

ITINERARIO INTERNAZIONALE E78

S.G.C. GROSSETO - FANO

ADEGUAMENTO A 4 CORSIE

NEL TRATTO GROSSETO - SIENA (S.S. 223 "DI PAGANICO")

DAL KM 41+600 AL KM 53+400 - LOTTO 9

PROGETTO ESECUTIVO

COD. **FI15**

PROGETTAZIONE: ATI SINTAGMA - GDG - ICARIA

IL RESPONSABILE DELL'INTEGRAZIONE DELLE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE:

Dott. Ing. Nando Granieri
Ordine degli Ingegneri della Prov. di Perugia n° A351

IL PROGETTISTA:

Dott. Ing. Federico Durastanti
Ordine degli Ingegneri della Prov. di Terni n° A844

IL GEOLOGO:

Dott. Geol. Giorgio Cerquiglini
Ordine dei Geologi della Regione Umbria n°108

IL R.U.P.

Dott. Ing.
Raffaele Franco Carso

IL COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE:

Dott. Ing. Filippo Pambianco
Ordine degli Ingegneri della Prov. di Perugia n° A1373

PROTOCOLLO

DATA

IL GRUPPO DI PROGETTAZIONE:

MANDATARIA:

MANDANTI:



Dott. Ing. N. Granieri
Dott. Arch. N. Kamenicky
Dott. Ing. V. Truffini
Dott. Arch. A. Bracchini
Dott. Ing. F. Durastanti
Dott. Ing. E. Bartolucci
Dott. Geol. G. Cerquiglini
Geom. S. Scopetta
Dott. Ing. L. Sbrenna
Dott. Ing. E. Sellari
Dott. Ing. L. Dinelli
Dott. Ing. L. Nani
Dott. Ing. F. Pambianco
Dott. Agr. F. Berti Nulli

Dott. Ing. D. Carlacchini
Dott. Ing. S. Sacconi
Dott. Ing. G. Cordua
Dott. Ing. V. De Gori
Dott. Ing. C. Consorti
Dott. Ing. F. Dominici

Dott. Ing. V. Rotisciani
Dott. Ing. F. Macchioni
Geom. C. Vischini
Dott. Ing. V. Piunno
Dott. Ing. G. Pulli
Geom. C. Sugaroni



PROGETTO STRADALE

VIABILITA' PODERALI

Relazione illustrativa viabilità poderali

CODICE PROGETTO

NOME FILE

REVISIONE

SCALA:

PROGETTO LIV. PROG. N. PROG.

L O F I 1 5 E 1 9 0 1

CODICE ELAB. **S 0 0 P S 1 8 T R A R E 0 1**

A

-

REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
A	Integrazione documentale (IDVIP 5406)	<i>Gen 2021</i>	<i>C. Sugaroni</i>	<i>F. Macchioni</i>	<i>N. Granieri</i>

RELAZIONE INTEGRATIVA PISTE DI CANTIERE E VIABILITÀ PODERALI

INDICE

1	DESCRIZIONE DELLE VIABILITA' PODERALI	2
1.1	VIABILITÀ PODERALE B	2
1.2	VIABILITÀ PODERALE D	3
1.3	VIABILITÀ PODERALE E	4
1.4	VIABILITÀ PODERALE F	4
1.5	VIABILITÀ PODERALE G	6
1.6	VIABILITÀ PODERALE H	6
1.7	VIABILITÀ PODERALE I	7
2	CONFRONTO TRA PD E PE	8
2.1	PISTA 1 – PROGETTO DEFINITIVO	8
2.2	PISTA 2– PROGETTO DEFINITIVO	9
2.3	PISTA 3– PROGETTO DEFINITIVO	10
2.4	PISTA 4– PROGETTO DEFINITIVO	11
3	SEZIONI TIPO DI PROGETTO	13
4	VERIFICA VISIBILITÀ INTERSEZIONI	15

1 DESCRIZIONE DELLE VIABILITÀ PODERALI

Le viabilità di seguito descritte sono di larghezza 4 o 6 m e hanno un pacchetto stradale composto da:

- strato in misto granulometrico con spessore compreso tra 20-40 cm
- strato in misto granulometrico con spessore compreso tra 0-200 cm

così come riportato nell'immagine seguente. Tutte le poderali, che rientrano all'interno della fascia di rispetto stradale, si sviluppano a piano campagna, tranne nei tratti in cui, per attraversare delle opere (quali, ad esempio, fossi o scatoari idraulici), sono state introdotti dei rilevati di approccio alle stesse.

Tali viabilità sono considerate come strade a destinazione particolare per le quali le caratteristiche compositive fornite dalla tabella 3.4a del D.M. 5/11/2001 e caratterizzate dal parametro “velocità di progetto” non sono applicabili.

Dal punto di vista altimetrico, in accordo con il D.M. 5/11/2001, le pendenze massime considerate sono pari al 15% salvo situazioni particolari.

Dal punto di vista planimetrico in accordo con l'Art.127 del DPR 495-1992 che al comma 1 riporta “Ogni veicolo a motore, o complesso di veicoli, compreso il relativo carico, deve potersi inscrivere in una corona circolare di raggio esterno 12,50 m e raggio interno 5,30 m”, i raggi di curvatura minimi utilizzati per tener conto dell'inscrivibilità in curva dei veicoli sono pari a 15 m

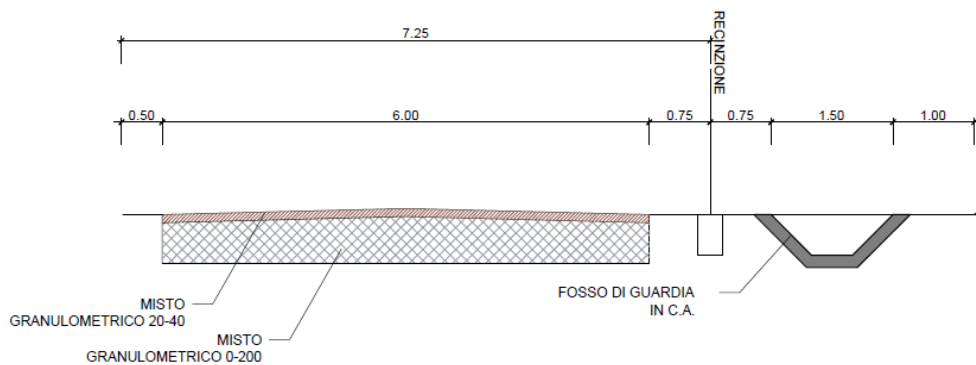


Figura 1 – Esempio di sezione tipo con ampiezza 6 m

1.1 VIABILITÀ PODERALE B

La viabilità poderale B si sviluppa dal km 42+260 al km 43+070, per una lunghezza complessiva di circa 810 m.

Tale viabilità viene realizzata per garantire l'accesso alle particelle 1-18-22 del Foglio 53 del Comune di Monticiano,) che altrimenti risulterebbero intercluse dalla realizzazione della nuova S.S. 223.

Per garantire la continuità di questa poderale è necessario scavalcare tre attraversamenti idraulici. Tali interferenze vengono risolte con la realizzazione di tre tombini (gli stessi che attraversano l'asse principale), due dei quali sono di tipo faunistico.

RELAZIONE INTEGRATIVA PISTE DI CANTIERE E VIABILITÀ PODERALI

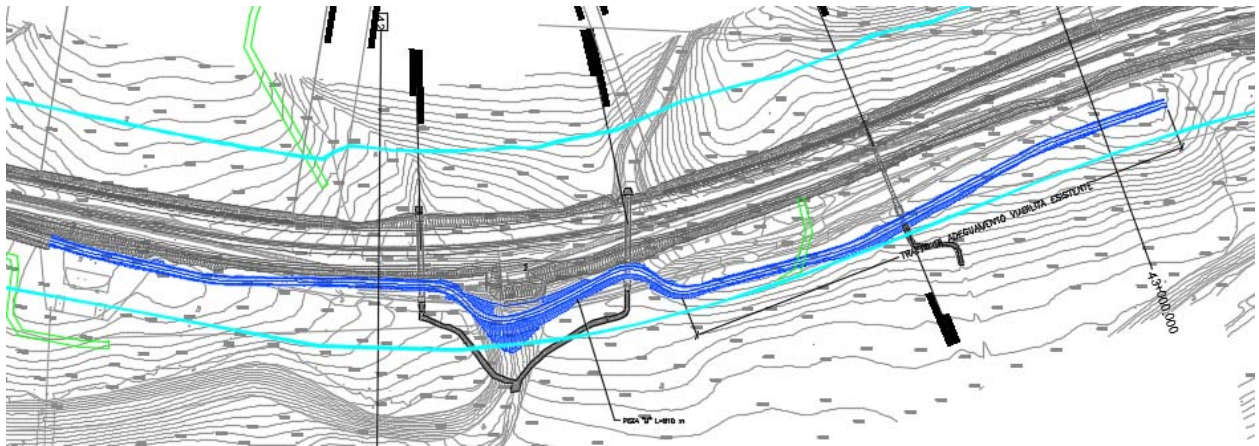


Figura 2 – Stralcio planimetrico viabilità Poderale B

Per minimizzare l’impatto ambientale, tale viabilità si sviluppa inizialmente a ridosso dell’asse principale mantenendo la quota dello stesso. All’altezza della vasca di raccolta delle acque di piattaforma la poderale risulta in rilevato in quanto è necessario scavalcare l’impluvio idraulico, dopodiché inizia a scendere, fino ad arrivare a piano campagna, e si distacca dall’asse principale per terminare sulla sede di una stradina sterrata esistente presente nella carta degli habitat Natura2000.

