

Nuovo Circondario Imolese
Comune di Borgo Tossignano
Comune di Casalfiumanese
Comune di Castel del Rio
Comune di Castel Guelfo
Comune di Castel San Pietro Terme
Comune di Dozza
Comune di Fontanelice
Comune di Imola
Comune di Medicina
Comune di Mordano

Presidente: Franco Lorenzi
Sindaco Stefania Dazzani
Sindaco Roberto Poli
Sindaco Salvatore Cavini
Sindaco Dino Landi
Sindaco Vincenzo Zacchioli
Sindaco Antonio Borghi
Sindaco Vanna Verzelli
Sindaco Daniele Manca
Sindaco Nara Rebecchi
Sindaco Roberto Andalò

Responsabile di progetto:
Arch. Moreno Daini

QUADRO CONOSCITIVO
Sistema territoriale
Rete infrastrutturale

VOLUME 3
ALLEGATO C

**Classificazione delle strade
ai fini della zonizzazione acustica**

A cura dell'Ufficio di Piano Federato
Curatore Geom. Giuliano Ginestri

novembre 2008

GRUPPO DI LAVORO

Ufficio di Piano Federato:

Moreno Daini, *Dirigente*
Franco Capra, *Coordinatore*
Sandra Manara, *Coordinatore fino al 31.08.2007*
Raffaella Baroni, *Segreteria Operativa*
Giuliano Ginestri, *Ufficio di Pianificazione*
Chiara Manuelli, *Ufficio di Pianificazione*
Francesca Tomba, *Ufficio di Pianificazione*
Lorenzo Diani, *Ufficio Cartografico*
Serena Simone, *Ufficio Cartografico*

Collegio dei Funzionari:

Carlo Arcangeli, *Comune di Borgo Tossignano*
Alessandro Costa, *Comune di Casalfiumanese*
Maurizio Bruzzi, *Comune di Castel del Rio*
Vittorio Giogoli, *Comune di Castel Guelfo*
Ivano Serrantoni, *Comune di Castel San Pietro Terme*
Susanna Bettini, *Comune di Dozza*
Francesco Zucchni, *Comune di Fontanelice*
Fulvio Bartoli, *Comune di Imola*
Emanuela Casari, *Comune di Medicina*
Alfonso Calderoni, *Comune di Mordano*

Collaboratori e consulenti esterni:

Maurizio Coppo, *Sistema infrastrutturale, trasporti*
Giorgio Gasparini, *Analisi idrogeologica e sismica*
Marco Capitani, *Analisi idrogeologica e sismica*
Xabier Z.Gonzalez Muro, *Coord.Sistema archeologico*
Giacomo Orofino, *Sistema archeologico*
Tommaso Quirino, *Sistema archeologico*
Fulvio Ventura, *Analisi statistiche e demografiche*
Angela Vistoli, *ValSAT*
ERVET S.r.l., *ValSAT*
Alessandro Bettini, *Pianificazione comunale*
Diego Bianchi, *Pianificazione comunale*
Massimo Gianstefani, *Pianificazione comunale*
Piergiorgio Mongioj, *Pianificazione comunale*
Mario Piccinini, *Pianificazione comunale*

Claudio Remondini, *Pianificazione comunale*
Lucietta Villa, *Pianificazione comunale*
Patrizia Tassinari, *DEIAgra, Coord. Sist. rurale*
Stefano Benni, *DEIAgra, Sistema rurale*
Franco Baraldi, *DEIAgra, Sistema rurale*
Rino Ghelfi, *DEIAgra, Sistema rurale*
Gabriele Paolinelli, *DEIAgra, Sistema rurale*
Alessandro Ragazzoni, *DEIAgra, Sistema rurale*
Domenico Regazzi, *DEIAgra, Sistema rurale*
Sergio Rivaroli, *DEIAgra, Sistema rurale*
Daniele Torreggiani, *DEIAgra, Sistema rurale*
Gianmaria Saverio Orselli, *Cartografia*
Renato Tegoni, *Cartografia vettoriale*
CORE Soluzioni informatiche S.r.l.

Si ringraziano per la collaborazione fornita: Tommaso Bonino dell'Agenzia di Controllo sul TPL, la Direzione Generale del 3° Tronco della Soc. Autostrade per l'Italia, i dirigenti della AUSL di Imola, Libero Calamosca Presidente provinciale della FIAIP, Beatrice Dall'Acqua, Silvia Marchi e Francesca Cazzetta per il supporto tecnico nell'elaborazione del Quadro Conoscitivo, e i tecnici dei Comuni del Circondario che hanno collaborato a fornire dati e informazioni oltre al cartografo del Comune di Imola Roberto Cenni.

INDICE

1. SCOPO DELLA CLASSIFICAZIONE.....	1
2. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO	1
3. GERARCHIZZAZIONE DELLA RETE VIARIA MEL PTCP DELLA PROV.DI BOLOGNA	4
4. STATO DELLA CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE DEI COMUNI DEL NUOVO CIRCONDARIO	
IMOLESE	5
5. PROPOSTA DI CLASSIFICAZIONE	7
5.1 Borgo Tossignano	7
5.2 Casalfiumanese	7
5.3 Castel del Rio	8
5.4 Castel Guelfo	8
5.5 Castel San Pietro Terme	8
5.6 Dozza	10
5.7 Fontanelice	10
5.8 Imola	11
5.9 Medicina	13
5.10 Mordano	15

1. SCOPO DELLA CLASSIFICAZIONE

Con la presente classificazione si intende procedere alla individuazione delle varie tipologie di strade che caratterizzano la rete viaria circondariale esistente, al fine di attribuire a ciascuna di esse la tipologia più idonea a seconda della loro collocazione all'interno del tessuto urbano o nel territorio esterno ai centri abitati. Ciò con il precipuo scopo di individuare l'ampiezza delle fasce di pertinenza acustica propedeutiche alla formazione della zonizzazione acustica tesa alla salvaguardia degli occupanti degli edifici adiacenti alle strade stesse ed al rispetto dell'ambiente.

Tale classificazione, eseguita secondo quanto previsto dall'art. 2 comma 2 del Nuovo Codice della Strada, non ha quindi come presupposto la verifica dello stato dell'organizzazione della circolazione, dell'idoneità delle intersezioni, dello stato di conservazione della piattaforma stradale, dell'idoneità della segnaletica orizzontale e verticale, della redazione e programmazione dei piani di manutenzione e di messa in sicurezza, dell'apposizione dei limiti di velocità, della regolamentazione della distanza per la costruzione di edifici a margine delle strade stesse, ecc.; attività queste che interessano principalmente i Piani Urbani del Traffico.

2. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

La materia relativa alla prevenzione e al contenimento dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, è regolamentata dal D.P.R. 30 marzo 2001, n. 142, emanato ai sensi dell'art. 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447 "Legge quadro sull'inquinamento acustico", nonché dalle disposizioni impartite dalla Regione Emilia-Romagna con L.R. 9 maggio 2001, n. 15, e con deliberazione della G. R. n. 2053 del 9 ottobre 2001 e della Provincia di Bologna con il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP).

Per l'applicazione delle norme suddette, si rende necessario procedere alla disamina del corpo legislativo che regola la procedura di classificazione delle strade, ed in primis il D.Lgs 30 aprile 1992, n. 285 "Nuovo Codice della strada" e s.m.i. e relativo Regolamento di Esecuzione approvato con D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 e s.m.i..

Il Codice suddetto, all'art. 2 comma 2, definisce strade "le aree di circolazione ad uso pubblico destinate alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali" e le classifica secondo le loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, come segue:

- A - Autostrade;
- B - Strade extraurbane principali;
- C - Strade extraurbane secondarie;
- D - Strade urbane di scorrimento;
- E - Strade urbane di quartiere;
- F - Strade locali;
- F-bis - Itinerari ciclopedonali.

