



COMUNE DI RIETI

PROVINCIA DI RIETI

PIANO QUADRO DELLA ZONA C – SOTTOZONA C2 – COMPENSORIO 3 “NORD STAZIONE FS”

Assetto della viabilità principale



progettazione

Certificato UNI EN ISO 9001

n° 24163/01/S

direzione tecnica

TAU

TRASPORTI e AMBIENTE URBANO

TAU trasporti e ambiente urbano S.r.l.

p. iva e c.f. 05500190961

t +39 02 26417244

t +39 02 26417284

f +39 02 87370115

emesso da RINA Services

S.p.A.

associato

via Oslavia, 18/7

20134 Milano

studio@t-au.com

studio@pec.t-au.com

www.t-au.com



codifica elaborato

commessa	fase	livello	tipo	prog	rev	nr	scala
3532	PRO	P	EE	01	A	1.1	-

oggetto

ELENCO ELABORATI

rev	data	autore	verifica	approvazione
A	30.08.2019	Valentina Zangirolami	Marco Salvadori	Giorgio Morini
B				
C				
D				

La proprietà intellettuale di questo documento è riservata alla società Tau Trasporti e Ambiente Urbano s.r.l. ai sensi di legge. Il presente documento non può pertanto essere utilizzato per alcun scopo eccetto quello per il quale è stato realizzato e fornito senza l'autorizzazione scritta di Tau Trasporti e Ambiente Urbano s.r.l. né venire comunicato a terzi o riprodotto. La società proprietaria tutela i propri diritti a rigore di legge.

COMUNE DI RIETI
PIANO QUADRO DELLA ZONA C – SOTTOZONA C2 – COMPRESORIO 3 “NORD STAZIONE FS”
Viabilità Principale
ELENCO ELABORATI

ELAB.	OGGETTO	SCALA	CODIFICA
1.1	ELENCO ELABORATI		3532_PRO_P_EE_01A
1.2	RELAZIONE GENERALE		3532_PRO_P_RG_01A
2.1	CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE	1:5.000	3532_PRO_P_PL_01A
2.2	CONFRONTO BASE CARTOGRAFICA- INTERVENTI VIABILISTICI	1:2000	3532_PRO_P_PL_01A
2.3	CONFRONTO BASE CATASTALE-INTERVENTI VIABILISTICI	1:1000	3532_PRO_P_PL_01A
2.4	SEZIONI TIPO	1:50	3532_PRO_P_ST_01A



COMUNE DI RIETI

PROVINCIA DI RIETI

PIANO QUADRO DELLA ZONA C – SOTTOZONA C2 – COMPENSORIO 3 “NORD STAZIONE FS”

Assetto della viabilità principale



progettazione

Certificato UNI EN ISO 9001
n° 24163/01/S

direzione tecnica



TAU trasporti e ambiente urbano S.r.l.
p. iva e c.f. 05500190961

t +39 02 26417244
t +39 02 26417284
f +39 02 87370115

emesso da RINA Services
S.p.A.

associato
via Oslavia, 18/7
20134 Milano



studio@t-au.com
studio@pec.t-au.com
www.t-au.com



codifica elaborato

commessa	fase	livello	tipo	prog	rev	nr	scala
3532	PRO	P	RG	01	B	1.2	-

oggetto

RELAZIONE GENERALE

rev	data	autore	verifica	approvazione
A	09.07.2019	Valentina Zangirolami	Marco Salvadori	Giorgio Morini
B	30.08.2019	Valentina Zangirolami	Marco Salvadori	Giorgio Morini
C				
D				

La proprietà intellettuale di questo documento è riservata alla società Tau Trasporti e Ambiente Urbano s.r.l. ai sensi di legge. Il presente documento non può pertanto essere utilizzato per alcun scopo eccetto quello per il quale è stato realizzato e fornito senza l'autorizzazione scritta di Tau Trasporti e Ambiente Urbano s.r.l. né venire comunicato a terzi o riprodotto. La società proprietaria tutela i propri diritti a rigore di legge.

SOMMARIO

1.	INTRODUZIONE	3
2.	CONTESTUALIZZAZIONE DELL’INTERVENTO	5
2.1.	PRG	5
2.2.	PUT	8
3.	DESCRIZIONE DELL’INTERVENTO	9
4.	PARAMETRI ECONOMICI DELL’INTERVENTO	12

1. INTRODUZIONE

L'Amministrazione comunale di Rieti ha incaricato la società TAU trasporti e ambiente urbano s.r.l. mediante convenzione del 7 maggio 2019 della progettazione dell'assetto della viabilità principale relativa al PIANO QUADRO DELLA ZONA C – SOTTOZONA C2 – COMPENSORIO 3 “NORD STAZIONE FS”.

Gli obiettivi della Committenza tendono a dare un nuovo sviluppo urbanistico all'area di interesse che presenta una edificazione molto contenuta, ma evolutasi nel tempo in modo occasionale e disomogeneo. Parimenti, la promozione di un nuovo sviluppo dell'area deve essere accompagnata da una totale rivisitazione della viabilità e dei collegamenti per le utenze deboli, che possa concorrere a colmare alcune storiche carenze di accessibilità della zona di Rieti posta a Nord della linea ferroviaria.

L'area di interesse ha una forma relativamente regolare, assimilabile ad un trapezio rettangolo, i cui lati paralleli sono rappresentati a Sud dalla ferrovia e a Nord dalla via Micioccoli; ad Ovest la via Porrara perpendicolare alle prime due e ad Est la via Pietro Nenni, lato inclinato, chiudono la forma geometrica.



Figura 1 – Immagine da Google maps.

2. CONTESTUALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

La mobilità del territorio comunale di Rieti avviene principalmente su gomma con due nodi di interscambio con la mobilità pubblica, uno corrispondente con la stazione ferroviaria, localizzata in una zona centrale dell'abitato, a Sud dell'area interessata dall'intervento, ed uno corrispondente con la stazione bus di piazza Cavour.

Nonostante negli anni passati siano stati realizzati numerosi interventi infrastrutturali riguardanti la viabilità, la città necessita ancora di nuovi collegamenti in grado di decongestionare l'asse primario di mobilità nord-sud di viale Maraini, gli scorrimenti esterni di piazza Marconi, viale della Gioventù, viale Matteucci ed a est di viale Morroni, porta d'Arce e via Salaria; assi questi che hanno caratterizzato lo sviluppo urbano della città.

2.1. PRG

Negli anni '50 l'Amministrazione Comunale avvia le procedure per dotarsi di un Piano regolatore, come richiesto dalla legge n.1150/1942. Il processo di elaborazione inizia nel '56, per giungere ad un quadro previsionale che individua nuovi insediamenti abitativi ed uno sviluppo urbano ancora basato sull'asse nord-sud (via Salaria-viale Maraini), sull'asse verso est fuori Porta d'Acre verso il Terminillo, mentre a sud-ovest si collocano la zona annonaria, il campo boario ed il mattatoio.

In questo modo lo sviluppo urbano dal dopoguerra fino agli anni '70 si basa, per le nuove costruzioni, sul criterio del quartiere considerato come parte integrante del centro.

Successivamente, nel 1952, con DGC n.30, il comune adotta il Regolamento Comunale per l'Edilizia, che divide il territorio in due parti: il centro urbano e la zona di ampliamento urbano. Questa suddivisione del territorio per zone omogenee crea uno sviluppo rigido della città, dove le zone urbane risultano legate solo per la scelta della tipologia edilizia.

I quartieri nascono lungo gli assi della viabilità storica e nella loro edificazione si adattano alle caratteristiche geomorfologiche dei luoghi dove sono ubicati.

A metà degli anni '60 viene redatto e adottato un nuovo Piano Regolatore Generale, successivamente modificato ed integrato con alcune soluzioni migliorative più rispondenti ad esigenze di carattere urbanistico, per essere poi riadottato e definitivamente approvato nel 1972. Sulla fine degli anni '70 e nella prima metà degli '80 il comune predispone due varianti significative: la prima riguarda le zone agricole, la seconda riguarda le Norme Tecniche d'attuazione, che costituiscono ancora oggi i riferimenti normativi del PRG vigente.

Secondo le Norme Tecniche d'Attuazione l'area interessata dal nostro intervento ricade sotto il regolamento della zona C (art.29), che comprende le parti di territorio destinate a nuovi complessi insediativi di carattere prevalentemente residenziale; nel dettaglio si colloca nella sottosezione C2 comprensorio 3 (art. 31 NTA). Sono aree destinate ad una trasformazione urbanistica finalizzata a

realizzare nuovi complessi cui attribuire specifiche e particolari funzioni nella nuova organizzazione urbana.

Le dimensioni del comprensorio inducono a valutare la possibilità di realizzazione dei collegamenti, necessari per lo sviluppo urbano dell'area. Le connessioni da realizzare sono principalmente pedonali con direzione nord-sud e nello specifico verso la stazione ferroviaria e il nuovo polo direzionale previsto sulle aree dell'ex zuccherificio.

COMUNE DI RIETI
 PIANO QUADRO DELLA ZONA C – SOTTOZONA C2 – COMPRESORIO 3 “NORD STAZIONE FS”
 Viabilità Principale
 Relazione generale