L’andamento altimetrico è caratterizzato da pendenze longitudinali massime del 7.4%, al fine di seguire meglio la morfologia del terreno, limitando quindi i dislivelli. I raccordi altimetrici hanno un raggio minimo di 200 m e un raggio massimo di 1000 m.

1.2 VIABILITÀ PODERALE D

La viabilità poderale D permette l’accesso alle seguenti particelle: particella 43, 65, 87 e 88 del Foglio 21 del Comune di Monticiano.

Si sviluppa dal km 44+140 al km 44+750 per una lunghezza di circa 610 m, come mostrato nell’immagine seguente.

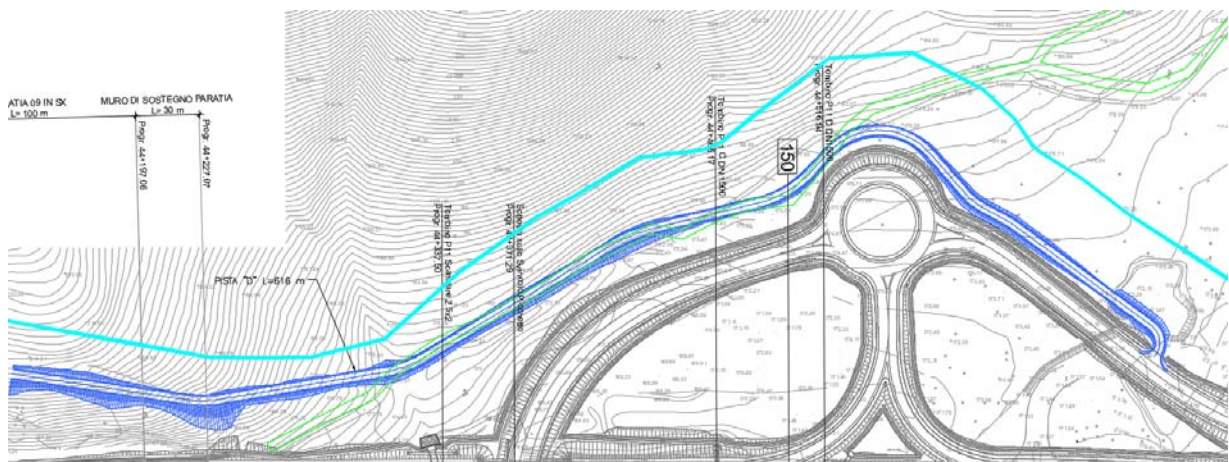


Figura 3 – Stralcio planimetrico viabilità Poderale D

RELAZIONE INTEGRATIVA PISTE DI CANTIERE E VIABILITÀ PODERALI

Nel primo tratto (quello più a Sud) si stacca dalla viabilità comunale 1, proseguendo in affiancamento ad essa, al fine di minimizzare l’impatto ambientale. Continua a Nord, in accostamento alla rotatoria dello svincolo Il Picchetto, per terminare al km 44+140.

La poderale non presenta alcuna interferenza con opere di attraversamento idraulico e nella parte centrale insiste su un tratto di viabilità locale esistente.

L’andamento altimetrico è caratterizzato da pendenze longitudinali massime del 22.9%, al fine di seguire meglio la morfologia del terreno, limitando quindi i dislivelli. I raccordi altimetrici sono caratterizzati da raggi pari a 150 e 300 m.

1.3 VIABILITÀ PODERALE E

La poderale E si sviluppa dal km 44+100 al km 44+390 per una lunghezza di circa 290 m e garantisce l’accesso alle particelle 68, 87, 65, 43, 15 del foglio 21 del Comune di Monticiano.

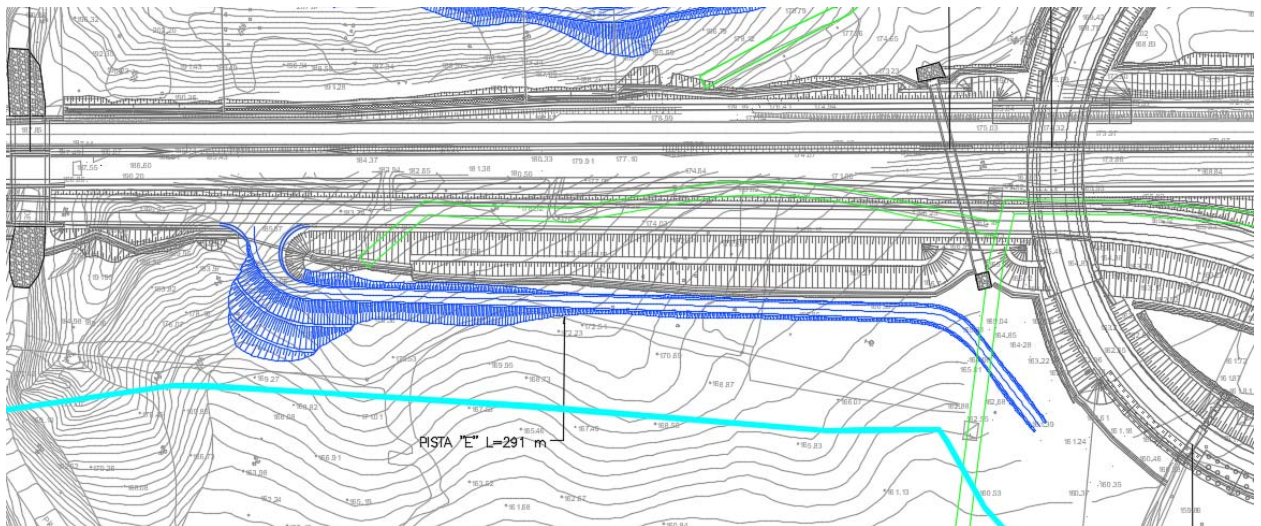


Figura 4 – Stralcio planimetrico viabilità Poderale E

Si sviluppa in affiancamento alla strada Vicinale 3 al fine di contenerne l’impatto ambientale.

Nella parte Sud la poderale è in rilevato per poi scendere nella parte Nord a piano campagna.

Non si rilevano interferenze con attraversamenti idraulici.

L’andamento altimetrico è caratterizzato da pendenze longitudinali massime del 15.1%, al fine di seguire meglio la morfologia del terreno, limitando quindi i dislivelli. I raccordi altimetrici sono caratterizzati da raggi pari a 300 m.

1.4 VIABILITÀ PODERALE F

La viabilità poderale F, è la viabilità che collega la zona delle risaie e che altrimenti rimarrebbe interclusa. La continuità Est-Ovest della zona delle risaie è garantita dal passaggio della poderale al di sotto del Viadotto Merse (nella parte Sud), mentre nella parte Nord la poderale si ricollega all’uscita del sottopasso sulla viabilità campestre.

La parte a Sud ha inizio dal km 45+270, arrivando fino al km 46+820 per una lunghezza di circa 1500 m.

RELAZIONE INTEGRATIVA PISTE DI CANTIERE E VIABILITÀ PODERALI

La poderale F si interrompe nella zona centrale per la presenza di un fosso idraulico, ma la continuità è comunque garantita sfruttando il guado e le viabilità già esistenti tracciate in verde.

La funzionalità dei due tombini (TM 13 e TM 15) presenti sull’asse principale, non è compromessa dalla poderale in quanto vanno a finire nel fosso prima dell’argine.

La viabilità poderale F è riportata nell’immagine che segue.