Il citato Codice stabilisce altresì, all'art. 2 comma 3, che le tipologie delle strade devono avere le seguenti caratteristiche minime:

- A) AUTOSTRADA: Strada extraurbana o urbana a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia, eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di accessi privati, dotata di

recinzione e di sistemi di assistenza all'utente lungo l'intero tracciato, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore e contraddistinta da appositi segnali di inizio e fine. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio ed aree di parcheggio, entrambe con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.

- B) **STRADA EXTRAURBANA PRINCIPALE:** strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso, con accessi alle proprietà laterali coordinati, contraddistinta dagli appositi segnali di inizio e fine, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore; per eventuali altre categorie di utenti devono essere previsti opportuni spazi. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio che comprendano spazi per la sosta con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.
- C) **STRADA EXTRAURBANA SECONDARIA:** strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine.
- D) **STRADA URBANA DI SCORRIMENTO:** strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate.
- E) **STRADA URBANA DI QUARTIERE:** strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi; per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra esterna alla carreggiata.
- F) **STRADA LOCALE:** strada urbana od extraurbana opportunamente sistemata ai fini di cui sopra non facente parte degli altri tipi di strade.
- F-bis) **ITINERARIO CICLOPEDONALE:** strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada.

Per una migliore intelligibilità delle suddette tipologie, si allegano i grafici rappresentativi delle piattaforme stradali riflettenti le caratteristiche peculiari delle aree di circolazione B,C,D,E,F.

A completezza d'argomento giova altresì specificare che le strade extraurbane di cui all'art. 2 comma 2, lettere B, C ed F si distinguono in:

- **Statali**, quando:
 - a) costituiscono le grandi direttrici del traffico nazionale;
 - b) congiungono la rete viabile principale dello Stato con quelle degli stati limitrofi;
 - c) congiungono fra loro i capoluoghi di regione ovvero i capoluoghi di provincia situati in regioni diverse, ovvero costituiscono diretti ed importanti collegamenti tra strade statali;
 - d) allacciano la rete delle strade statali ai porti marittimi, gli aeroporti, i centri di particolare importanza industriale, turistica e climatica;
 - e) servono traffici interregionali o presentano particolare interesse per l'economia di vaste zone del territorio nazionale.
- **Regionali**, quando allacciano i capoluoghi di provincia della stessa regione tra loro o con il capoluogo di regione ovvero allacciano i capoluoghi di provincia o i comuni con la rete statale se ciò sia particolarmente rilevante per ragioni di carattere industriale, commerciale, agricolo, turistico e climatico.

- **Provinciali**, quando allacciano al capoluogo di provincia capoluoghi dei singoli comuni della rispettiva provincia o più capoluoghi di comuni tra loro ovvero quando allacciano alla rete statale o regionale i capoluoghi di comune, se ciò sia particolarmente rilevante per ragioni di carattere industriale, commerciale, agricolo, turistico e climatico.
- **Comunali**, quando congiungono il capoluogo del comune con le sue frazioni o le frazioni fra loro, ovvero congiungono il capoluogo con la stazione ferroviaria, tranviaria o automobilistica, con un aeroporto o porto marittimo, lacuale o fluviale, con interporti o nodi di scambio intermodale o con le località che sono sede di essenziali servizi interessanti la collettività comunale. Ai fini del presente codice, le strade vicinali sono assimilabili alle strade comunali.

Ai sensi dell'art. 2 comma 7 del CdS, le strade urbane di cui al comma 2, lettere D, E ed F sono sempre comunali quando sono situate nell'interno dei centri abitati, eccettuati i "tratti interni" di strade statali, regionale o provinciali che attraversano i centri abitati con popolazione non superiore a diecimila abitanti.

La delimitazione dei centri abitati di cui all'art. 4 del CdS è pertanto obbligatoria ai fini della classificazione delle strade in quanto le differenzia, in base alla loro collocazione, in "urbane" od "extraurbane" e costituisce limite territoriale per l'applicazione delle diverse discipline previste dal CdS quali le norme della circolazione, la larghezza delle fasce di pertinenza acustica e la tipologia degli interventi di mitigazione degli impatti acustici da porre in atto. Tale limite territoriale determina altresì la diversificazione della responsabilità amministrativa degli enti proprietari delle strade stesse.

Alla delimitazione del "Centro abitato" devono provvedere i Comuni conformemente a quanto stabilito dal CdS che recita: "Insieme di edifici, delimitato lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine. Per insieme di edifici si intende un raggruppamento continuo, ancorché intervallato da strade, piazze, giardini o simili, costituito da non meno di venticinque fabbricati e da aree di uso pubblico con accessi veicolari o pedonali sulla strada", e si concretizza con l'apposizione dell'apposita segnaletica verticale prevista dal Codice medesimo.

Per i Comuni che non hanno ancora provveduto a deliberare la perimetrazione del centro abitato, si terrà conto del perimetro del territorio urbanizzato del vigente PRG, come stabilito dalla Regione Emilia-Romagna con propria deliberazione n. 2053 del 9.10.2001 che detta criteri e condizioni per la classificazione acustica del territorio ai sensi della L.R. 9.05.2001, n. 15.

La delimitazione del centro abitato individua altresì, lungo le strade statali, regionali e provinciali che attraversano i centri stessi, i tratti di strada che:

- a) per i centri con popolazione non superiore a diecimila abitanti costituiscono "tratti interni";
- b) per i centri con popolazione superiore a diecimila abitanti costituiscono "strade comunali".

Infine, l'art. 36 del CdS stabilisce che i Comuni con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, ovvero i Comuni con popolazione residente inferiore a trentamila abitanti con elevati fenomeni di pendolarismo o di congestione della circolazione, devono dotarsi di Piani Urbani del Traffico finalizzati ad ottenere, oltre al miglioramento delle condizioni di circolazione e di sicurezza, anche la riduzione dell'inquinamento acustico generato dalle infrastrutture stradali e introdotto negli ambienti abitativi prospicienti. Il PTCP della Provincia di Bologna individua, tra i Comuni tenuti a dotarsi di un Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), anche i Comuni di Imola, Castel San Pietro Terme e Medicina.

3. GERARCHIZZAZIONE DELLA RETE VIARIA NEL PTCP DELLA PROVINCIA DI BOLOGNA

Per quanto concerne la viabilità circondariale, il P.T.C.P. della Provincia di Bologna individua, nella tav. 4, l'assetto strategico di lungo periodo della rete viaria secondo i seguenti livelli di rango funzionale, stabilendo la seguente gerarchia della rete viaria da considerarsi ai fini della valutazione della larghezza delle fasce di rispetto per l'edificazione e che si ritiene di poter utilizzare anche per la classificazione acustica:

- a) **rete autostradale:** A14;
- b) **grande rete** di interesse regionale/nazionale:
 - trasversale di pianura da San Giovanni in Persiceto a Medicina;
 - nuova San Carlo dal casello autostradale di Castel San Pietro T. alla Trasversale di pianura;
 - nuova Via Emilia dalla tangenziale di Bologna a Imola;
- c) **rete di base** di interesse regionale:
 - SP 610 R Selice-Montanara dal confine con la Toscana alla provincia di Ferrara;
 - SS 9 Emilia lungo l'itinerario storico;
 - SP 253 R da Medicina al confine con Ravenna;
- d) **viabilità extraurbana secondaria di rilievo provinciale e interprovinciale:**
 - all'interno della fascia compresa tra la trasversale di pianura e il sistema tangenziale di Bologna con funzione di raffittimento della grande rete;
 - a nord della trasversale di pianura con funzione di collegamento dei principali centri della pianura con la rete regionale e i caselli autostradali;
 - SP 253 R San Vitale dalla Lungo Savena alla nuova San Carlo;
- e) **viabilità extraurbana secondaria di rilievo intercomunale** costituita dalle altre strade extraurbane di collegamento intercomunale:
 - SP 21 Valle del Sillaro dalla nuova Via Emilia alla Toscana;
 - SP 29 da Medicina a Molinella e al confine provinciale verso la Cispadana;
 - SP 30 Trentola dalla Via Emilia alla SP San Vitale;
 - SP 31 e 51 dalla nuova San Carlo a Castel Guelfo e da qui alla SP Selice;
 - SP 53 dalla SP Selice a Mordano;
 - SP 54 da Imola a Mordano;
- f) **tutte le altre strade non individuate nella tav. 4 e non comprese nei livelli di cui sopra sono da considerarsi strade di rilievo comunale, fermo restando che fra di esse sono comprese anche le restanti strade di proprietà della Provincia non individuate nella precedente elencazione:** (si elencano soltanto le Provinciali)
 - SP 14 Valsanterno;
 - SP 15 Bordona;
 - SP 17 Casalfiumanese;
 - SP 32 Mordano-Bagnara;
 - SP 33 Casolana;
 - SP 34 Gesso;
 - SP 35 Sassonero;
 - SP 50 Sant'Antonio;
 - SP 56 Dozza;
 - SP 80 Cardinala.

4. STATO DELLA CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE DEI COMUNI DEL NUOVO CIRCONDARIO IMOLESE

La classificazione funzionale delle strade comunali e la delimitazione dei centri abitati, come precedentemente affermato, sono atti di competenza dei Comuni, ma non tutti, nel Nuovo Circondario Imolese, vi hanno provveduto.

Infatti, dalla raccolta dei dati relativi allo stato della classificazione delle strade e della delimitazione dei centri abitati in possesso dei suddetti Comuni, si sono riscontrate situazioni molto diversificate: alcuni hanno ottemperato a tali incombenze ma in modo non del tutto coerente con le specifiche di cui all'art. 2 comma 3 del CdS, alcuni si sono limitati ad una mera suddivisione delle strade in "comunali" interne ed esterne al centro abitato e "vicinali", senza classificarle secondo le tipologie indicate nel citato art. 2 comma 2.

I Comuni di Imola e Castel San Pietro Terme si sono dotati di PGU.

In particolare i Comuni hanno provveduto come segue:

- Borgo Tossignano: delimitazione dei centri abitati, elencazione delle strade comunali suddivise in urbane ed extraurbane;
- Casalfiumanese: delimitazione dei centri abitati, stradario ed elencazione delle strade comunali suddivise in urbane, extraurbane e vicinali;
- Castel del Rio: classificazione delle strade in comunali, urbane, extraurbane e vicinali;
- Castel Guelfo: delimitazione del centro abitato;
- Castel San Pietro Terme: delimitazione dei centri abitati, Piano Generale del Traffico Urbano comprendente la classificazione delle strade, declassificazione delle porzioni interne ai centri abitati delle strade SS 9, SP 19, SP 21 a comunali, accertamento del tipo di strade comunali extraurbane e strade vicinali in funzione della distanza dai confini stradali;
- Dozza: delimitazione dei centri abitati, elenco strade comunali;
- Fontanelice: delimitazione del centro abitato, classificazione delle strade comunali suddivise in urbane, extraurbane e vicinali e, nel PRG, in C e F;
- Imola: delimitazione del centro abitato, Piano Generale del Traffico Urbano comprendente la classificazione delle strade, stradario completo di planimetrie riportanti i nominativi delle strade comunali;
- Medicina: individuazione nel vigente PRG delle varie classi stradali come segue: "C strade extraurbane secondarie" le SP 3, SP 19, SP 253, "E strade urbane di quartiere" quelle indicate con apposita simbologia nella tavola n. 1 del PRG, "F strade locali" urbane ed extraurbane le restanti strade, declassificazione di alcuni tratti delle strade SP 19, SP 253, SP 3/3, SP 29/1, SP 51, a comunali, classificazione di nuovo tratto in variante della SP 19 Via San Carlo a provinciale, stradario;
- Mordano: delimitazione dei centri abitati, proposta di classificazione delle strade e relativa cartografia.

Pertanto, per i Comuni che ancora non hanno provveduto alla classificazione delle strade, o che tale classificazione non risulta del tutto conforme a quanto prescritto dal CdS, si propone una classificazione ex novo condivisa.

Non hanno ancora provveduto alla classificazione delle strade di competenza ricadenti nel territorio circondariale all'esterno dei centri abitati, nemmeno l'ANAS per la Via Emilia e la Provincia di Bologna per le strade provinciali, tuttavia, pur non essendo ancora stato formalizzato un documento ufficiale, tali strade sono di fatto considerate come fossero classificate di tipologia "C extraurbana secondaria".

Tale ipotesi di classificazione è pienamente condivisibile in quanto, secondo le declaratorie dell'art. 2 comma 3 del CdS, nessuna di tali aree di circolazione extraurbane presenti sul territorio circondariale corrisponde alle caratteristiche previste per la tipologia "B strade extraurbane principali".

Le strade statali e provinciali ricadenti nel territorio circondariale sono le seguenti:

- SS 9 dal confine con Ozzano al confine con la provincia di Ravenna;
- SP 253 (ex SS) dal confine con Budrio al confine con la Provincia di Ravenna;
- SP 610 (ex SS) dal confine con la Provincia di Firenze al confine con la Provincia di Ravenna;
- SP 3/2 dalla SP 253 al confine con Budrio;
- SP 3/3 dalla SP 3/2 alla SP 253;
- SP 19 da Castel San Pietro Terme alla SP 3;
- SP 14 da Imola a Borgo Tossignano;
- SP 15 da Castel del Rio alla SP 21;
- SP 17 dalla SP 610 alla Piazza Cavalli in Casalfiumanese;
- SP 19 dalla SS 9 alla SP 253;
- SP 21 da Castel San Pietro al confine con la Toscana;
- SP 29 da Medicina al confine con Argenta a est e al confine con Molinella a nord;
- SP 30 da Toscanella alla SP 253;
- SP 31 dalla SP 51 al confine con Ozzano;
- SP 32 da Mordano al confine con Bagnara;
- SP 33 da Fontanelice al confine con Casola Valsenio;
- SP 34 da Fontanelice alla SP 21;
- SP 35 da Sassoleone al confine con Monterenzio;
- SP 50 dalla SP 29 alla SP 80;
- SP 51 da Castel Guelfo alla SP 610;
- SP 53 dalla SP 54 alla SP 610;
- SP 54 da Imola al confine con Massa Lombarda;
- SP 56 dalla Via Emilia a Dozza;
- SP 80 dalla SP 50 al confine con la provincia di Ravenna.

Nei casi in cui le strade di cui sopra costituiscono "tratti interni" di centri abitati con popolazione inferiore a diecimila abitanti alla classificazione provvede il comune.

5. PROPOSTA DI CLASSIFICAZIONE

Il criterio di valutazione adottato nella presente proposta di classificazione, è improntato ad una obiettiva interpretazione delle norme citate, tenuto conto del fatto che le reali caratteristiche delle varie strade esistenti nel territorio in questione sono eterogenee e di difficile collocazione all'interno delle tipologie dettate dall'art. 2 comma 3 del CdS. Infatti, se ad esempio risulta abbastanza facile individuare la tipologia funzionale di una "strada urbana di quartiere" in base alla effettiva azione di collegamento fra quartieri interni ai centri abitati da essa svolta, non altrettanto facile è attribuire a detta strada la tipologia "E strada urbana di quartiere" in base alle indicazioni dettate dall'art. 2 comma 3 del CdS che difficilmente rispecchiano le reali caratteristiche della rete viabile esistente.

