire dettagliatamente la stratigrafia del sito ed i relativi parametri geomeccanici (modello geologico - geotecnico), in rapporto al tipo di opera previsto e alle relative fondazioni, previste di tipo profondo.

Alla luce delle risultanze dello studio geologico, l’area è da ritenersi sotto l’aspetto geologico, geomorfologico ed idrogeologico, idonea agli scopi previsti dal presente progetto.

A seguito di richiesta da parte della Provincia di Rimini, lo studio presentato in sede di 1<sup>a</sup> Conferenza di Servizi è stato integrato da una relazione di approfondimento relativa alla microzonazione sismica del Comune di Rimini ai fini della gestione della variante urbanistica, dalla quale è emerso che non sussistono le condizioni che impongano un approfondimento di terzo livello. Sono stati evidenziati inoltre i parametri sismici di riferimento.

Per i dettagli si rimanda alla relativa relazione specialistica.

### **OPERE STRUTTURALI**

La progettazione delle opere strutturali è stata eseguita dall’Ing. Campedelli Fabio.

Vista l’ubicazione dell’opera e la limitata accessibilità da parte di mezzi pesanti, in fase di progetto si è tenuta in particolare considerazione l’accessibilità alle aree da parte dei mezzi d’opera e pertanto la cantierabilità dell’intervento; in particolare è stato previsto di realizzare:

- Le fondazioni di tipo profondo con micropali;
- L’impalcato con struttura portante in acciaio modulare da assemblare in opera, composta da travature IPE400 di lunghezza massima inferiore a 10 m.

Per i dettagli si rimanda alla relativa relazione specialistica.



## VERIFICA DI COMPATIBILITÀ IDRAULICA

Per la verifica della compatibilità idraulica dell'intervento, è stata realizzata una simulazione idraulica in moto permanente utilizzando il software di calcolo HEC- RAS, sviluppato dall'Hydrologic Engineering Center dell'U.S. Army Corps of Engineers (California).

I valori di portata corrispondenti alla portata cinquantennale, centennale e bicentennale sono stati forniti dall'Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile - Servizio Area Romagna.

Ai fini della simulazione la geometria dell'alveo è stata ricostruita cautelativamente sulla base dei rilievi topografici effettuati nell'ambito del presente progetto.

Come dimostrato nell'elaborato C "Relazione Idraulica", il franco idraulico di sicurezza rispetto alle piene con tempo di ritorno di 200 anni risulta pari a 1,50 m secondo quanto previsto dalla normativa di riferimento NTC 2018 al paragrafo 5.1.2.3.

Considerato inoltre che come prescritto dal parere dell'Agenzia Regionale il presente progetto prevede il rizeionamento di un tratto di alveo di estensione pari 100 m "a cavallo" dell'attraversamento, con un addolcimento delle sponde che avranno pendenza 2/3, i risultati della simulazione idraulica ottenuti con la geometria dello stato di fatto sono da ritenersi a favore di sicurezza.

L'intervento di progetto pertanto complessivamente influirà positivamente sul regime idraulico del corso d'acqua.

Per i dettagli si rimanda alla relativa relazione specialistica.

## DISPONIBILITÀ DELLE AREE - ESPROPRI

Per la realizzazione dell'opera in esame ed in particolare dei percorsi ciclopedonali è necessario procedere ad espropriare limitate porzioni di suolo private, come si evince dal piano particellare e dall'elenco ditte allegati al progetto. La procedura espropriativa è da attuarsi nell'ambito del procedimento unico disciplinato dall'art. 53 della L.R. 24/2017.

Si evidenzia che l'area oggetto di esproprio è più ampia rispetto all'ingombro planimetrico dell'opera di progetto in quanto:

- in destra idraulica (lato via Montescudo) si rende necessario acquisire le aree rappresentate al fine di creare un corridoio di accesso utile per le attività di manutenzione del torrente Ausa. Inoltre l'esproprio interessa la strada privata esistente nella misura necessaria a garantire il collegamento delle opere di progetto alla viabilità pubblica esistente;
- in sinistra idraulica (lato via Barattona) si rende necessario creare una fascia di pertinenza nell'intorno della spalla del ponte; inoltre il ponte è collocato ad una quota di imposta più alta rispetto al terreno attuale (per rispettare i vincoli idraulici del PAI): ciò implica la necessità di raccordare la pista ciclabile al terreno mediante un rilevato che avrà anch'esso un ingombro in pianta.