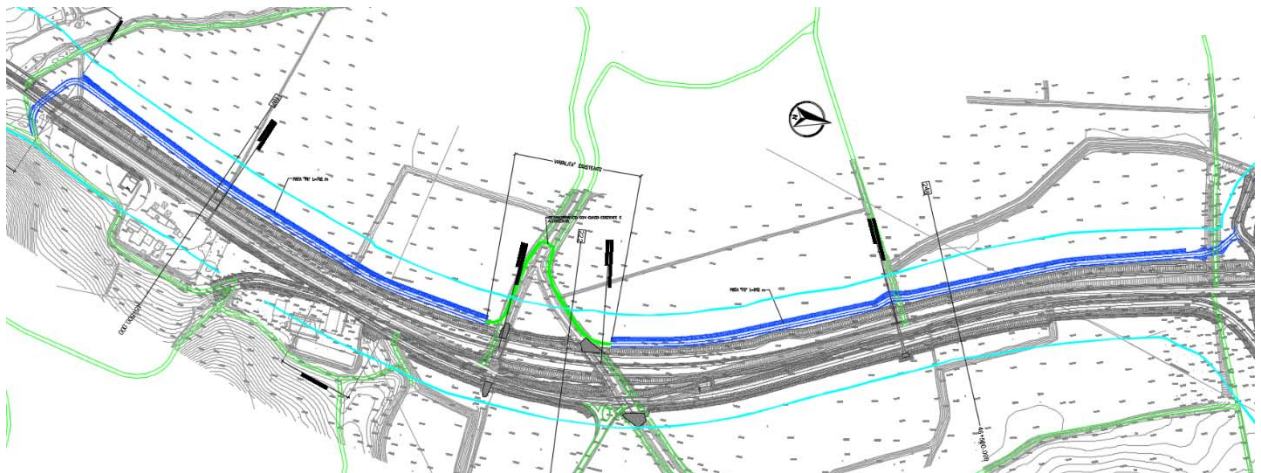


Figura 5 -Stralcio planimetrico viabilità Poderale F

Lo sviluppo è per la maggior parte in adiacenza al rilevato dell’asse principale al fine di contenere gli espropri e l’impatto ambientale. La quota della poderale è quella del piano campagna.

L’andamento altimetrico è caratterizzato da pendenze longitudinali massime del 14.8%, al fine di seguire meglio la morfologia del terreno, limitando quindi i dislivelli. I raccordi altimetrici sono caratterizzati da raggi massimi pari a 300 m e minimi pari a 30 m.

La sezione di tale viabilità, dato che ci si trova in prossimità di terreni adibiti a risaie, ha la seguente configurazione:

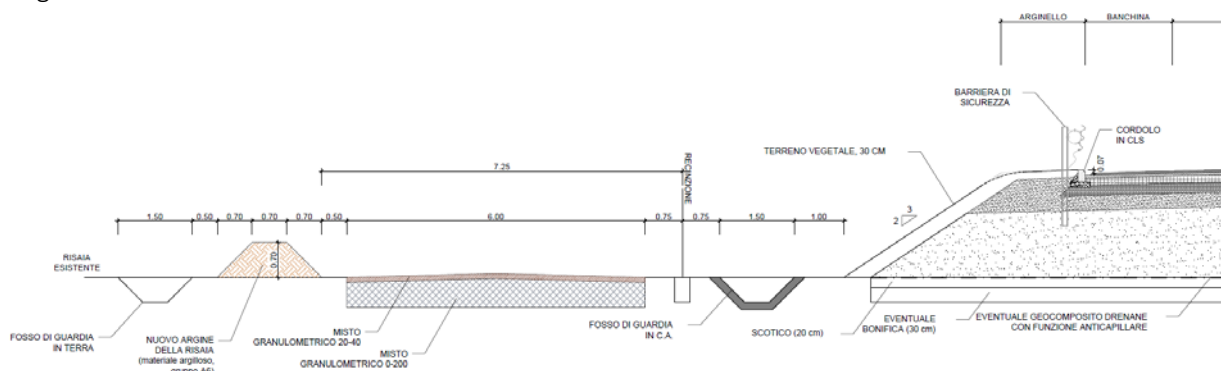


Figura 6 – Sezione tipo viabilità poderale zona risaia

1.5 VIABILITÀ PODERALE G

La poderale G ha inizio dal sottovia della viabilità campestre. Si sviluppa poi in adiacenza alla rampa dello svincolo e risulta necessaria affinché non rimangano intercluse le particelle: particelle 8, 22 e 24 del Foglio 35 del Comune di Murlo.

Per garantire la continuità della poderale è necessario scavalcare due attraversamenti idraulici. Tali interferenze sono risolte con la realizzazione di un ponticello e di un tombino (lo stesso che interessa l'asse principale).

Al fine di minimizzarne l'impatto ambientale la poderale si sviluppa per la maggior parte in affiancamento all'asse principale.

La lunghezza è di circa 900 m partendo dal km 46+880 al km 47+860.

L'andamento altimetrico è caratterizzato da pendenze longitudinali massime dell'11.4%, al fine di seguire meglio la morfologia del terreno, limitando quindi i dislivelli. I raccordi altimetrici sono caratterizzati da raggi minimi pari a 90 m e massimi pari a 300 m.

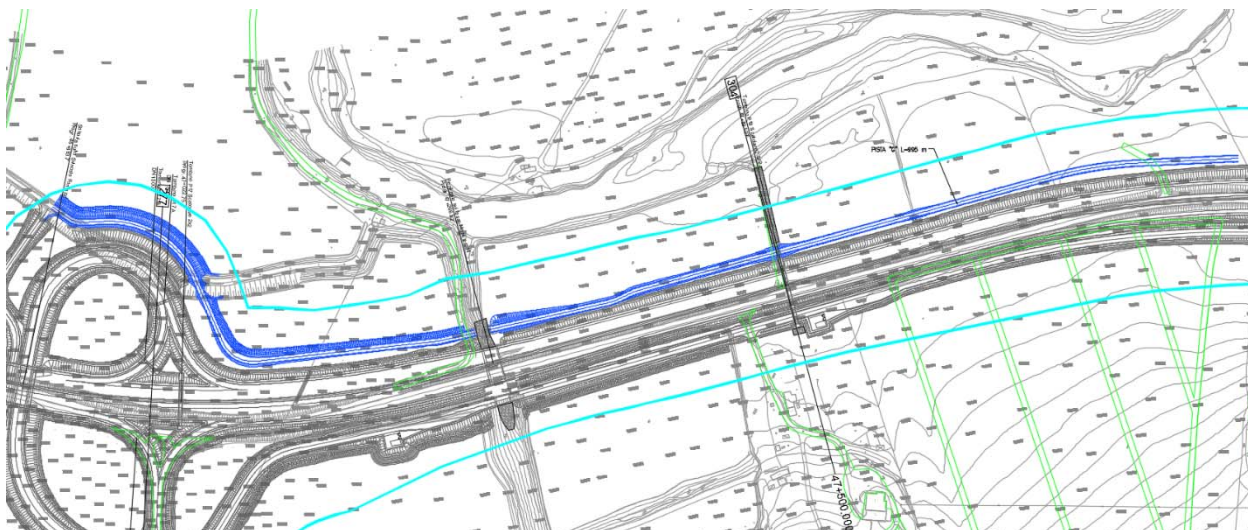


Figura 7 – Stralcio planimetrico viabilità Poderale G

1.6 VIABILITÀ PODERALE H

La viabilità poderale H è necessaria affinché le particelle 33, 73, 74, 75, 76 e 78 del Foglio 162 del Comune di Sovicille non rimangano intercluse. Questa ha una lunghezza di circa 500 m, a partire dal km 48+000 fino al km 48+500, dove si riallaccia viabilità esistente.

Lo sviluppo è per la maggior parte a piano campagna ed in accostamento al piede del rilevato dell'asse principale, per contenere quanto più possibile l'impatto ambientale.

Per evitare l'interruzione della poderale a causa di un attraversamento idraulico, è stato realizzato un tombino, lo stesso che attraversa l'asse principale.

L'andamento altimetrico è caratterizzato da pendenze longitudinali massime del 14.8%, al fine di seguire meglio la morfologia del terreno, limitando quindi i dislivelli. I raccordi altimetrici sono caratterizzati da raggi minimi pari a 100 m e massimi pari a 800 m.