Va comunque precisato che per la redazione dei Piani Urbani del Traffico, il Ministero dei Lavori Pubblici ed il CNR hanno dettato norme improntate ad una migliore identificazione delle varie tipologie di strade introducendo elementi di valutazione di carattere oggettivo quali la larghezza ed il numero delle carreggiate e delle corsie che caratterizzano la piattaforma stradale, la qualità e organizzazione delle intersezioni, la presenza di accessi privati, la presenza di aree di parcheggio in prospicenza delle strade stesse con eventuali corsie di manovra, e di opportunità quali il volume e le componenti di traffico e relative categorie ammissibili e la limitazione della velocità di percorrenza.

5.1 BORGO TOSSIGNANO

Per il Comune di Borgo Tossignano (popolazione inferiore a diecimila abitanti) si propone la seguente classificazione:

- strada provinciale n. 610 Via Montanara nord: "C extraurbana secondaria";
- strada provinciale n. 14 Via Codrignano: "C extraurbana secondaria";
- strada provinciale n. 14 Via Codrignano all'interno del centro abitato: "E urbana di quartiere";
- strada comunale Via Palazzina (Codrignano) all'interno del centro abitato: "E urbana di quartiere";
- strada comunale Via XX Settembre (Tossignano) all'interno del centro abitato: "E urbana di quartiere";
- strada provinciale n. 610 Via Montanara nord, Via Garibaldi, Via Mazzini, Via Montanara sud all'interno del centro abitato: "E urbana di quartiere";
- strada provinciale n. 14 Via XX Settembre all'interno del centro abitato: "E urbana di quartiere";
- tutte le strade comunali sia all'interno che all'esterno dei centri abitati: "F locale urbana o extraurbana".

5.2 CASALFIUMANESE

Per il Comune di Casalfiumanese (popolazione inferiore a diecimila abitanti) si propone la seguente classificazione:

- strada provinciale n. 610 Via Montanara: "C extraurbana secondaria";
- strada provinciale n. 15 Via Bordona: "C extraurbana secondaria";
- strada provinciale n. 21 Via Sillaro: "C extraurbana secondaria";
- strada provinciale n. 34 Via gesso: "C extraurbana secondaria";

- strada provinciale n. 610 Via Montanara all'interno del centro abitato del Capoluogo: "E urbana di quartiere";
- strada provinciale n. 17 Via A. Costa all'interno del centro abitato del Capoluogo: "E urbana di quartiere";
- strada provinciale n. 21 Via Sillaro all'interno del centro abitato di Sassoleone: "E urbana di quartiere";
- strada provinciale n. 21 Via Sillaro all'interno del centro abitato di San Martino in Pedriolo (Via Viara): "E urbana di quartiere";
- strada comunale Via Di Vittorio: "E urbana di quartiere";
- tutte le altre strade comunali sia all'interno che all'esterno dei centri abitati: "F locale urbana o extraurbana".

5.3 CASTEL DEL RIO

Per il Comune di Castel del Rio (popolazione inferiore a diecimila abitanti) si propone la seguente classificazione:

- strada provinciale n. 610 Via Montanara: "C extraurbana secondaria";
- strada provinciale n. 15 Via Bordona: "C extraurbana secondaria";
- strada provinciale n. 21 Via Sillaro: "C extraurbana secondaria";
- strada provinciale n. 610 Via Montanara, Via Roma, Piazza Repubblica all'interno del centro abitato: "E urbana di quartiere";
- tutte le strade comunali sia all'interno che all'esterno dei centri abitati: "F locale urbana o extraurbana".

5.4 CASTEL GUELFO

Per il Comune di Castel Guelfo (popolazione inferiore a diecimila abitanti) si propone la seguente classificazione:

- strada provinciale n. 253 Via San Vitale: "C extraurbana secondaria";
- strada provinciale n. 30 Via Dozza: "C extraurbana secondaria";
- strada provinciale n. 31 Via Poggio, Via Picchio, Via Larga, Via Medesano: "C extraurbana secondaria";
- strada provinciale n. 51 Via Medesano, Via Stradone, Via Nuova: "C extraurbana secondaria";
- strada provinciale n. 51 Via Stradone, Piazza Alighieri, Via Martiri, Via Nuova all'interno del centro abitato: "E urbana di quartiere";
- strada comunale largo XXV aprile all'interno del centro abitato: "E urbana di quartiere";
- strada provinciale n. 31 Via Poggio all'interno del centro abitato di Poggio piccolo: "E urbana di quartiere";
- tutte le strade comunali sia all'interno che all'esterno dei centri abitati: "F locale urbana o extraurbana".

5.5 CASTEL SAN PIETRO TERME

Per il Comune di Castel San Pietro Terme (popolazione superiore a diecimila abitanti) si ripropone la classificazione prevista dal Piano Generale del Traffico Urbano redatto dal Comune, non tenendo comunque conto della viabilità programmata ma non ancora realizzata e con le seguenti variazioni:

- modifica della tipologia "D strade urbane di scorrimento" adottata dal PGTU citato per la SS 9, per la SP 21, per la SP 19, per la SC Via Moro, per la SC Via Torrocelli, per la SC Via Scania nel tratto compreso fra le Vie Moro e Torricelli, con la tipologia "C extraurbana secondaria", ritenendo la classificazione attuale non consona alla declaratoria dell'art. 2 comma 3 del CdS.

La classificazione proposta è pertanto la seguente:

- strada statale n. 9 Via Emilia all'esterno del centro abitato del Capoluogo: "C extraurbana secondaria";
- strada statale n. 9 Via Emilia levante e ponente all'esterno del centro abitato di Osteria Grande: "C extraurbana secondaria";
- strada provinciale n. 19 Via Cova, Nuova San Carlo all'esterno del centro abitato del Capoluogo: "C extraurbana secondaria";
- strada provinciale n. 21 Via Viara all'esterno del centro abitato del Capoluogo: "C extraurbana secondaria";
- strada comunale Via Scania all'esterno del centro abitato del Capoluogo: "C extraurbana secondaria";
- strada comunale Via Emilia ponente all'interno del centro abitato del Capoluogo: "E urbana di quartiere";
- strada comunale Via Repubblica all'interno del centro abitato del Capoluogo: "E urbana di quartiere";
- strada comunale Via Cova: all'interno del centro abitato del Capoluogo: "E urbana di quartiere";
- strada comunale Via Oriani all'interno del centro abitato del Capoluogo: "E urbana di quartiere";
- strada comunale Via Carducci all'interno del centro abitato del Capoluogo: "E urbana di quartiere";
- strada comunale Via Costa all'interno del centro abitato del Capoluogo: "E urbana di quartiere";
- strada comunale Piazzale Vittorio Veneto all'interno del centro abitato del Capoluogo: "E urbana di quartiere";
- strada comunale Viale Terme all'interno del centro abitato del Capoluogo: "E urbana di quartiere";
- strada comunale Via Viara all'interno del centro abitato del Capoluogo: "E urbana di quartiere";
- strada comunale Via Moro all'interno del centro abitato del Capoluogo: "E urbana di quartiere";
- strada comunale Via Scania all'interno del centro abitato del Capoluogo: "E urbana di quartiere";
- strada comunale Via Marconi all'interno del centro abitato del Capoluogo: "E urbana di quartiere";
- strada comunale Via Torricelli all'interno del centro abitato del Capoluogo: "E urbana di quartiere";
- strada comunale Viale Roma all'interno del centro abitato del Capoluogo: "E urbana di quartiere";
- strada statale n. 9 Via Emilia all'interno del centro abitato di Osteria Grande: "E urbana di quartiere";
- strada comunale Via Broccoli all'interno del centro abitato di Osteria Grande: "E urbana di quartiere";

- strada comunale Via Calabria all'interno del centro abitato di Osteria Grande: "E urbana di quartiere";
- strada comunale Via San Giovanni Bosco all'interno del centro abitato di Osteria Grande: "E urbana di quartiere";
- strada comunale Via Abruzzo all'interno del centro abitato di Osteria Grande: "E urbana di quartiere";
- strada comunale Via Lombardia all'interno del centro abitato di Osteria Grande: "E urbana di quartiere";
- strada comunale Via Piemonte all'interno del centro abitato di Osteria Grande: "E urbana di quartiere";
- tutte le altre strade comunali non comprese nelle precedenti sia all'interno che all'esterno dei centri abitati: "F locale urbana o extraurbana".