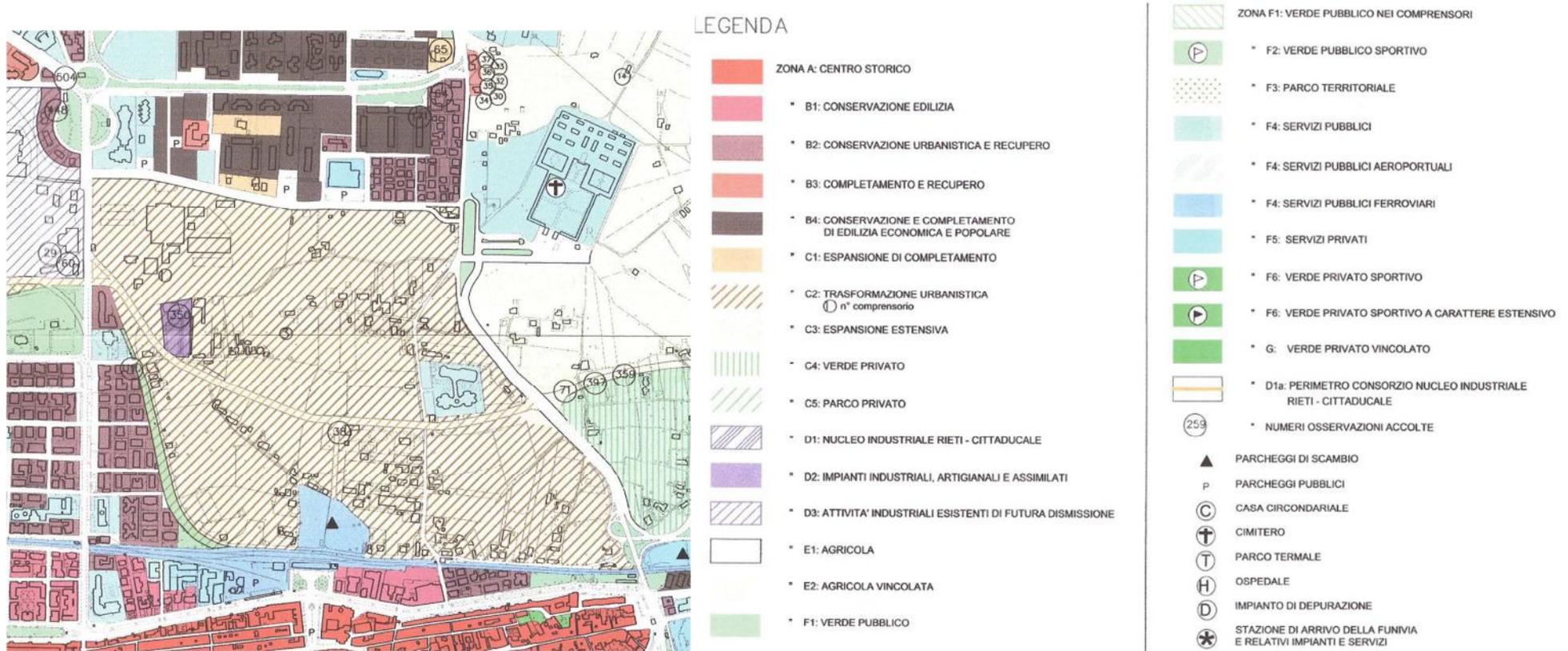


Figura 2 – Estratto della tavola n.3 “Planimetria di progetto – zonizzazione” del Piano Regolatore Generale del 2005

2.2. PUT

L'Amministrazione Comunale ha avviato nel 2015 le procedure per l'aggiornamento del Piano Urbano del Traffico; mediante determina di incarico n. 1240 del 22 ottobre 2015, è stata definitivamente aggiudicata la gara alla nostra organizzazione, che ha prodotto gli elaborati di piano, consegnati in prima emissione il 18 maggio 2016 ed in seconda emissione il 22 luglio dello stesso anno.

Il Piano Urbano del Traffico è tuttora in fase di valutazione da parte della Amministrazione Comunale.

La progettazione del futuro assetto dei collegamenti e dell'accessibilità dell'area di interesse origina dalle scelte di sviluppo infrastrutturale operate dal PUT.

All'interno del centro abitato, la rete si sviluppa secondo un andamento radiale, in continuità con quello della rete extraurbana, verso il centro storico, dove viene a formare un primo anello tutto intorno al nucleo più antico, con i viali Morrioni, Canali, Verani, Sassetti e Salaria. L'anello è percorribile nei due sensi di marcia, ad esclusione dei viali Morrioni e Canali, dove la circolazione è disciplinata a senso unico in direzione Ovest. Il senso unico di marcia prosegue poi lungo viale Maraini, fino all'intersezione con via Porrara, per una lunghezza complessiva di quasi 1,8 Km.

L'area di interesse si colloca in una zona di grande valore sotto il profilo urbanistico, stante la notevole vicinanza al centro storico ed alla stazione ferroviaria, mentre sotto il profilo viabilistico risente da un lato della barriera generata dalla linea ferroviaria e dall'altro dall'andamento della via Porrara che essendo disciplinata a senso unico di circolazione ne limita l'accessibilità.

La proposta di Piano Urbano del Traffico non ha prodotto valutazioni specifiche riguardo a tale area, essendo l'argomento di pertinenza di piani di livello superiore a quello del PUT. Tuttavia, già in sede di stesura degli indirizzi di intervento per il breve e medio periodo, il Piano Urbano del Traffico prevede alcune sistemazioni di intersezioni collocate soprattutto lungo viale Maraini ed in corrispondenza dell'intersezione tra via Nenni e via Micioccoli, ipotizzando qui la realizzazione di un sistema a doppia rotatoria.

Di fatto, la proposta di PUT non prevede alcun intervento di rilievo all'interno dell'area di interesse.

3. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Prendendo in esame quanto previsto dalle norme tecniche di attuazione del PRG vigente, gli interventi previsti dal progetto sono rivolti alla realizzazione di una nuova viabilità in grado di supportare lo sviluppo e la trasformazione urbana dell'area di interesse.

La viabilità proposta è stata sviluppata in modo tale da generare un sistema di collegamenti il più regolare possibile, basato sugli assi Nord-Sud e Ovest-Est, andando a coniugarsi con il sistema stradale esterno esistente. Questo infatti può essere ricondotto alla forma di un trapezio rettangolo, con il lato inclinato costituito da via Nenni e gli altri ortogonali tra loro costituiti da via Micioccoli, Maraini e Porrara.

La proposta progettuale tende a regolarizzare i collegamenti, sia interni che soprattutto esterni all'area, generando due itinerari principali con andamento Nord Sud ed Est Ovest, che sono in grado di sviluppare delle connessioni con la viabilità esterna al contorno, realizzando così una maglia ortogonale alquanto regolare.

Le connessioni con il sistema viabilistico esterno sono incentrate su di una nuova rotatoria collocata all'intersezione tra viale Maraini e via Porrara, già prevista dalla proposta di PUT, che si abbina sul lato opposto ad una nuova rotatoria collocata lungo via Nenni, a Sud del distributore di carburanti, andando così a generare il collegamento principale Est Ovest. Questo quindi si sviluppa parallelamente alla linea ferroviaria, da viale Maraini fino ad intercettare la via Ricci, che percorre in comune fino al limite meridionale del polo universitario, dove riprende l'andamento parallelo fino alla via Nenni.

Lungo la direttrice Nord Sud, l'itinerario principale origina da una nuova rotatoria lungo via Micioccoli, collocata in prossimità dell'area adibita a parcheggio di piazzale Fusacchia Fusati, per intersecare il collegamento Est Ovest, che viene percorso in comune per un breve tratto, delimitato agli estremi da due rotatorie. Il collegamento prosegue poi verso Sud, fino ad incontrare la via Porrara, in corrispondenza della stazione ferroviaria.