RELAZIONE INTEGRATIVA PISTE DI CANTIERE E VIABILITÀ PODERALI

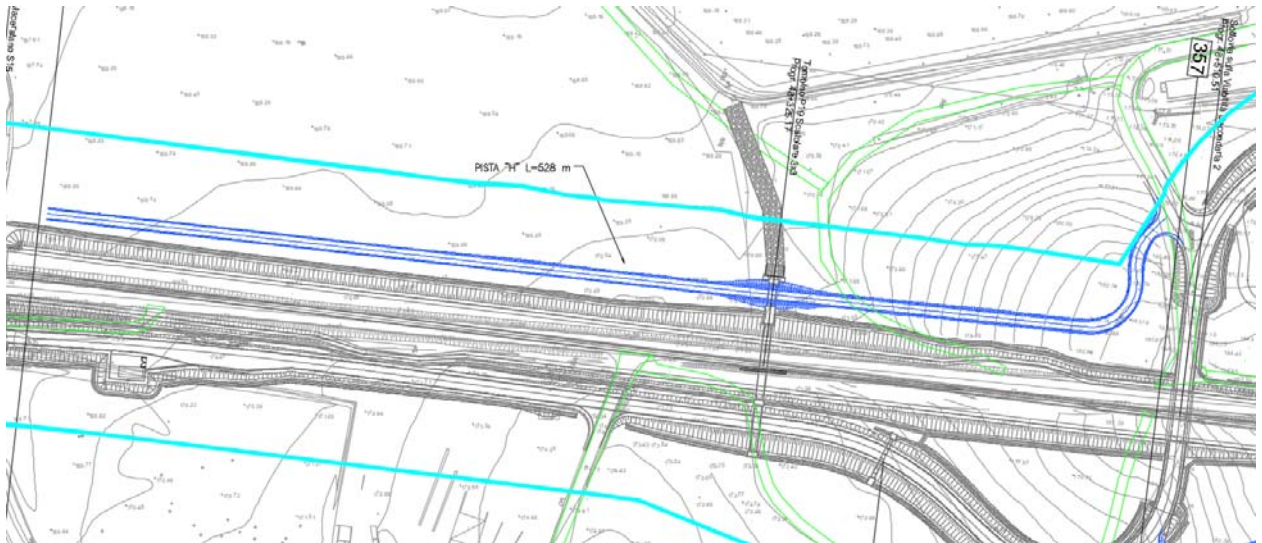


Figura 8 – Stralcio planimetrico viabilità Poderale H

1.7 VIABILITÀ PODERALE I

La viabilità poderale ha una lunghezza di circa 900 m, ha inizio al km 48+480, per terminare al km 49+340. È principalmente alla quota del piano campagna e si trova a ridosso dell’asse principale al fine di minimizzarne l’impatto ambientale.

Lo scopo di tale poderale è quello di consentire la manutenzione e l’accesso all’area dei tralicci elettrici, che altrimenti rimarrebbe interclusa.

La continuità è garantita con il superamento dell’attraversamento idraulico tramite guado.

L’andamento altimetrico è caratterizzato da pendenze longitudinali massime del 17.5%, al fine di seguire meglio la morfologia del terreno, limitando quindi i dislivelli. I raccordi altimetrici sono caratterizzati da raggi minimi pari a 96.7 m e massimi pari a 800 m.

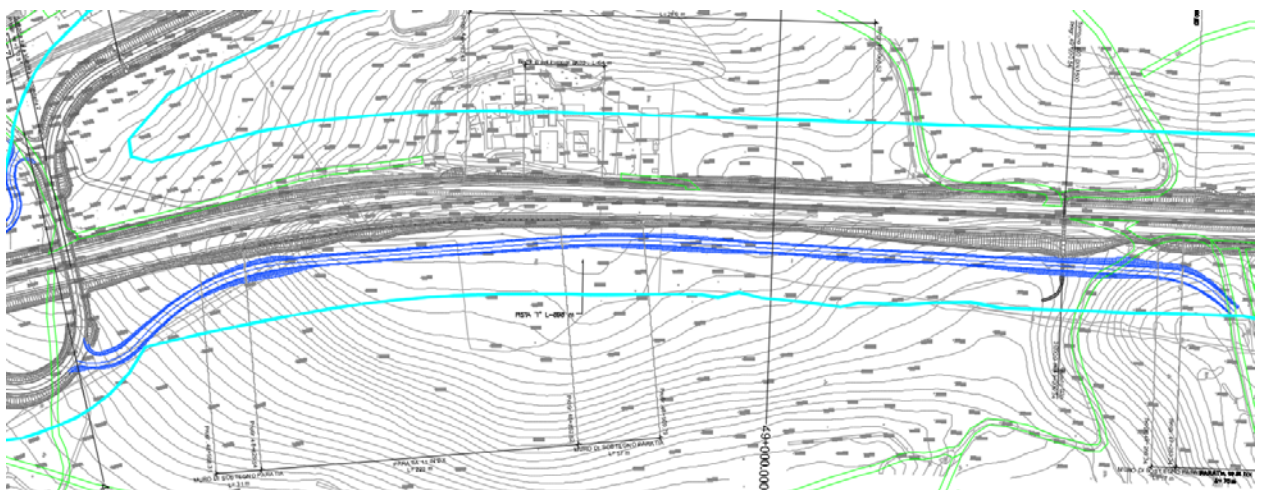


Figura 9 – Stralcio planimetrico viabilità Poderale I

2 CONFRONTO TRA PD E PE

Oggetto del presente capitolo è il raffronto tra le viabilità di cantiere da mantenere presentate nel progetto definitivo e quelle del progetto esecutivo.

Le piste di cantiere da mantenere nel PD erano quattro. Le stesse nel progetto esecutivo sono state mantenute modificandole, talvolta, a livello planimetrico e/o altimetrico per adattarle alle esigenze progettuali.

Di seguito si riporta una tabella dove si confrontano le piste di cantiere da mantenere nelle due fasi progettuali. Come si evince nel passaggio dal progetto definitivo a progetto esecutivo l’approfondimento progettuale ha comportato l’inserimento di ulteriori piste di cantiere da mantenere per garantire l’accessibilità a tutte le particelle interferite dalla nuova viabilità di progetto.

PISTE DI CANTIERE DA MANTERE: CONFRONTO	
PROGETTO DEFINITIVO	PROGETTO ESECUTIVO
-	PISTA B
PISTA 1	PISTA D
-	PISTA E
PISTA 2	PISTA F1 e F2
PISTA 3	PISTA G
-	PISTA H
PISTA 4	PISTA I

Nello specifico le piste B, E ed H sono state inserite a seguito dell’approfondimento progettuale del PE, tutte le piste previste nel PE sono state dettagliatamente illustrate nel paragrafo precedente.

Nel paragrafo successivo vengono brevemente mostrate le modifiche che sono state apportate alle piste di cantiere da mantenere già previste nel progetto definitivo (pista 1, pista 2, pista 3 e pista 4) che nel progetto esecutivo sono state rinominate, rispettivamente, come pista D, pista F1 e F2, pista G e pista I.

2.1 PISTA 1 – PROGETTO DEFINITIVO

Nel progetto definitivo la pista 1 era prevista come di nuova realizzazione a supporto del cantiere n.3. A fine lavori la stessa deve essere mantenuta perché necessaria a collegare la nuova viabilità vicinale 3, che scavalca l’asse principale, con una poderale in sinistra allo Svincolo Il Picchetto.

La stessa è stata mantenuta nel progetto esecutivo, ma ha subito delle modifiche. In particolare è stata accorciata nella parte Sud, per evitare la realizzazione di un’opera di attraversamento idraulico. Infatti nella parte più a Sud è presente un fosso per superare il quale sarebbe stato necessario realizzare un’opera *ad hoc*. Tale modifica è possibile in quanto si sfrutta una strada esistente. Si prosegue verso Nord, sfruttando una viabilità esistente e continuando con un altro tratto di poderale in affiancamento alla rotatoria del Picchetto per terminare in corrispondenza della sez. 132. Questo tratto è stato aggiunto per evitare di dover percorrere la parte privata della viabilità esistente. In questo modo la pista consente l’accesso a tre differenti ditte, così come spiegato nel capitolo dedicato.