5.6 DOZZA

Per il Comune di Dozza (popolazione inferiore a diecimila abitanti) si propone la seguente classificazione:

- strada statale n. 9 Via Emilia levante e ponente all'esterno del centro abitato di Toscanella: "C extraurbana secondaria";
- strada provinciale n. 56 Via Calanco all'esterno del centro abitato del Capoluogo: "C extraurbana secondaria";
- strada provinciale n. 30 Via di Mezzo all'esterno del centro abitato di Toscanella: "C extraurbana secondaria";
- strada statale n. 9 Via Emilia all'interno del centro abitato di Toscanella: "E urbana di quartiere";
- strada provinciale n. 30 Via di Mezzo all'interno del centro abitato di Toscanella: "E urbana di quartiere";
- strada provinciale n. 56 Via Calanco all'interno del centro abitato del Capoluogo: "E urbana di quartiere";
- strada comunale Via Poggiaccio all'interno del centro abitato di Toscanella: "E urbana di quartiere";
- strada comunale Via Nuova Sabbioso all'interno del centro abitato di Toscanella: "E urbana di quartiere";
- strada comunale Via Scossabrillo all'interno del centro abitato di Toscanella: "E urbana di quartiere";
- strada comunale Via Santi, Via Di Vittorio all'interno del centro abitato di Toscanella: "E urbana di quartiere";
- tutte le altre strade comunali sia all'interno che all'esterno dei centri abitati: "F locale urbana o extraurbana".

5.7 FONTANELICE

Per il Comune di Fontanelice (popolazione inferiore a diecimila abitanti) si propone la seguente classificazione:

- strada provinciale n. 610 Via Montanara all'esterno del centro abitato: "C extraurbana secondaria";
- strada provinciale n. 33 Via Renana all'esterno del centro abitato: "C extraurbana secondaria";
- strada provinciale n. 34 Via Monte la pieve all'esterno del centro abitato: "C extraurbana secondaria";

- strada provinciale n. 610 Via Montanara levante e ponente, Corso Europa all'interno del centro abitato: "E urbana di quartiere";
- strada provinciale n. 33 Via Alighieri all'interno del centro abitato: "E urbana di quartiere";
- strada provinciale n. 34 Via Santerno all'interno del centro abitato: "E urbana di quartiere";
- tutte le strade comunali sia all'interno che all'esterno dei centri abitati: "F locale urbana o extraurbana".

5.8 IMOLA

Per il Comune di Imola (popolazione superiore a diecimila abitanti) si propone la classificazione prevista dal Piano Generale del Traffico Urbano redatto dal Comune non tenendo comunque conto della viabilità programmata ma non ancora realizzata e con le seguenti variazioni:

- modifica della tipologia "B strada extraurbana principale" adottata dal PGTU citato per la SS 9 all'esterno del centro abitato del Capoluogo con la tipologia "C extraurbana secondaria", ritenendo la classificazione attuale non consona alla declaratoria dell'art. 2 comma 3 del CdS;
- raggruppamento - per semplificazione - della classificazione intermedia "F1, F4, F5," (adottata nel citato PGTU secondo quanto previsto dal Ministero dei Lavori Pubblici con le "Direttive per la redazione dei Piani Urbani del Traffico" e dal DM in data 5.11.2001 con le "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade) in un'unica tipologia "F locale urbana" essendo stata prevista - tale classificazione intermedia - per un mero fatto funzionale dovuto alla particolare collocazione delle strade nell'ambito urbano, allo stato di permeabilità delle stesse ed alle proprie caratteristiche intrinseche ed estrinseche e quindi valida per una maggiore razionalizzazione dell'assetto viabile, ma non necessaria per lo scopo prefissato con la presente classificazione. Si mantiene comunque la sub classificazione "F3 urbana locale interzonale primaria" in quanto intermedia tra le tipologie "E" ed "F" e quindi ritenuta idonea per la dimensione del Comune.
- La classificazione proposta è pertanto la seguente:
- strada statale n. 9 Via Emilia all'esterno del centro abitato: "C extraurbana secondaria";
- strada provinciale n. 610 Via Provinciale Selice all'esterno del centro abitato: "C extraurbana secondaria";
- strada provinciale n. 54 Via Lughese all'esterno del centro abitato: "C extraurbana secondaria";
- strada provinciale n. 50 Via Benelli all'esterno del centro abitato: "C extraurbana secondaria";
- strada provinciale n. 80 Via Cardinala all'esterno del centro abitato: "C extraurbana secondaria";
- strada provinciale n. 51 Via Nuova all'esterno del centro abitato: "C extraurbana secondaria";
- strada provinciale n. 14 Via Codrignano all'esterno del centro abitato: "C extraurbana secondaria";
- strada provinciale n. 30 Via Di Dozza all'esterno del centro abitato: "C extraurbana secondaria";
- strada provinciale n. 253 Via San Vitale all'esterno del centro abitato: "C extraurbana secondaria";

- strada comunale Via Correcchio all'esterno del centro abitato: "C extraurbana secondaria";
- strada comunale Via Lasie all'esterno del centro abitato: "C extraurbana secondaria";
- strada comunale Via Casacce: "C extraurbana secondaria";
- strada comunale Via della Costituzione all'interno del centro abitato: "D urbana di scorrimento";
- strada comunale Via della Solidarietà all'interno del centro abitato: "D urbana di scorrimento";
- strada comunale Via della Cooperazione fino alla Via Di Vittorio all'interno del centro abitato: "D urbana di scorrimento";
- strada comunale Via della Cooperazione da Via Di Vittorio a via I° Maggio all'interno del centro abitato: "E urbana di quartiere";
- strada comunale Via I° Maggio all'interno del centro abitato: "E urbana di quartiere";
- strada comunale Via Lasie all'interno del centro abitato: "E urbana di quartiere";
- strada comunale Via Provinciale Selice da Via Lasie al cartello di delimitazione del centro abitato: "E urbana di quartiere";
- strada comunale Via Pisacane da Via della Resistenza al cartello di delimitazione del centro abitato: "E urbana di quartiere";
- strada comunale Via Amendola da Via della Cooperazione al cartello di delimitazione del centro abitato: "E urbana di quartiere";
- strada provinciale n. 253 Via San Vitale all'interno del centro abitato di Sesto Imolese: "F3 urbana locale interzonale primaria";
- strada provinciale n. 610 Via Montanara all'interno del centro abitato di Linaro: "F3 urbana locale interzonale primaria";
- strada provinciale n. 610 Via Montanara all'interno del centro abitato di Ponticelli: "F3 urbana locale interzonale primaria";
- strada provinciale n. 610 Via Montanara all'interno del centro abitato di Fabbrica: "F3 urbana locale interzonale primaria";
- strada comunale Via Correcchio all'interno del centro abitato di Sasso Morelli: "F3 urbana locale interzonale primaria";
- strada comunale Via Sasso Morelli all'interno del centro abitato di Sasso Morelli: "F3 urbana locale interzonale primaria";
- strada comunale Via Bicocca all'interno del centro abitato: "F3 urbana locale interzonale primaria";
- strada comunale Via Gambellara all'interno del centro abitato: "F3 urbana locale interzonale primaria";
- strada comunale Via Molino Rosso all'interno del centro abitato: "F3 urbana locale interzonale primaria";
- strada comunale Via Selice da Via della Resistenza a Via Fossetta Selice all'interno del centro abitato: "F3 urbana locale interzonale primaria";
- strada comunale Via Provinciale Selice da Via Fossetta Selice a Via Lasie all'interno del centro abitato: "F3 urbana locale interzonale primaria";
- strada comunale Via Romagnoli all'interno del centro abitato: "F3 urbana locale interzonale primaria";
- strada comunale Via Allende all'interno del centro abitato: "F3 urbana locale interzonale primaria";