I due collegamenti descritti costituiscono l'orditura fondamentale per lo sviluppo delle connessioni dell'intera area con le principali direttrici di traffico, rappresentate da viale Maraini, via Micioccoli e viale Nenni, e vengono classificati dal progetto come viabilità urbana di quartiere, con sezioni stradali dotate di una corsia per senso di marcia da 3,5 m, banchine da 0,5 m e marciapiedi e pista ciclabile, per un totale di 12,0 m di larghezza complessiva.

Le connessioni verso Sud con i viali Morroni e Canali risultano impedita dalla linea ferroviaria e surrogabili dal previsto sottovia di viale Maraini e dal sovrappasso esistente di via Nenni.

Alla rete descritta e classificata come viabilità urbana di quartiere, il progetto collega una maglia stradale minore, classificata come interzonale e locale, che tende a recuperare le connessioni esistenti e ad integrarle con nuove, in modo tale da garantire la migliore accessibilità da e per tutti i principali instradamenti.

L'assetto fondamentale della rete principale viene completato dallo snodo di rilevante importanza, rappresentato dal sistema a doppia rotatoria, già previsto dalla proposta di PUT, di via Nenni, via Ricci, via Turilli e via Micioccoli; per quest'ultima, il progetto prevede una deviazione verso Sud della tratta finale, in modo tale da concentrare in un unico luogo cinque importanti direttrici di traffico.

Per quanto attiene al problema di via Porrara, oggi dotata di un calibro decisamente inadeguato al soddisfacimento degli ingenti volumi di traffico, il progetto prevede un adeguamento della sede che corre parallelamente alla linea ferroviaria, da realizzare mediante accordo con RFI, con l'acquisizione di una fascia di terreno dello scalo sufficiente a garantire il doppio senso di circolazione, quale contropartita alla soppressione senza sostituzione del passaggio a livello di via Ricci.

L'adeguamento di via Porrara, lungo la tratta che corre parallelamente a viale Maraini, risulta invece di più immediata fattibilità, essendo presente a lato l'ampia sede occupata dal raccordo ferroviario oggi dismesso. In questo caso, è possibile destinare parte dell'ex sedime ferroviario ad un collegamento ciclopedonale per l'accesso alla stazione ed in prospettiva al futuro terminal dei bus urbani ed extraurbani, previsto dal PUT nell'area antistante il fabbricato viaggiatori. Operando poi le necessarie aperture lungo le vie Leonessa, Amatrice e Labro, il nuovo collegamento ciclopedonale fiancheggiante via Porrara verrebbe a costituire un itinerario di rilevantissima importanza per una grande porzione dell'abitato per i collegamenti con il sistema del trasporto pubblico di persone ed il centro storico.

Rimane il nodo irrisolto dell'innesto tra via Ricci e via Porrara e dell'adiacente passaggio a livello. Questo snodo stradale potrebbe essere risolto estendendo l'allargamento di via Porrara fino allo svincolo di via Nenni che, trasformato in rotatoria, verrebbe a realizzare un ulteriore collegamento tra l'area urbana di interesse e la viabilità principale.

In assenza di un tale programma, via Ricci e via Porrara potrebbero essere collegate tra di loro mediante un percorso stradale di nuova costruzione, in grado di aggirare sul lato Ovest il gruppo di edifici composto dalla vecchia chiesa e dai due fabbricati adiacenti.

Il sistema viario proposto è stato disegnato avendo cura di massimizzare l'economicità dei collegamenti, avuto comunque riguardo alla orditura del territorio e delle proprietà.

A questo livello di progettazione sono previste due sezioni tipo:

- SEZIONE STRADA LOCALE – TIPO F. Prevede una sede stradale di 7 m, composta da due corsie da 3,00 m e due banchine da 0,50 m, affiancata da due marciapiedi di 1,50 m, per una larghezza totale di 10,0 m;
- SEZIONE STRADA INTERZonale E URBANA DI QUARTIERE – TIPO E ed E/F. Prevede una sede stradale di 8 m, composta da due corsie da 3,50 m e due banchine da 0,50 m, affiancata su di un lato da un marciapiede di 1,50m e sull'altro da una pista ciclabile di 2,50 m, per una larghezza totale di 12,0m.

Di seguito vengono espone alcune elaborazioni tabellari, riguardanti la consistenza degli interventi previsti.

ESTESA DELLA RETE DI PROGETTO

	STRADA URBANA DI QUARTIERE Strada E	STRADA INTERZONALE Strada E/F	STRADA LOCALE Strada F
NUOVA VIABILITÀ (m)	1.211,79	344,52	1.291,62
VIABILITÀ DA RIQUALIFICARE (m)	838,27	1.060,52	936,69

Tabella 1 – Estesa metrica della nuova viabilità e dell’esistente da riqualificare suddivisa per classificazione funzionale

	NUOVA VIABILITÀ m	VIABILITÀ DA RIQUALIFICARE m
TOTALE	2.847,93	2.835,48

Tabella 2 – Estesa metrica totale della nuova viabilità e dell’esistente da riqualificare