## DESTINAZIONE URBANISTICA

L'intervento è inquadrabile come completamento di un'opera di urbanizzazione primaria, ai sensi dell'art. 42 del RUE, di seguito riportato:

*"Art. 42 – Impianti e infrastrutture tecnologiche*

*comma 1) Le opere di urbanizzazione primaria, compresi i parcheggi pubblici e privati, gli impianti a rete e le relative opere accessorie, nonché le loro opere manutentive e/o di modifica, possono essere realizzati in ogni parte del territorio comunale a prescindere dalla disciplina edilizia e urbanistica dell'ambito, nel rispetto del migliore inserimento funzionale e ambientale, fatte salve le eventuali prescrizioni contenute nelle Tavole dei Vincoli e nelle Schede allegatae."*

Pertanto l'intervento risulta conforme dal punto di vista urbanistico, in quanto le opere di urbanizzazione primaria, tra cui rientrano le piste ciclabili se al diretto servizio dell'insediamento, possono essere realizzate in ogni parte del territorio comunale.



## VINCOLI TERRITORIALI

Dall'esame delle tavole dei vincoli del PSC, del RUE e del PTCP (strumento urbanistico sovraordinato), l'area oggetto di intervento è sottoposta ai seguenti vincoli:

### PSC Tavola Vin 1.b "Tutele ambientali e paesaggistiche"

- Fascia perifluviale delle "acque pubbliche" con vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 art. 142 di cui all'art. 2.17 delle Norme del PSC;
- Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua di cui all'art. 2.3 delle Norme del PSC;
- Sistema forestale boschivo e vincolo paesaggistico di cui all'art. 2.5 delle Norme del PSC;

### PSC Tavola Vin 3.b "Tutele vulnerabilità e sicurezza del territorio"

- Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua;
- Aree esondabili – tempi di ritorno fino a 200 anni
- Aree esondabili – tempi di ritorno fino a 500 anni

### RUE Tavola 1.11 "Ambiti urbani, dotazioni territoriali e territorio rurale" del RUE"

- Ambito ARP – Ambiti di rilievo paesaggistico (art. 76).

### PTCP

- Rischi ambientali: Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua – Art. 2.2 PTCP e TAV D.1: ai sensi dell'art. 2.2 di PTCP, sono consentite nuove infrastrutture in attraversamento che non determinino rischio idraulico e con il tracciato il più possibile ortogonale all'alveo;
- Rischi ambientali: Aree esondabili - Art. 2.3 PTCP e TAV D.1 (si veda anche PAI Variante 2016 – Elaborato 3-1): ai sensi dell'art. 2.3 di PTCP, sono consentiti interventi relativi a nuove infrastrutture che non comportino rischio idraulico e per le quali sia dimostrata l'impossibilità di localizzazione alternativa, previo parere vincolante dell'Autorità di Bacino;
- Tutela del patrimonio paesaggistico: Sistema forestale boschivo - Art. 5.1 PTCP e TAV B.1: previa verifica di compatibilità paesaggistico-ambientale e nel rispetto delle prescrizioni previste all'art. 5.1 di PTCP, sono consentite opere pubbliche o di interesse pubblico di natura infrastrutturale;
- Tutela del patrimonio paesaggistico: Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini, e corsi d'acqua - Art. 5.4 PTCP e TAV B.1.

## ESPOSIZIONE DELLA FATTIBILITA' DELL'INTERVENTO

Come già sopra esposto, l'opera risulta tecnicamente fattibile.

Il progetto è conforme alle prescrizioni urbanistiche.

## PROBLEMATICHE CONNESSE ALLA PREFATTIBILITA' AMBIENTALE

L'intervento non ricade sotto la procedura di valutazione ambientale.

## ARTICOLAZIONE DELL'INTERVENTO IN LOTTI FUNZIONALI E FRUIBILI

Considerato l'esigenza di ottimizzare i costi di intervento non risulta funzionalmente né economicamente fattibile una suddivisione in lotti.