- strada comunale Via Bentivoglio all'interno del centro abitato: "F3 urbana locale interzonale primaria";
- strada comunale Via Togliatti da Via Bentivoglio a Via Allende all'interno del centro abitato: "F3 urbana locale interzonale primaria";
- strada comunale Via Morandi all'interno del centro abitato: "F3 urbana locale interzonale primaria";
- strada comunale Via Fermi all'interno del centro abitato: "F3 urbana locale interzonale primaria";
- strada comunale Via Di Vittorio all'interno del centro abitato: "F3 urbana locale interzonale primaria";
- strada comunale Via Turati all'interno del centro abitato: "F3 urbana locale interzonale primaria";
- strada comunale Via Patarini all'interno del centro abitato: "F3 urbana locale interzonale primaria";
- strada comunale Via Borghi all'interno del centro abitato: "F3 urbana locale interzonale primaria";
- strada comunale Via Vittime pozzo Becca all'interno del centro abitato: "F3 urbana locale interzonale primaria";
- strada comunale Viale Marconi all'interno del centro abitato: "F3 urbana locale interzonale primaria";
- strada comunale Via Galvani all'interno del centro abitato: "F3 urbana locale interzonale primaria";
- strada comunale Via Della Resistenza all'interno del centro abitato: "F3 urbana locale interzonale primaria";
- strada comunale Via Amendola da Via dell Cooperazione a Viale D'Agostino all'interno del centro abitato: "F3 urbana locale interzonale primaria";
- strada comunale Viale D'Agostino all'interno del centro abitato: "F3 urbana locale interzonale primaria";
- strada comunale Via San Benedetto all'interno del centro abitato: "F3 urbana locale interzonale primaria";
- strada comunale Via Pirandello all'interno del centro abitato: "F3 urbana locale interzonale primaria";
- strada comunale Via Graziadei all'interno del centro abitato: "F3 urbana locale interzonale primaria";
- tutte le strade comunali non comprese nelle precedenti sia all'interno che all'esterno dei centri abitati: "F locali".

5.9 MEDICINA

Per il Comune di Medicina (popolazione superiore a diecimila abitanti) si propone la seguente classificazione come prevista nel vigente PRG per quanto riguarda il Capoluogo e riclassificando le strade all'interno dei centri abitati minori:

- strada provinciale n. 253 Via San Vitale est - ovest all'esterno dei centri abitati del Capoluogo e di Ganzanigo: "C extraurbana secondaria";
- strada provinciale n. 3/2 Via Olmo, Trasversale di pianura all'esterno dei centri abitati del Capoluogo e di Ganzanigo: "C extraurbana secondaria";
- strada provinciale n. 50 Via Bassa all'esterno del centro abitato di Portonovo: "C extraurbana secondaria" e all'interno del centro abitato stesso: "E urbana di quartiere";

- strada provinciale n. 51 Via Sillaro all'esterno del centro abitato del Capoluogo: "C extraurbana secondaria";
- strada provinciale n. 19 Nuova San Carlo all'esterno del centro abitato del Capoluogo: "C extraurbana secondaria";
- strada provinciale n. 29/1 Via Canale all'esterno del centro abitato del Capoluogo: "C extraurbana secondaria";
- strada comunale San Vitale est e ovest all'interno del centro abitato del Capoluogo: "E urbana di quartiere";
- strada comunale Via Fava all'interno del centro abitato del Capoluogo: "E urbana di quartiere";
- strada comunale Via Resistenza all'interno del centro abitato del Capoluogo: "E urbana di quartiere";
- strada comunale Via Battisti all'interno del centro abitato del Capoluogo: "E urbana di quartiere";
- Strada comunale Via del Piano all'interno del centro abitato del Capoluogo: "E urbana di quartiere";
- Strada comunale Via Canale all'interno del centro abitato del Capoluogo: "E urbana di quartiere";
- strada Comunale Via Flosa all'interno del centro abitato del Capoluogo: "E urbana di quartiere";
- strada Comunale Via Togliatti all'interno del centro abitato del Capoluogo: "E urbana di quartiere";
- strada Comunale Via San Paolo all'interno del centro abitato del Capoluogo: "E urbana di quartiere";
- strada Comunale Via Saffi all'interno del centro abitato del Capoluogo: "E urbana di quartiere";
- strada Comunale Via Preti all'interno del centro abitato del Capoluogo: "E urbana di quartiere";
- strada Comunale Via Roslè all'interno del centro abitato del Capoluogo: "E urbana di quartiere";
- strada Comunale Via San Carlo all'interno del centro abitato del Capoluogo: "E urbana di quartiere";
- strada Comunale Viale Marconi all'interno del centro abitato del Capoluogo: "E urbana di quartiere";
- strada Comunale Via Matteotti all'interno del centro abitato del Capoluogo: "E urbana di quartiere";
- strada Comunale Via Libertà all'interno del centro abitato del Capoluogo: "E urbana di quartiere";
- strada provinciale n. 253 Via San Vitale all'interno del centro abitato di Ganzanigo: "E urbana di quartiere";
- strada Comunale Via Ganzanigo all'interno del centro abitato di Ganzanigo: "E urbana di quartiere";
- strada Comunale Via Pilastrino all'interno del centro abitato di Villa Fontana: "E urbana di quartiere";
- strada Comunale Via Fasanina all'interno del centro abitato del Capoluogo: "E urbana di quartiere";
- strada Comunale Via Dalla Valle all'interno del centro abitato di Villa Fontana: "E urbana di quartiere";

- strada Comunale Piazza Partecipanza all'interno del centro abitato di Villa Fontana: "E urbana di quartiere";
- strada Comunale Via Villafontana all'interno del centro abitato del Capoluogo: "E urbana di quartiere";
- strada Comunale Via Rossi all'interno del centro abitato di Villa Fontana: "E urbana di quartiere";
- strada provinciale n. 29/1 Via Sant'Antonio all'esterno del centro abitato di Sant'Antonio: "C extraurbana secondaria";
- strada provinciale n. 29/2 Via Cappelletti all'esterno del centro abitato di Sant'Antonio: "C extraurbana secondaria";
- strada provinciale n. 29/3 Via Idice all'esterno del centro abitato di Sant'Antonio: "C extraurbana secondaria";
- strada provinciale n. 29/1 Via Sant'Antonio all'interno del centro abitato di Sant'Antonio: "E urbana di quartiere";
- strada provinciale n. 29/2 Via Cappelletti all'interno del centro abitato di Sant'Antonio: "E urbana di quartiere";
- strada provinciale n. 29/3 Via Idice all'interno del centro abitato di Sant'Antonio: "E urbana di quartiere";
- strada Comunale Via Portonovo all'interno del centro abitato di Portonovo: "E urbana di quartiere";
- tutte le altre strade comunali non comprese nelle precedenti sia all'interno che all'esterno dei centri abitati: "F locale urbana o extraurbana".