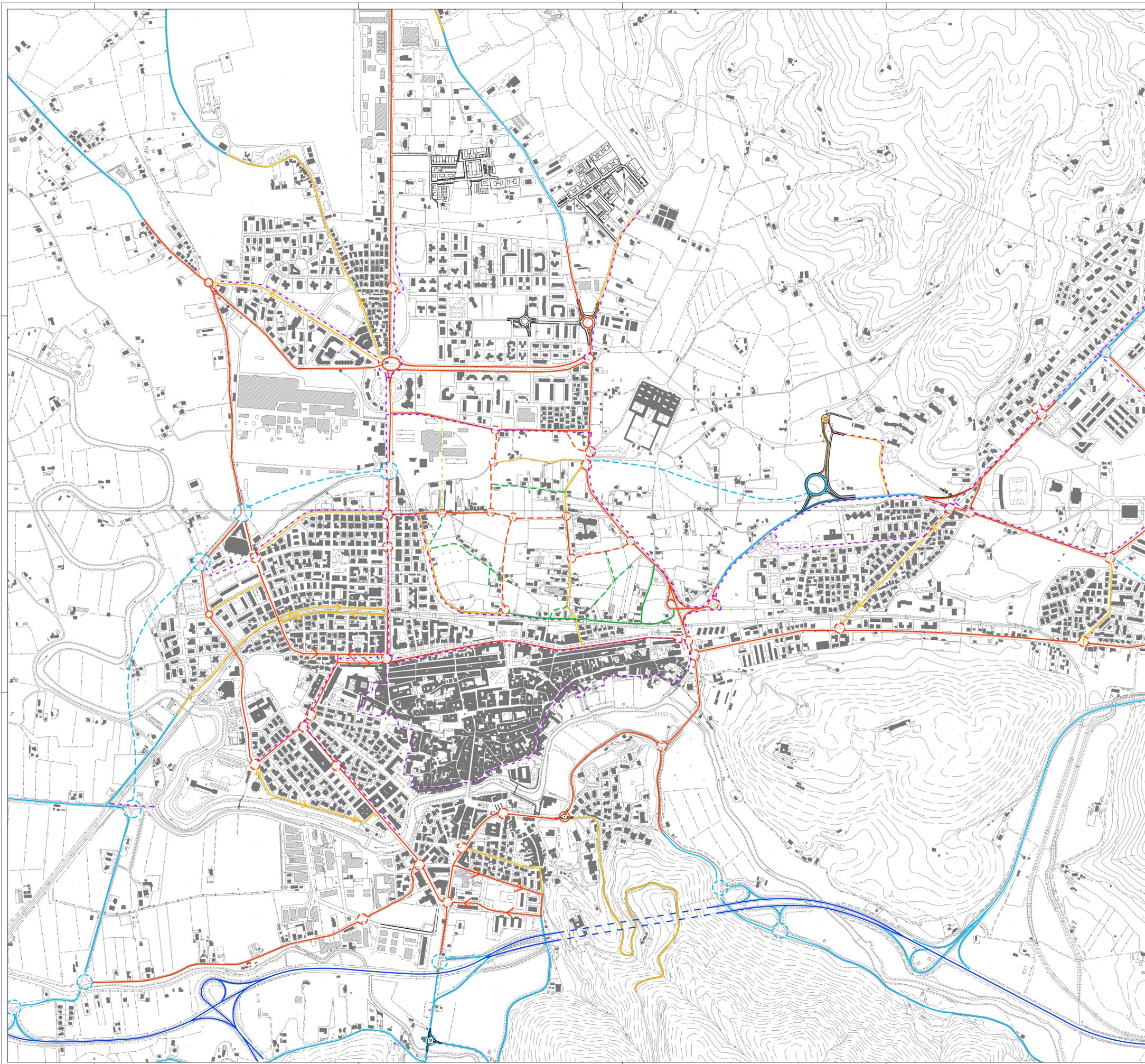
4. PARAMETRI ECONOMICI DELL'INTERVENTO

Il progetto nel suo complesso prevede la realizzazione di 1,21 Km di nuova viabilità di quartiere, 0,34 Km di nuova viabilità interzonale, 1,60 Km di nuova viabilità locale, 0,84 Km di viabilità di quartiere riqualificata, 1,06 Km di viabilità interzonale riqualificata e 0,94 Km di viabilità locale riqualificata. Ipotizzando che la viabilità da riqualificare comporti un costo indicativo di € 40,0 per mq di superficie finita, mentre la viabilità di nuova realizzazione comporti un costo di € 100,0 per mq di superficie finita, abbiamo i seguenti costi di larga massima per il completamento del progetto:

COSTI DI MASSIMA DELLA RETE DI PROGETTO

	STRADA URBANA DI QUARTIERE Strada E (€)	STRADA INTERZONALE Strada E/F (€)	STRADA LOCALE Strada F (€)	TOTALE (€)
NUOVA VIABILITÀ	1.454.148,00	413.424,00	1.420.782,00	3.288.354
VIABILITÀ DA RIQUALIFICARE	402.369,60	509.049,60	412.143,60	1.323.562,80
TOTALE	1.856.517,60	922.473,60	1.832.925,60	4.611.916,80

Ipotizzando di distribuire i costi per la realizzazione dell'intera maglia stradale sul totale dell'area fondiaria, pari a circa 500.000 mq, otteniamo un'incidenza di € 10,00 per mq di superficie.