RELAZIONE INTEGRATIVA PISTE DI CANTIERE E VIABILITÀ PODERALI

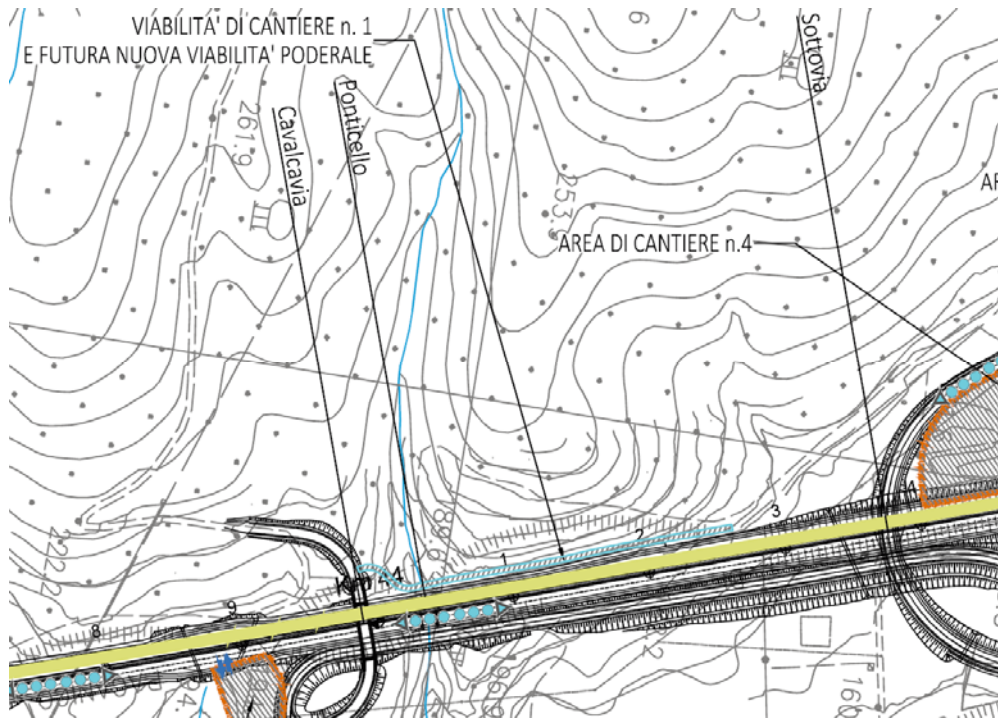


Figura 10 - Stralcio planimetrico pista 1 PD

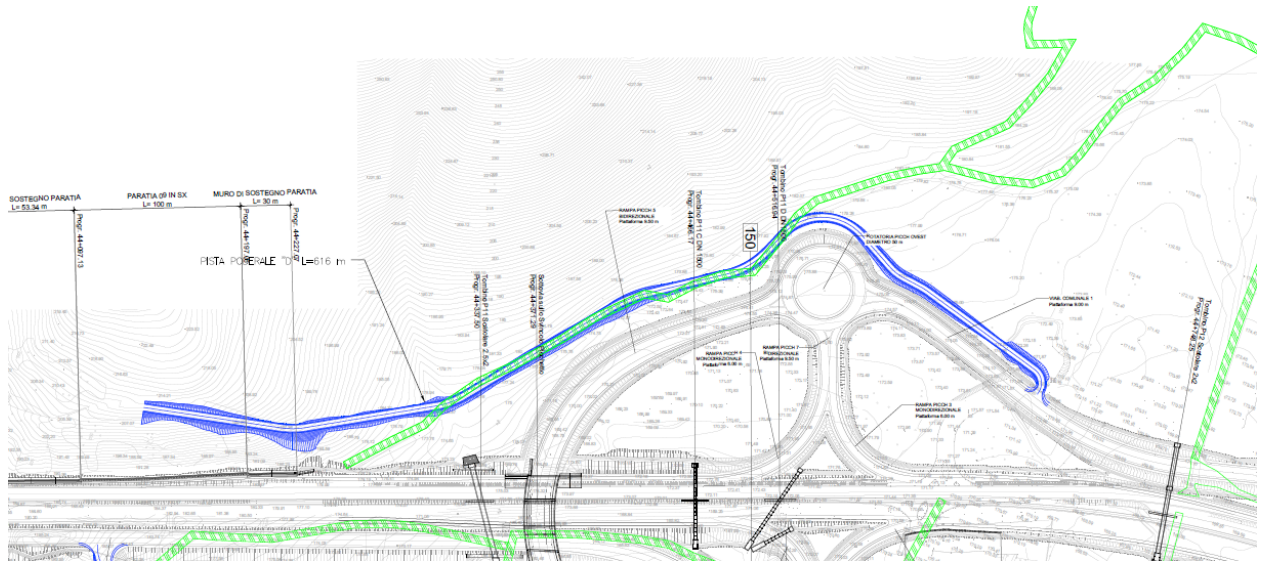


Figura 11 - Stralcio planimetrico pista D PE

2.2 PISTA 2– PROGETTO DEFINITIVO

Nel progetto definitivo la pista 2 riproponeva di fatto una pista che corre alla base del rilevato esistente. La traccia della pista già esistente parte da sotto il Viadotto Merse e terminava in corrispondenza di una viabilità poderale al km 46+850 del progetto definitivo. La pista doveva essere allungata per riconnettersi alla zona dello svincolo Fontazzi al km 46+900 e serviva per collegare i cantieri 7 e 8 durante la costruzione del viadotto e del rilevato lato risaie.

Come si può evincere anche nell'immagine sottostante, la pista prevedeva l'attraversamento con guado di due fossi idraulici posti all'incirca al centro dello sviluppo planimetrico della stessa.

A seguito dell'approfondimento progettuale tale pista è stata sostanzialmente mantenuta, ma ne è stato ottimizzato il tracciato. In particolare nella parte Sud è stata prolungata inserendo un nuovo tratto sotto il viadotto Merse per garantire una continuità tra due parti che rimarrebbe altrimenti separate dalla nuova viabilità principale oggetto del progetto. L'attraversamento con guado è stato eliminato e così come mostrato si è sfruttato l'attraversamento ad oggi esistente.

Nella parte terminale è stato ottimizzato l'innesto con la viabilità campestre all'uscita del sottovia.

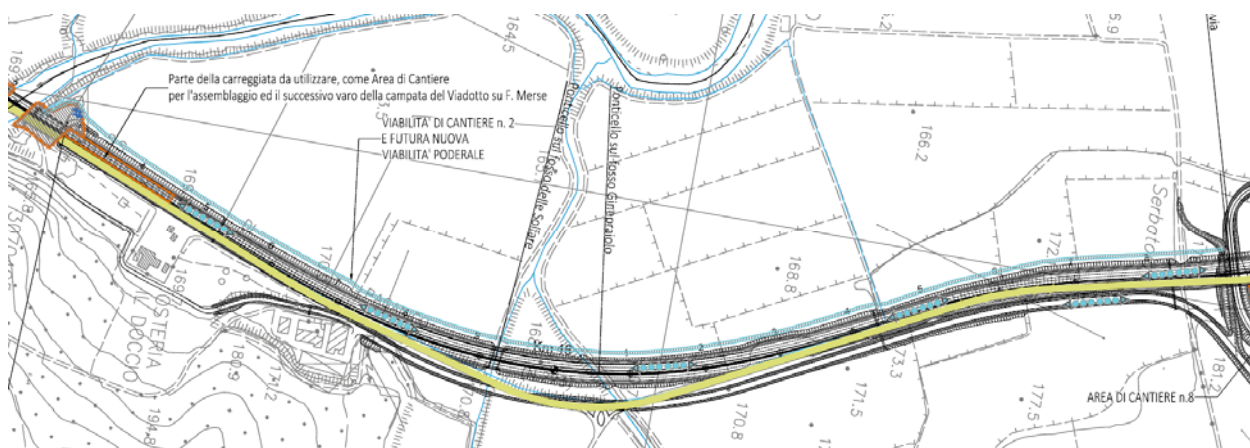


Figura 12 - Stralcio planimetrico pista 2 PD



Figura 13 - Stralcio planimetrico pista F1-F2 PE

2.3 PISTA 3– PROGETTO DEFINITIVO

La pista 3 presente nel progetto definitivo serviva a ripristinare una pista che correva al piede della SS223 in sinistra. Essa termina al limitare di una zona boscata al km 48+325 di progetto e serviva a raccogliere le poderali che si innestavano perpendicolarmente ad essa. Tale poderale era pensata per svolgere la funzione di distribuzione sul reticolo viario a servizio dei fondi, mentre durante le fasi di lavoro doveva fungere da collegamento ausiliario tra il campo base ed i cantieri lineari tra lo svincolo Fontazzi ed il podere Rancia.

L'approfondimento progettuale ha comportato un allungamento nella parte sud del tracciato così da garantire un allaccio con la viabilità esistente. Il ponticello sul Fosso Montisi necessario per attraversare il fosso si sviluppa in adiacenza all'asse principale del tracciato per limitarne l'impatto. La funzione della poderale rimane la medesima: collegare lotti e particelle che altrimenti rimarrebbero intercluse. Nella parte

RELAZIONE INTEGRATIVA PISTE DI CANTIERE E VIABILITÀ PODERALI

Sud, rispetto a quanto presentato nel progetto definitivo è stato aggiunto un tratto in affiancamento alla rampa dello Svincolo Fontazzi per garantire una continuità con la strada campestre all’uscita del sottovia.