5.10 MORDANO

Per il Comune di Mordano (popolazione inferiore a diecimila abitanti) si propone la seguente classificazione, già elaborata dal comune ma non ancora approvata dagli organi comunali competenti, previo raggruppamento - per semplificazione - e per le motivazioni su esposte, della classificazione intermedia F1, F3, F4, F5, F6, in "F locale" come previsto dal CdS e, obiettivamente, più adatte ad un Comune di maggiori dimensioni:

- strada provinciale n. 610 Via Provinciale Selice all'esterno dei centri abitati: "C extraurbana secondaria";
- strada provinciale n. 32 Via Ponte all'esterno del centro abitato del Capoluogo: "C extraurbana secondaria";
- strada provinciale n. 53 Via Cavallazzi, Via Fluno all'esterno dei centri abitati del Capoluogo e di Mordano: "C" extraurbana secondaria";
- strada provinciale n. 54 Via Lughese all'esterno del centro abitato del Capoluogo: "C extraurbana secondaria";
- strada provinciale n. 32 Via Ponte all'interno del centro abitato del Capoluogo: "E urbana di quartiere";
- strada provinciale n. 53 Via Cavallazzi all'interno del centro abitato del Capoluogo: "E urbana di quartiere";
- strada provinciale n. 54 Via Lughese nord e sud, Via Borgo Generale Vitali all'interno del centro abitato del Capoluogo: "E urbana di quartiere";
- strada comunale Via Lume all'interno del centro abitato di Bubano: "E urbana di quartiere";

- strada comunale Via San Francesco all'interno del centro abitato di Bubano: "E urbana di quartiere";
- tutte le altre strade comunali non comprese nelle precedenti sia all'interno che all'esterno dei centri abitati: "F locale urbana o extraurbana".

La delimitazione dei centri abitati e la classificazione delle strade dei Comuni del Nuovo Circondario Imolese è supportata dalla allegata cartografia in scala 1:25.000.