Legenda

stato di fatto		progetto
	Base cartografica	
	Localizzazione intervento	
	Strada extraurbana principale - Strada B	
	Strada extraurbana secondaria - Strada C	
	Strada urbana di quartiere - Strada E	
	Strada urbana interzonale - Strada EF	
	Strada locale - Strada F	
	Percorso ciclopedonale	
	Viabilità di progetto esclusa dal comparto	

Nota: Tutte le strade non evidenziate all'interno del territorio comunale appartengono alla classe F - Strada locale

COMUNE DI RIETI
PROVINCIA DI RIETI

PIANO QUADRO DELLA ZONA C - SOTTOZONA C2 - COMPRESORIO 3 "NORD STAZIONE FS"

Viabilità principale



progettazione **TAU** TRAUCCIOTTI & ASSOCIATI LIBERABILI Certificato UNI EN ISO 9001 n° 2416301/S emesso da RINA Services SpA

associato **oice**

TAU Trasporti e Ambiente Urbano s.r.l. via privata Orlavia 187 20154 Milano
L +39 02 36417244 F +39 02 36417284 I +39 02 55581889
studio@tau.com www.tau.com

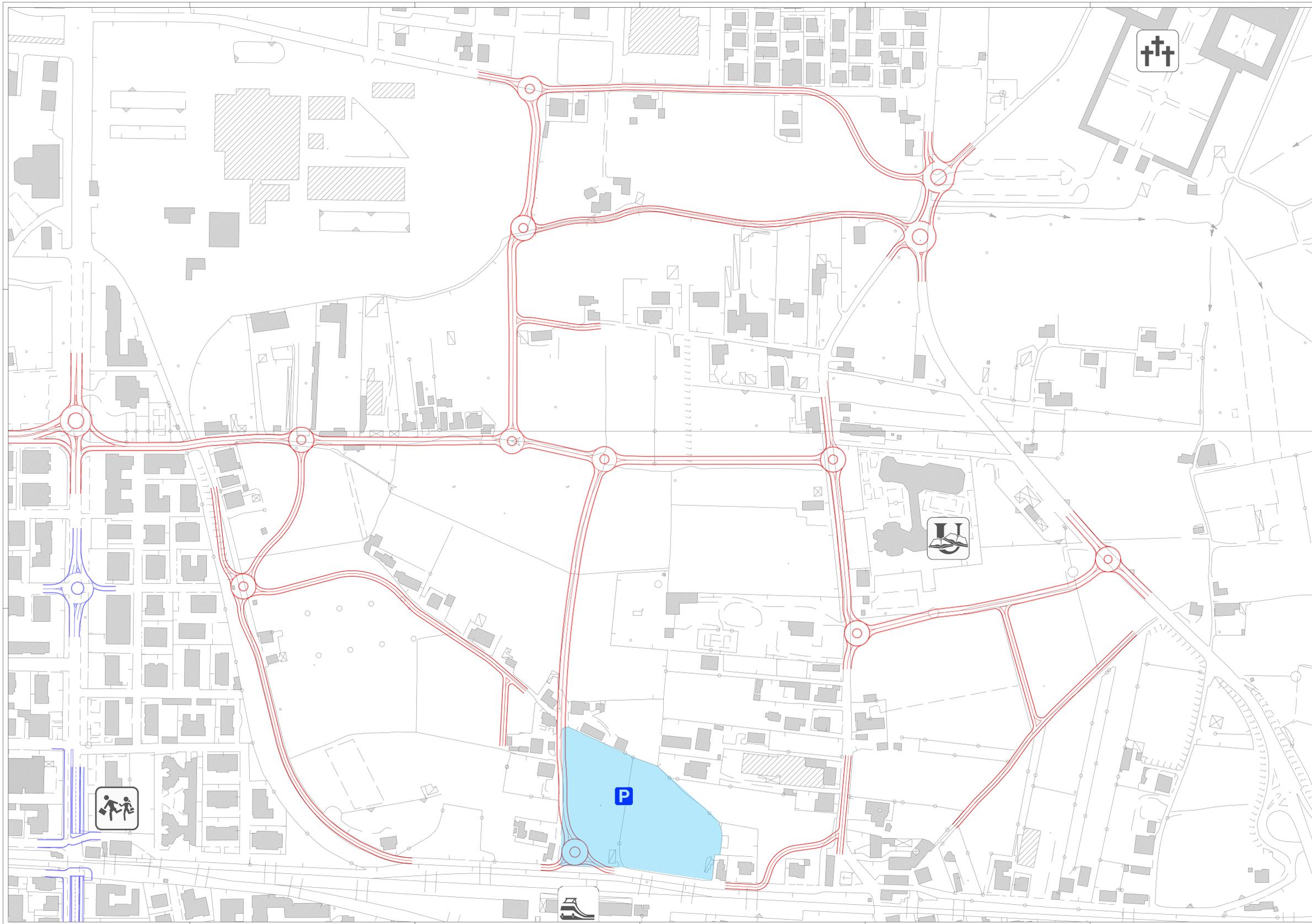
codifica elaborato

commissa	fase	livello	tipo	prog	rev	nr	scala
3532	PRO	P	PL	01	B	2.1	1:5000

oggetto **CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE**

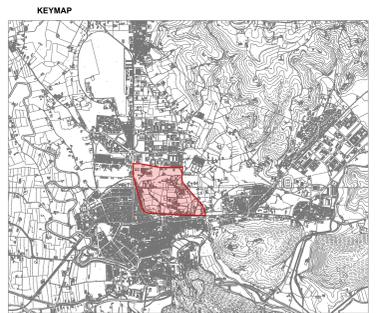
rev	data	autore	verifica	approvazione
A	08/07/2019	Valentina Zangolani	Marco Sabatini	Giorgio Marini
B	30/08/2019	Valentina Zangolani	Marco Sabatini	Giorgio Marini

La presente progettazione è documentata in formato pdf, presso TAU Trasporti e Ambiente Urbano s.r.l. al numero di via Orlavia 187, 20154 Milano. La presente progettazione non può essere utilizzata per alcun scopo diverso da quello per il quale è stata elaborata. Tutti i rapporti e le comunicazioni vanno indirizzate al numero di telefono o al sito web sopra indicati. La presente progettazione è valida per il periodo di tempo indicato in ogni pagina.