## DURATA ED ESECUZIONE DEI LAVORI

La durata complessiva dei lavori viene fissata in centoventi (120) giorni naturali e consecutivi decorrenti dalla data di consegna lavori.

## QUADRO ECONOMICO

L'intervento in programma comporterà una spesa complessiva di € 250.000,00, così come dettagliata nel quadro economico allegato al progetto.





**Comune di Rimini**  
DIREZIONE GENERALE

Settore Infrastrutture e Qualità Ambientale  
U.O. Infrastrutture

[www.comune.rimini.it](http://www.comune.rimini.it)  
c.f.-p.iva 00304260409  
[dipartimento3@pec.comune.rimini.it](mailto:dipartimento3@pec.comune.rimini.it)  
Via Rosaspina, 21 - 47923 Rimini

I prezzi utilizzati per la redazione del progetto derivano dall'Elenco regionale dei prezzi delle opere pubbliche e di difesa del suolo della Regione Emilia- Romagna come previsto dall'art. 33 della L.R. n. 18/2016, Deliberazione Della Giunta Regionale 9 Aprile 2018, N. 512. Per le opere non contemplate nel suddetto listino, è stato preso a riferimento il prezzario redatto dal Comune di Rimini.

#### **DICHIARAZIONE IVA 10%**

Per i lavori in oggetto indicati si applica l'aliquota IVA ridotta del 10% ai sensi del D.P.R. 633/72 e successive modificazioni ed integrazioni in quanto trattasi di opere di urbanizzazione primaria (strade) che comprendono la costruzione e di opere stradali.

#### **FORMA E FONTI DI FINANZIAMENTO PER LA COPERTURA DELLA SPESA**

La spesa complessiva dell'intervento, pari ad Euro 250.000,00 è finanziata come segue:

- per euro 241.201,75 con risorse comunali (avanzo di amministrazione) al Capitolo 60780/3020 del Bilancio 2023 - Piano Finanziario 2.02.01.09.000.
- per euro 8.798,25 al Cap. 60785/3020 del Bilancio 2023 - Piano Finanziario 2.02.03.05.00.1

Il Progettista  
Ing. Enrico Miani  
(firmato digitalmente)



Comune di Rimini  
DIREZIONE GENERALE

Settore Infrastrutture e Qualità Ambientale  
U.O. Infrastrutture

[www.comune.rimini.it](http://www.comune.rimini.it)  
c.f.-p.iva 00304260409  
[dipartimento3@pec.comune.rimini.it](mailto:dipartimento3@pec.comune.rimini.it)  
Via Rosaspina, 21- 47923 Rimini

## ELENCO ELABORATI DI PROGETTO

Elaborato	Codice	Nome	Revisione
<b>DATTILO</b>			
Allegato	A	Relazione generale	1
Allegato	B	Relazione paesaggistica	1
Allegato	C	Relazione idraulica	1
Allegato	D	Relazione geologica-geotecnica	1
Allegato	E	Relazione sismica e sulle strutture	1
Allegato	F	Elenco prezzi unitari e analisi prezzi	1
Allegato	G	Computo metrico estimativo e Quadro Economico	1
Allegato	H	Cronoprogramma	0
Allegato	I	Piano di Sicurezza e Coordinamento	1
Allegato	J	Piano preliminare di manutenzione	1
Allegato	K	Piano particellare di esproprio	1
Allegato	L	Elenco ditte	1
Allegato	M	Osservazioni e controdeduzioni alla procedura espropriativa	1
<b>GRAFICI</b>			
Tavola	1	Inquadramento generale: corografia e ortofoto	0
Tavola	2	Planimetria rilievo stato di fatto e profilo longitudinale asta fluviale	0
Tavola	3	Sezioni rilievo stato di fatto e stato di progetto	1
Tavola	4	Planimetria tracciato di progetto	1
Tavola	5	Sezione di progetto impalcato e dettagli costruttivi	1
Tavola	6	Planimetrie, prospetti e dettagli struttura passerella	1
Tavola	7	Dettagli strutture di fondazione	1
Tavola	8	Dettagli strutture di acciaio	1
<b>ELABORATI DI VARIANTE URBANISTICA</b>			
Elaborato	VU_A	Relazione tecnica	1
Tavola	VU_D	Tavole di RUE	1
Tavola	VU_G	Art. 10 L.R. 37/2002	1