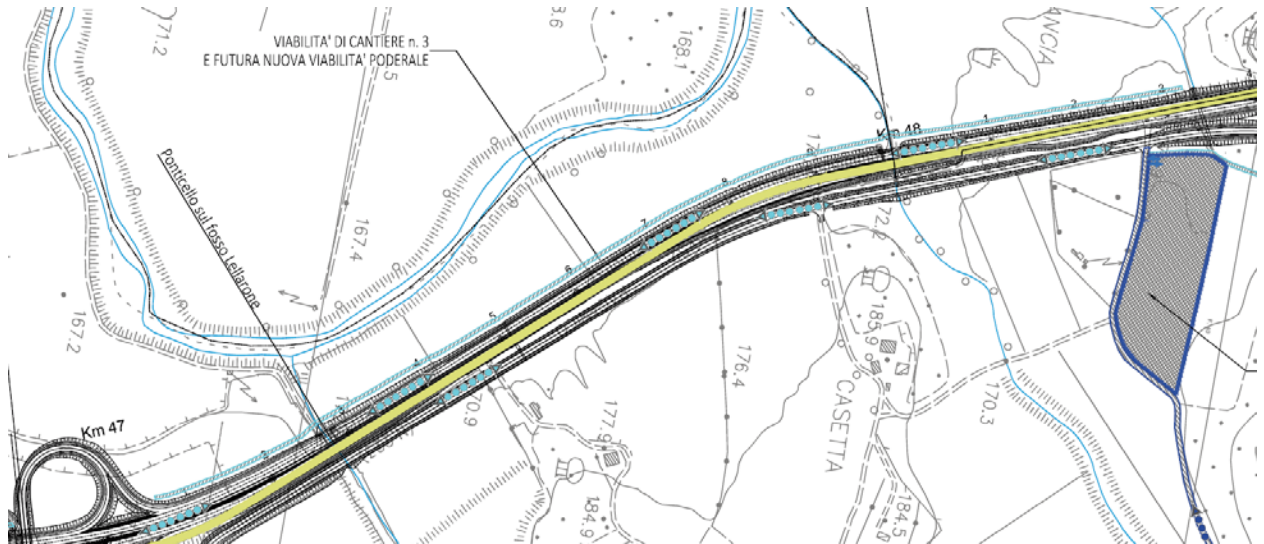


Figura 14 - Stralcio planimetrico pista 3 PD

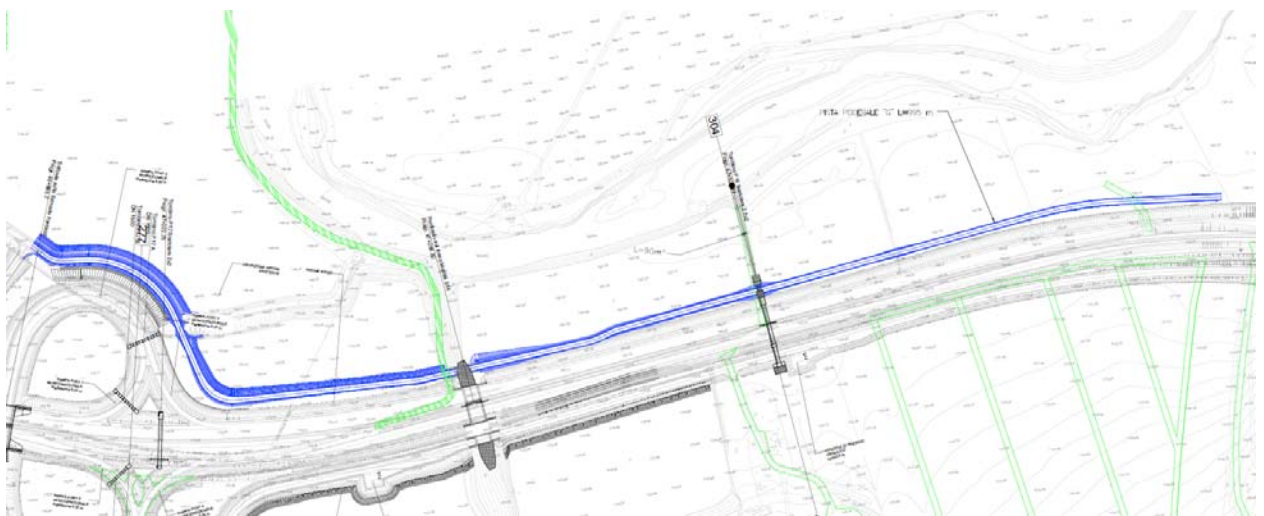


Figura 15 - Stralcio planimetrico pista G PE

2.4 PISTA 4– PROGETTO DEFINITIVO

Nel progetto definitivo la pista 4 era pensata per ripristinare il collegamento tra la poderale progettata ed un fondo che altrimenti rimarrebbe inaccessibile.

La pista 4 nell’approfondimento del progetto esecutivo è stata mantenuta ma è stata oggetto di ottimizzazioni. In particolare è stata allungata per garantire l’accesso a tutte le particelle. La pista si sviluppa in adiacenza al tracciato dell’asse principale per contenerne l’impatto ambientale.