Legenda

stato di fatto	progetto
	Base cartografica
	Localizzazione intervento
	Interventi viabilistici di Progetto previsti dal PUT
	Interventi viabilistici di Progetto
	Area destinata a parcheggio di interscambio di pertinenza del servizio di trasporto pubblico di persone



COMUNE DI RIETI
PROVINCIA DI RIETI

PIANO QUADRO DELLA ZONA C - SOTTOZONA C2 - COMPRESORIO 3 "NORD STAZIONE FS"

Viabilità principale

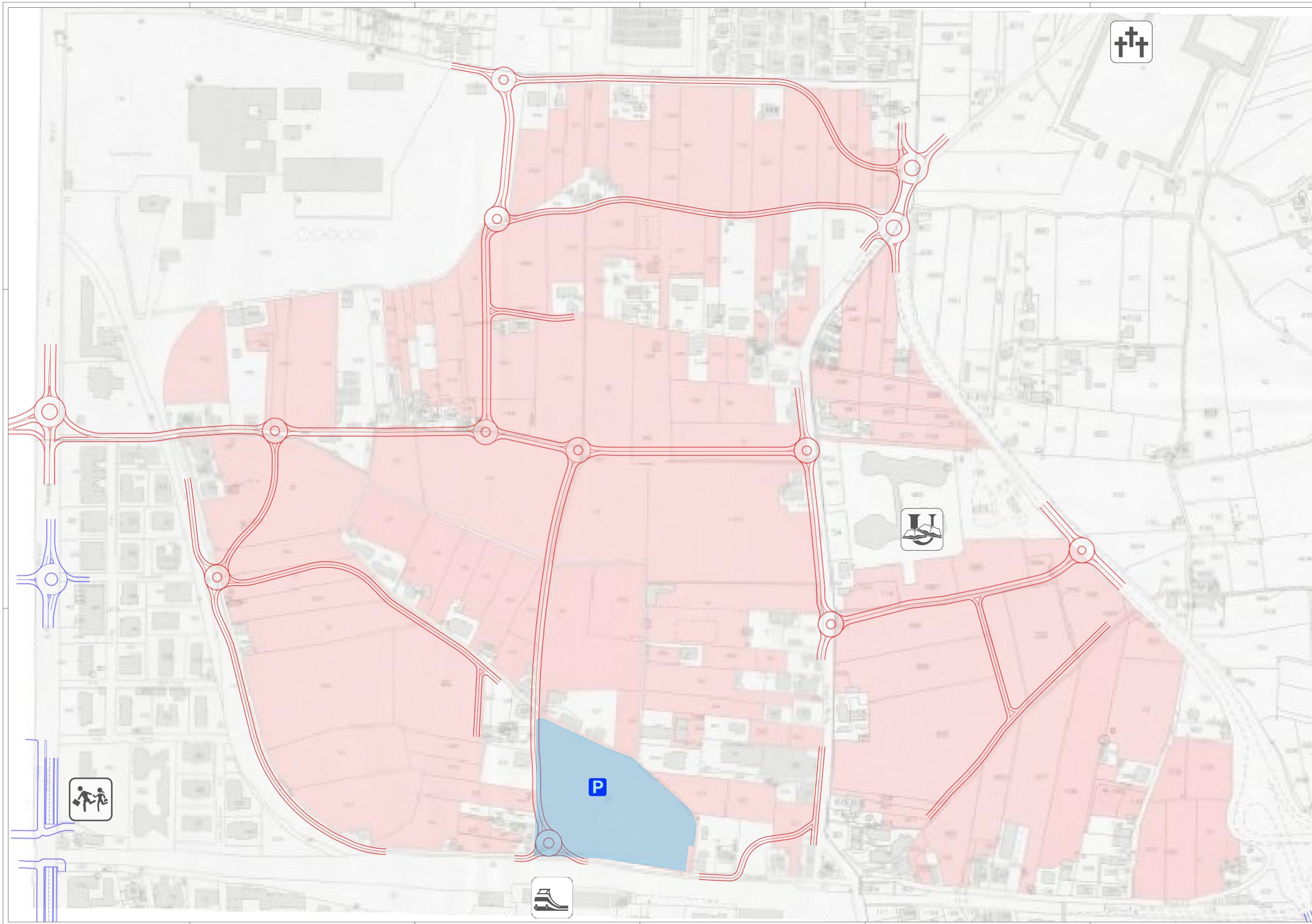


<p>Progettazione</p> <p>TAU</p> <p>TAU Trasporti e Ambiente Urbano s.r.l.</p> <p>via ...</p> <p>tel. ...</p> <p>www.tau.com</p>	<p>Certificato UNI EN ISO 9001 n° 2416301/S</p> <p>emesso da ANVA Services SpA</p> <p>associato</p> <p>15 gennaio Ordine IST 20134 Milano</p> <p>oice</p>	<p>direzione tecnica</p> <p></p>
--	---	----------------------------------

codifica	elaborato	data	fase	prob.	tipo	proj.	rev.	scad.
3552	PRO		P	PL	01	B	2.2	1:2000

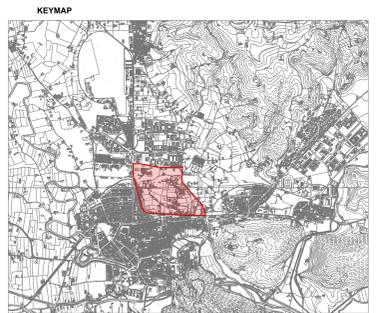
CONFRONTO BASE CARTOGRAFICA-INTERVENTI VIABILISTICI

rev.	data	autore	verifica	approvazione
A	08.07.2019	Valeria Zangarini	Marco Salvadori	Giorgio Manti
B	30.08.2019	Valeria Zangarini	Marco Salvadori	Giorgio Manti