GRAFICO RAPPRESENTATIVO DELLA PIATTAFORMA STRADALE

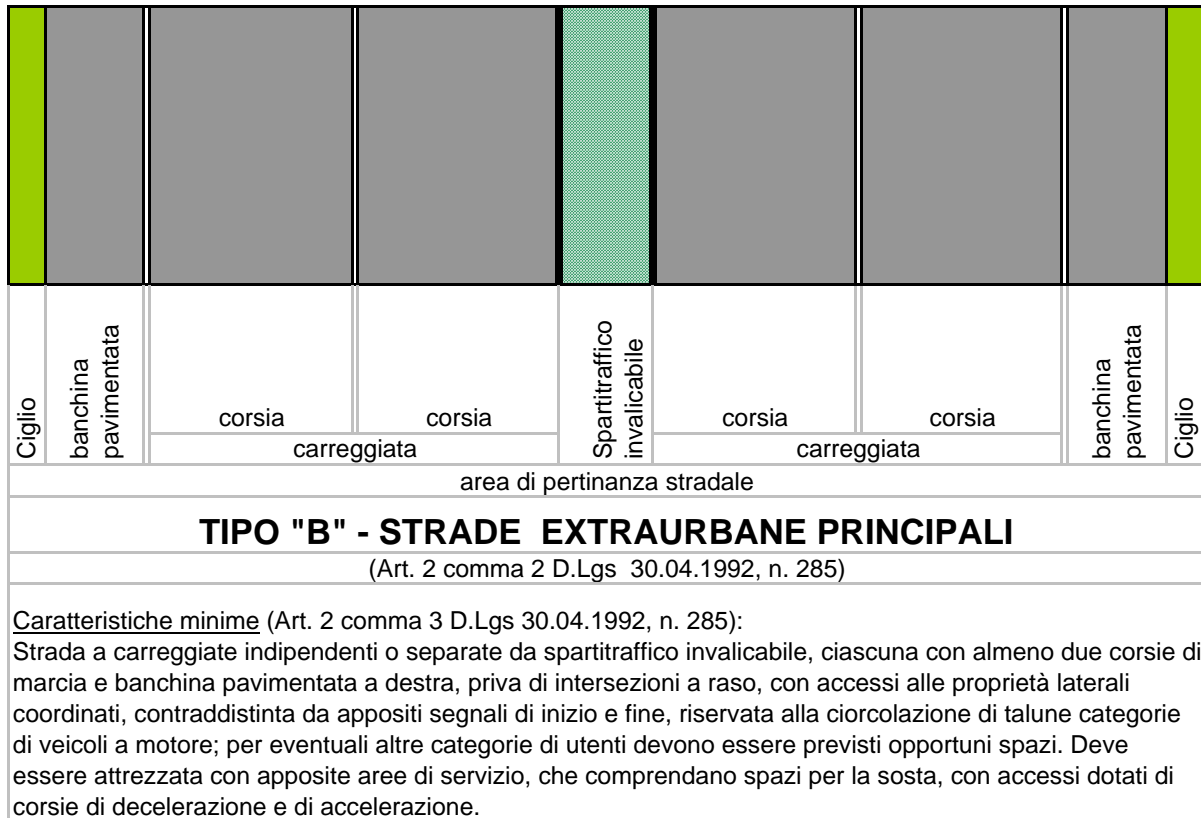


GRAFICO RAPPRESENTATIVO DELLA PIATTAFORMA STRADALE

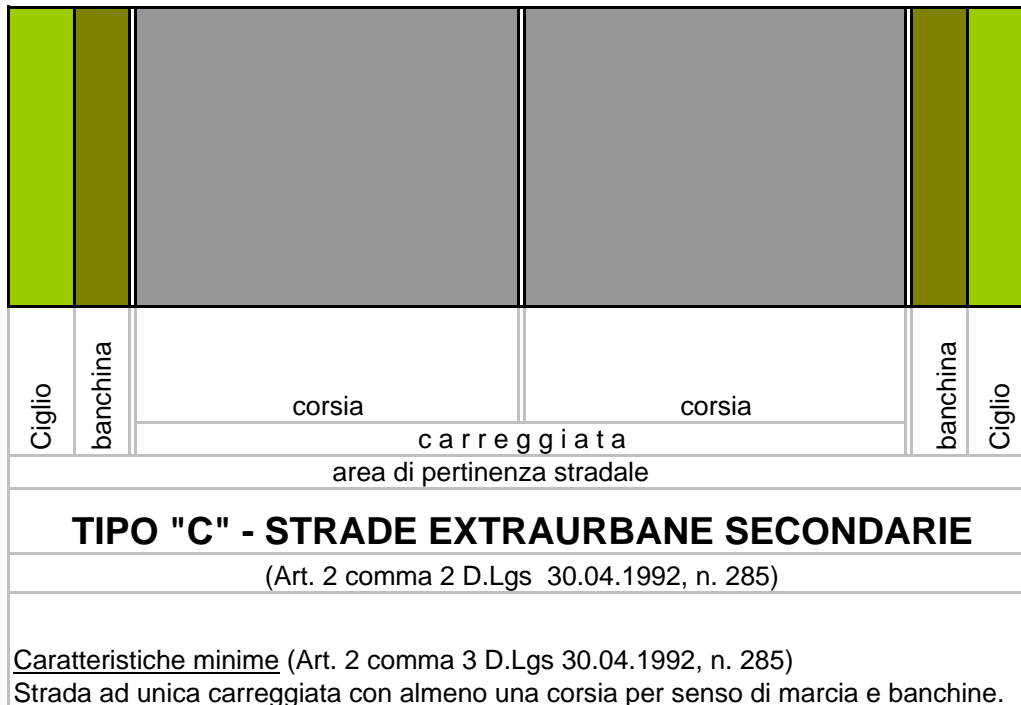


GRAFICO RAPPRESENTATIVO DELLA PIATTAFORMA STRADALE

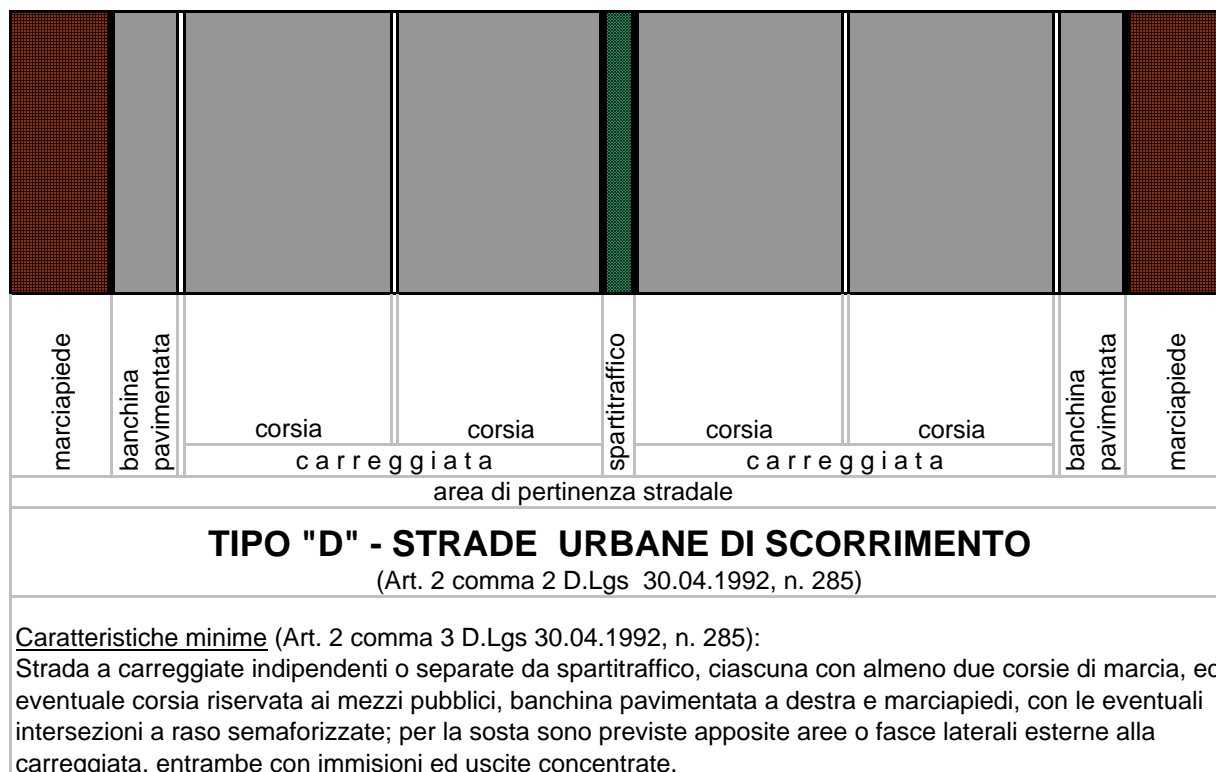


GRAFICO RAPPRESENTATIVO DELLA PIATTAFORMA STRADALE

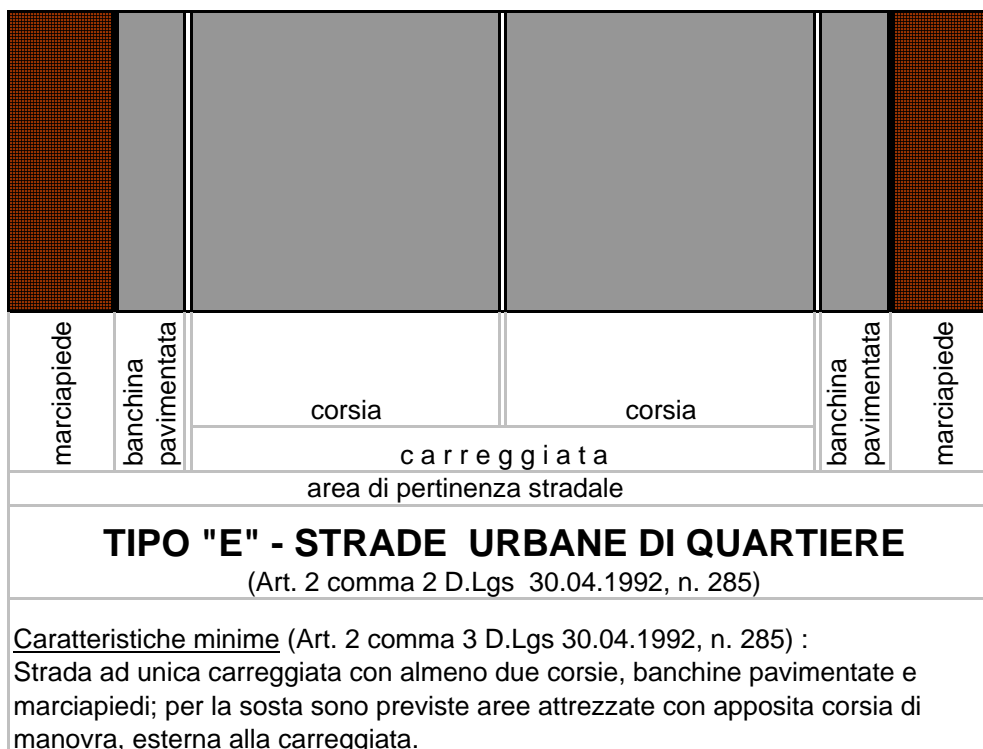


GRAFICO RAPPRESENTATIVO DELLA PIATTAFORMA STRADALE

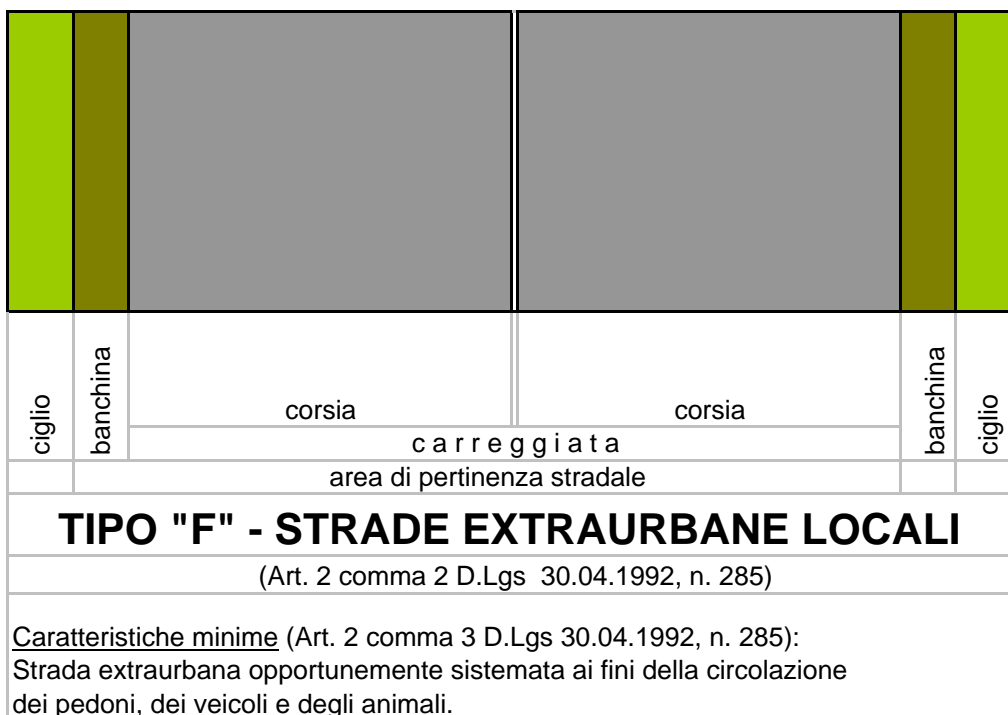


GRAFICO RAPPRESENTATIVO DELLA PIATTAFORMA STRADALE