RELAZIONE INTEGRATIVA PISTE DI CANTIERE E VIABILITÀ PODERALI

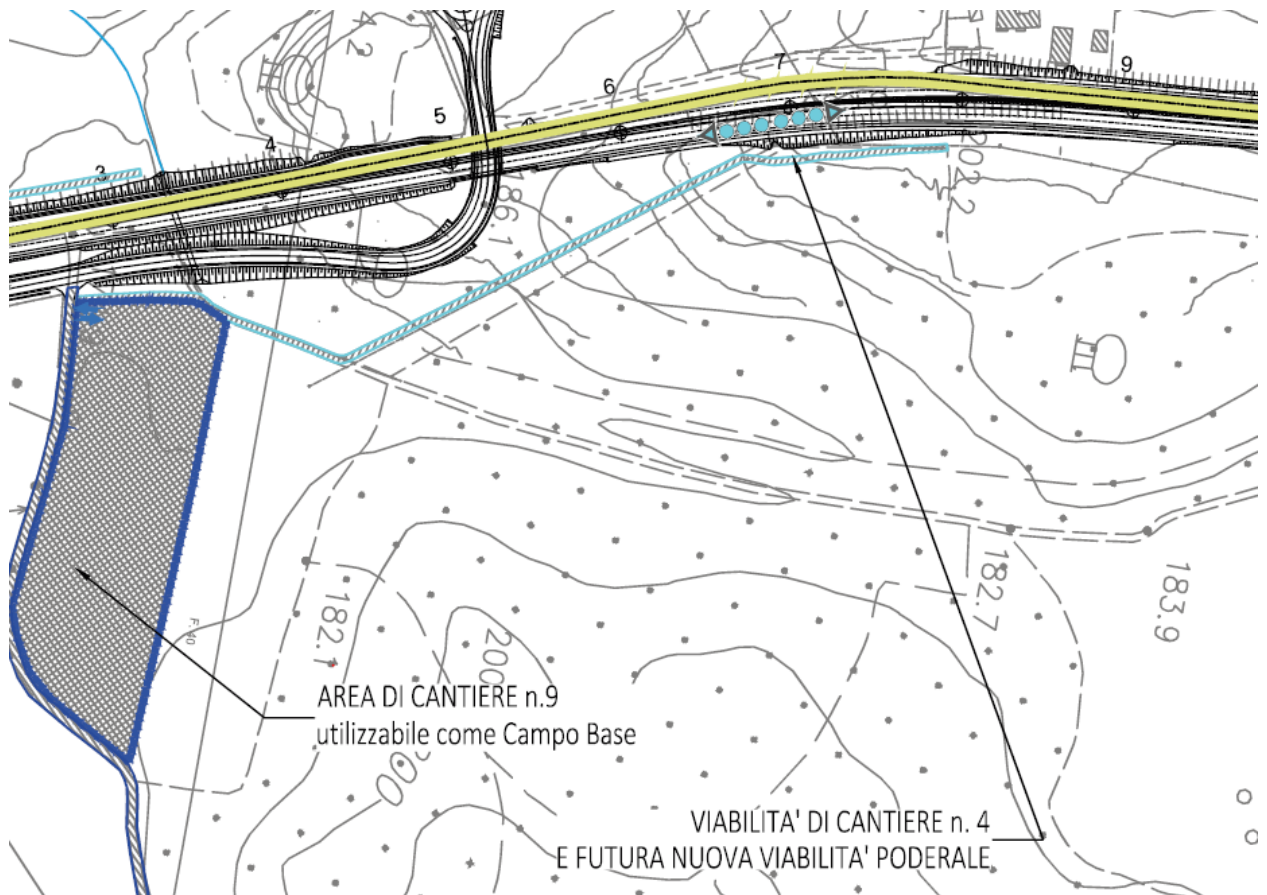


Figura 16 - Stralcio planimetrico pista 4 PD

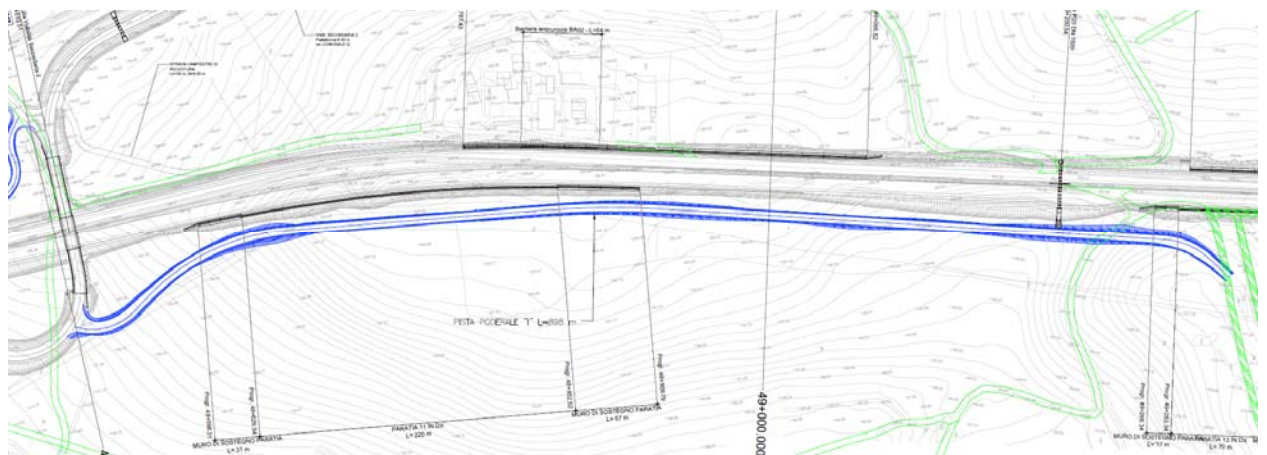


Figura 17 - Stralcio planimetrico pista I PE

3 SEZIONI TIPO DI PROGETTO

Per le strade poderali in progetto si prevedono due sezioni tipo. La prima, a doppia corsia (una per senso di marcia) di modulo 2.00 m ciascuna per una larghezza complessiva di 4.00 m. Le strade di questo tipo presentano una piattaforma mono falda sterrata ed in caso di rilevato, un arginello di larghezza totale pari a 0.5 m.

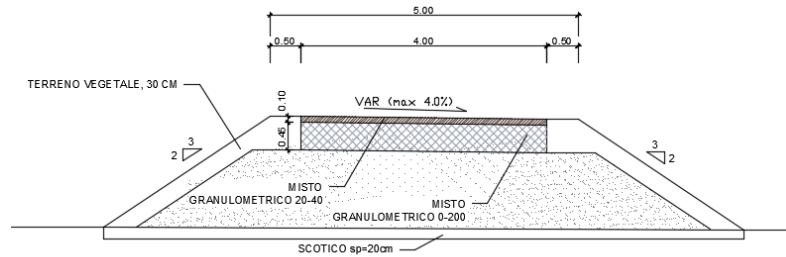


Figura 18 - Sezione tipo in rilevato carreggiata 4 m.

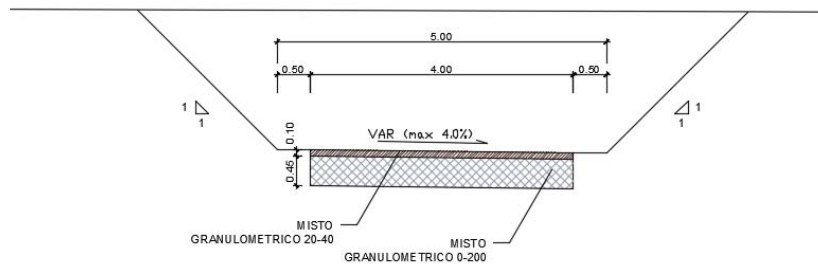


Figura 19 - Sezione tipo in trincea carreggiata 4 m.

La seconda, a doppia corsia (una per senso di marcia) di modulo 3.00 m ciascuna per una larghezza complessiva di 6.00 m. Le sezioni di questo tipo presentano una piattaforma a schiena d'asino sterrata con pendenza delle falde pari a 2.5% ed in caso di rilevato, un arginello di larghezza totale pari a 0.5 m.

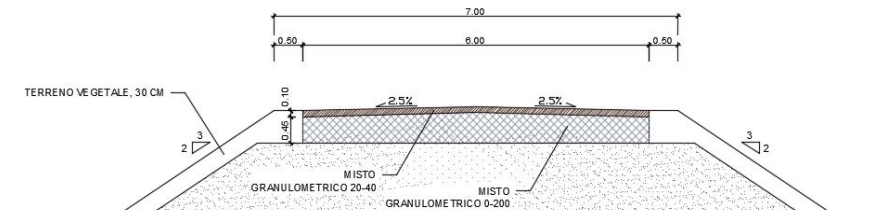


Figura 20 - Sezione tipo in rilevato carreggiata 6 m.

RELAZIONE INTEGRATIVA PISTE DI CANTIERE E VIABILITÀ PODERALI

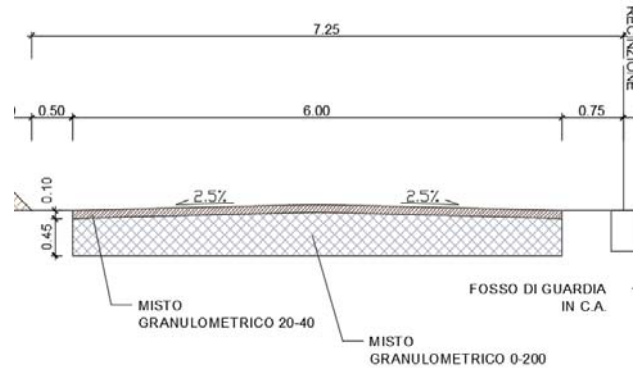


Figura 21 - Sezione tipo in corrispondenza delle risaie carreggiata 6 m.

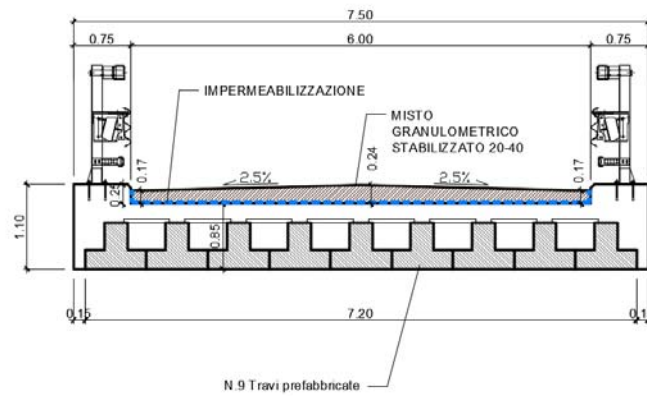


Figura 22 - Sezione tipo in corrispondenza del ponticello Montisi carreggiata 6 m.

4 VERIFICA VISIBILITÀ INTERSEZIONI

Come prescritto dal DM 19/04/2006, nel caso delle intersezioni a raso occorre garantire un’adeguata visibilità ai fini della sicurezza. Le verifiche sono state sviluppate secondo il criterio dei triangoli di visibilità, all’interno dei quali non devono esistere ostacoli alla continua e diretta visione reciproca dei veicoli in approccio al punto di intersezione considerato.



In particolare, il lato maggiore del triangolo di visibilità viene rappresentato dalla distanza di visibilità principale D , data dall’espressione:

$$D = v \times t$$

In cui:

v = velocità di riferimento [m/s], pari al valore della velocità di progetto caratteristica del tratto considerato o, in caso di limiti impositivi di velocità, dal valore prescritto dalla segnaletica;

t = tempo di manovra, pari a 12 s nel caso di manovre regolate da precedenza, o pari a 6 s in caso di manovre regolate da Stop.

Tali valori vanno inoltre incrementati di un secondo per ogni punto percentuale di pendenza longitudinale del ramo secondario superiore a 2%.

Il lato minore del triangolo di visibilità sarà commisurato ad una distanza di 20 m dal ciglio della strada principale, per le intersezioni regolate da precedenza, e di 3 m dalla linea di arresto, per quelle regolate da Stop.

Si riportano nella seguente tabella i valori da verificare come distanza di visibilità principale in base alla tipologia di intersezioni a raso presenti nel progetto e alla loro velocità di riferimento.

Velocità di riferimento, V (km/h)	20	30	50
Distanza di visibilità principale, D (m)	34.6	50	83.4

Vengono di seguito riportati gli esiti delle verifiche effettuate sulle intersezioni a raso presenti nel progetto.