Legenda

stato di fatto	progetto
Localizzazione intervento	
Interventi viabilistici di Progetto previsti dal PUT	
Interventi viabilistici di Progetto	
Area destinata a parcheggio di interscambio di pertinenza del servizio di trasporto pubblico di persone	



COMUNE DI RIETI
 PROVINCIA DI RIETI

PIANO QUADRO DELLA ZONA C - SOTTOZONA
 C2 - COMPRESORIO 3 "NORD STAZIONE FS"

Viabilità principale

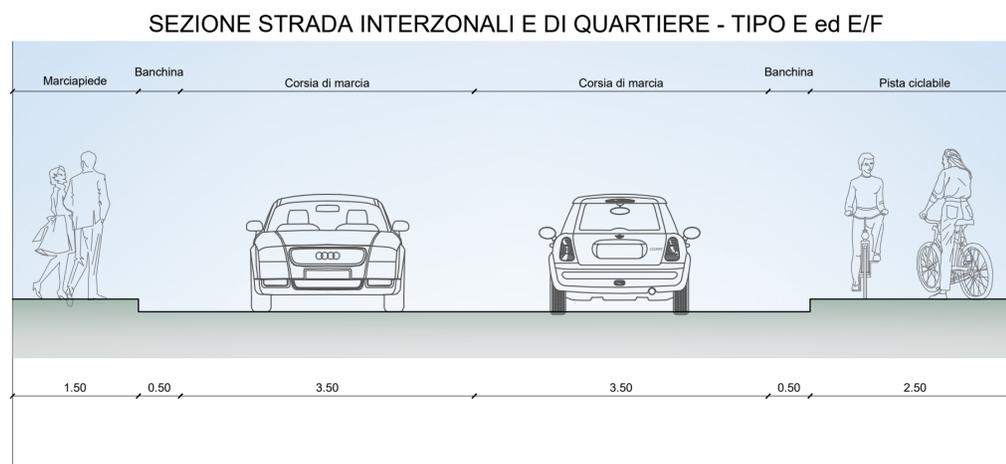
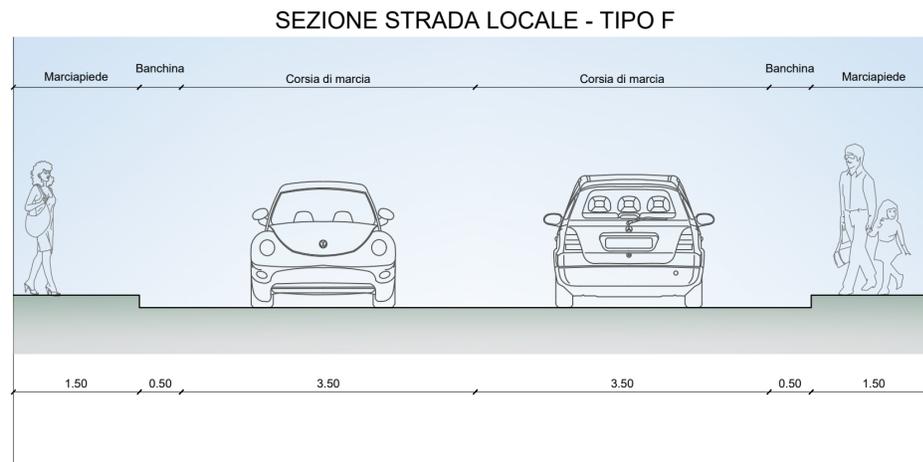


 TAU Trasporti e Ambiente Urbano s.r.l. via Garibaldi 187 01134 Milano tel. 02 2641724 fax 02 2641724 www.tau.com	Certificato UNI EN ISO 9001 n° 24163015 emesso da RINA Services SpA	direzione tecnica Valeria Zangarini n° A. 11485
---	---	---

codifica	elaborato	data	fase	prob.	tipo	proj.	rev.	nr.	scala
3552	PRO		P	PL	01	B	2.3		1:1000

CONFRONTO BASE CATASTALE-INTERVENTI VIABILISTICI

rev.	data	autore	verifica	approvazione
A	08.07.2019	Valeria Zangarini	Marco Salvadori	Giorgio Monti
B	30.08.2019	Valeria Zangarini	Marco Salvadori	Giorgio Monti



COMUNE DI RIETI
PROVINCIA DI RIETI

**PIANO QUADRO DELLA ZONA C - SOTTOZONA
C2 - COMPRESORIO 3 "NORD STAZIONE FS"**

Viabilità principale



progettazione



TAU Trasporti e Ambiente Urbano s.r.l.
p.iva e c.f. 05500190961
t. +39 02 26417244
t. +39 02 26417284
f. +39 02 73960215

Certificato UNI EN ISO 9001
n° 24163/01/S

emesso da RINA Services SpA

associato
via privata Ostavia 18/7
20134 Milano

studio@t-au.com
studio@pec.t-au.com
www.t-au.com

direzione tecnica



codifica elaborato

commessa	fase	livello	tipo	prog	rev	nr	scala
3532	PRO	P	ST	01	A	2.4	1:50

oggetto

SEZIONI TIPO

rev	data	autore	verifica	approvazione
A	09.07.2019	valentina Zangirolami	Marco Salvadori	Giorgio Morini
B	30.08.2019	Valentina Zangirolami	Marco Salvadori	Giorgio Morini

La proprietà intellettuale di questo documento è riservata alla società TAU Trasporti e Ambiente Urbano s.r.l. ai sensi di legge. Il presente documento non può pertanto essere utilizzato per alcun scopo eccetto quello per il quale è stato realizzato e fornito senza autorizzazione scritta di TAU Trasporti e Ambiente Urbano s.r.l. né venire comunicato a terzi o riprodotto. La società proprietaria tutela i propri diritti e rigore di legge.