RELAZIONE INTEGRATIVA PISTE DI CANTIERE E VIABILITÀ PODERALI

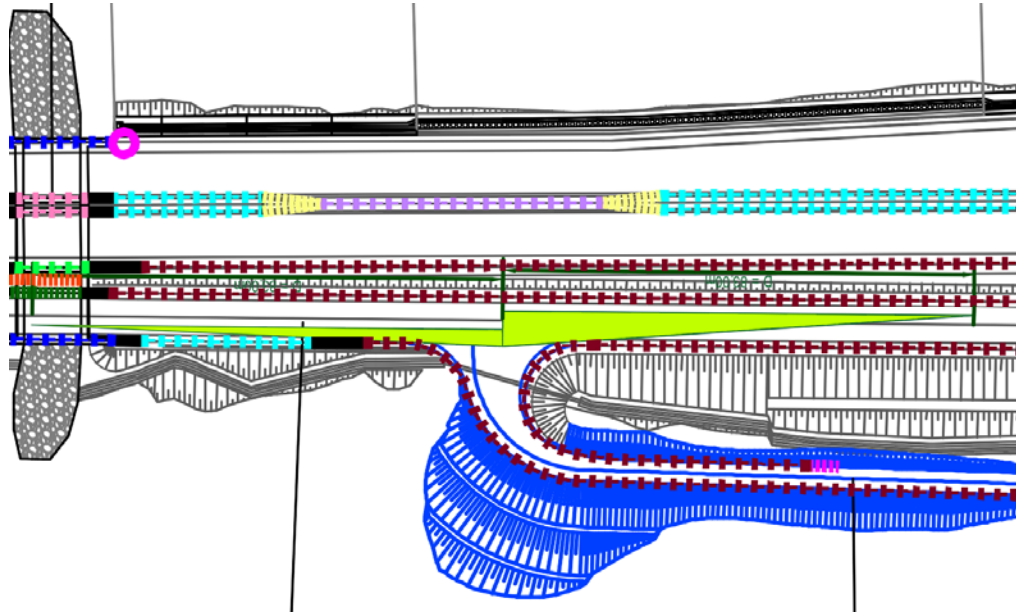


Figura 23 – Viabilità Poderale E – Vicinale 3 (ex Vicinale 4): intersezione alla progr. 44+100.00 - V =50 km/h

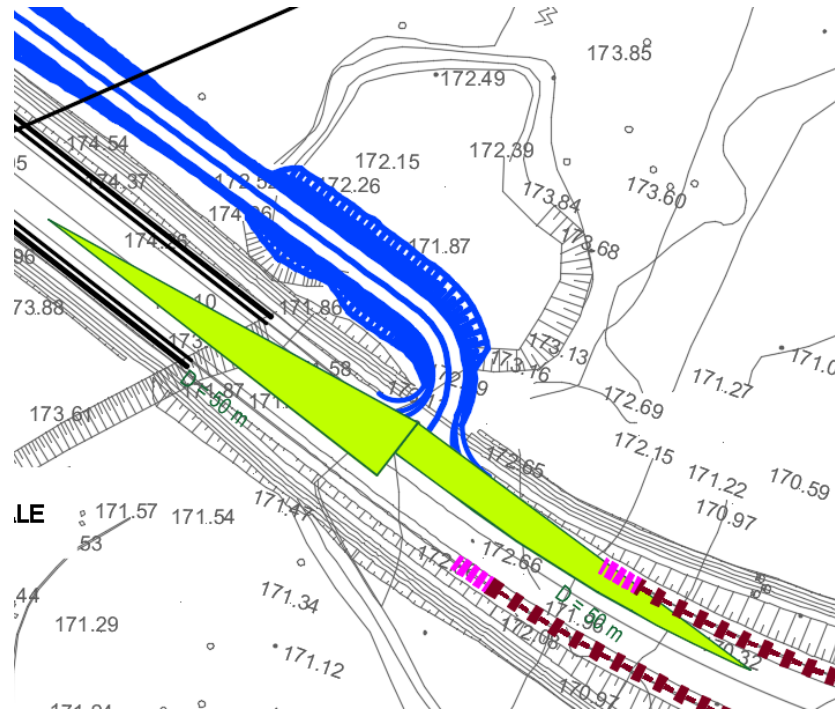


Figura 24 – Viabilità Poderale D – Viabilità Comunale 1: intersezione alla progr 44+672. - V =30 km/h

RELAZIONE INTEGRATIVA PISTE DI CANTIERE E VIABILITÀ PODERALI

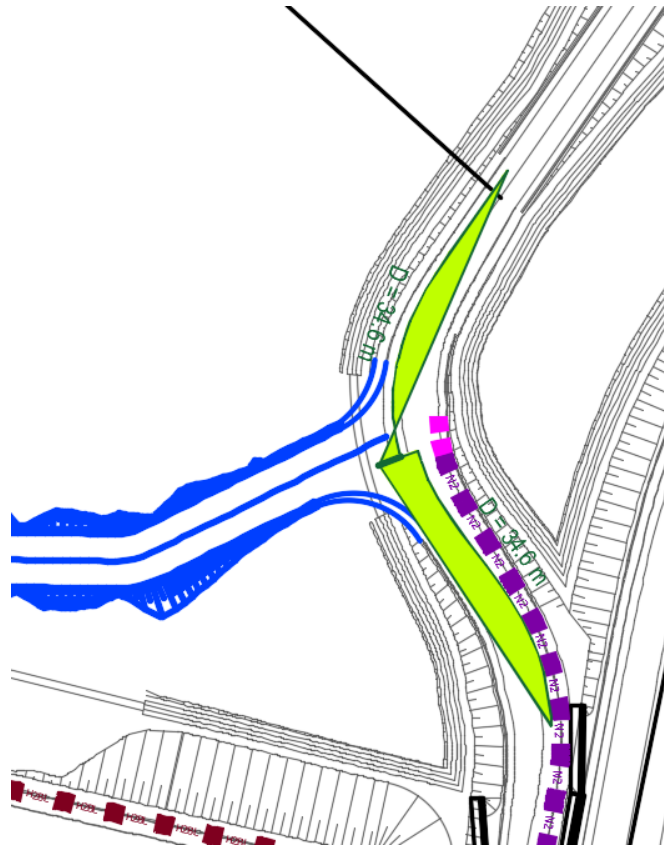


Figura 25 - Viabilità Podereale F2 – Viabilità Campestre 1: intersezione alla progr.46+874.50 - V =20 km/h

RELAZIONE INTEGRATIVA PISTE DI CANTIERE E VIABILITÀ PODERALI



Figura 26 - Viabilità Poderale H – Viabilità Secondaria 2: intersezione alla progr. 48+500 - V =30 km/h

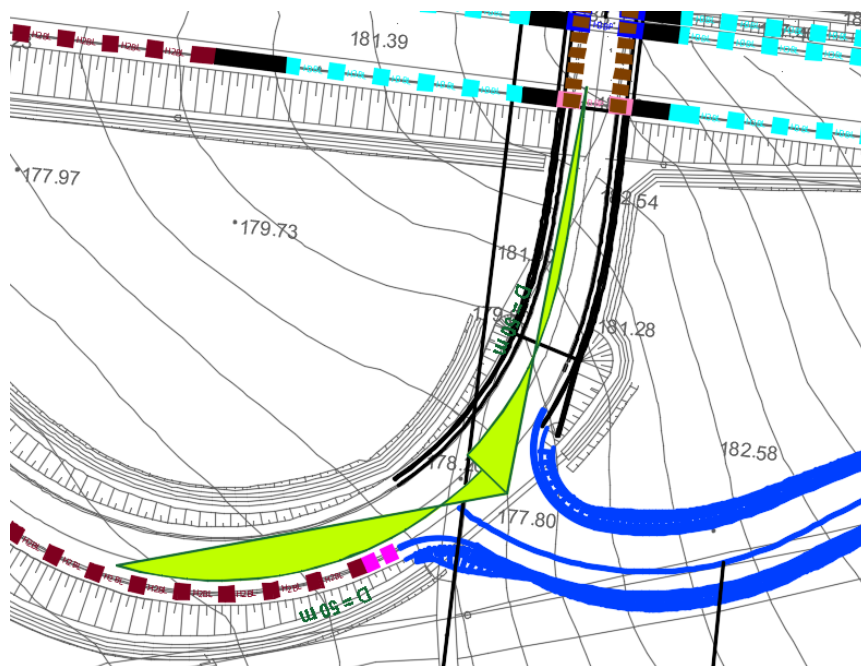


Figura 27 - Viabilità Poderale I – Viabilità Secondaria 2: intersezione alla progr. 48+500 - V =30 km/h.