

**Comune di Belluno**  
**Variante Urbanistica al P.R.G.**

**ADOZIONE**  
**delibera del Consiglio Comunale**  
**n. 110 del 22/12/2021**



**PROGETTO DEFINITIVO "ATTRAVERSAMENTO FIUME PIAVE IN LOC.  
LAMBIOI - RIPRISTINO E ADEGUAMENTO DELL'ATTRAVERSAMENTO  
PROVVISORIO (PONTE BAILEY) SUL FIUME PIAVE TRAMITE  
REALIZZAZIONE DI NUOVO PONTE E VIABILITÀ DI ACCESSO"**  
**CODICE UNIVOCO INTERVENTO LN145-2020-558-BL-020 - CUP:  
I31B19000580009 - CIG:80959995B9**

**COMUNE DI BELLUNO**

PROGETTISTI IN RTI:

Mandataria

Mandante



Ing. José Romo Martín

Estudio Arquitectura Campo Baeza

Arch. Alberto Campo Baeza

TITOLO ELABORATO

Relazione illustrativa di Variante e normativa specifica

N° ELABORATO

V.00

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Ing. Piergiorgio Tonon

AGGIORNAMENTI:

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	CONTROLL.	APPROV.
00	15.07.2021	Emissione	EACB	B.R.P.	J.R.M.
01	12.12.2021	Revisione elaborato dopo conf. Servizi	EACB	B.R.P.	J.R.M.



## Indice

1	RELAZIONE ILLUSTRATIVA DI VARIANTE E NORMATIVA SPECIFICA .....	5
A.	INQUADRAMENTO NORMATIVO .....	5
B.	PREMESSA.....	5
1.1	FINALITÀ DEL PROGETTO .....	5
1.2	TRAFFICO E VIABILITÀ.....	6
1.3	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO .....	8
1.3.1	Localizzazione del cantiere e descrizione del contesto.....	8
1.3.2	Il tracciato.....	8
1.3.3	La struttura .....	8
1.3.4	Durabilità e manutenzione .....	9
C.	SITUAZIONE URBANISTICA VIGENTE .....	10
D.	PROPOSTA DI VARIANTE URBANISTICA AL P.R.G. ....	12
E.	VERIFICA DEL DIMENSIONAMENTO DEL P.R.G.....	12
F.	NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE .....	12
G.	VINCOLO PREORDINATO ALL'ESPROPRIO .....	13
2	ELABORATO V.01 - P.R.G. VIGENTE .....	13
3	ELABORATO V.02 - P.R.G. PROPOSTA DI VARIANTE.....	13
4	ELABORATO V.03 - RELAZIONE DI COMPATIBILITÀ IDRAULICA .....	13
5	ELABORATO V.04 - STUDIO DI COMPATIBILITÀ SISMICA.....	13
6	ELABORATO V.06 - VERIFICA DI ASSOGGETABILITÀ A V.A.S. ....	13
7	ELABORATO V.07 - VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE - V.INC.A. ....	13



## 1 RELAZIONE ILLUSTRATIVA DI VARIANTE E NORMATIVA SPECIFICA

### A. INQUADRAMENTO NORMATIVO

La variante urbanistica potrà essere approvata in applicazione della procedura di cui all'art. 50 comma 3 della L.R. n.61/85, trattandosi di opera pubblica per la quale la legge regionale n.11/2004, art.48 consente, anche in assenza di PAT, l'adozione di varianti allo strumento urbanistico vigente per opere funzionali alla realizzazione di opere pubbliche o di impianti di interesse pubblico.

A sostegno della procedura di cui all'art. 50 comma 3 della L.R. 61/85, si rappresenta che non è possibile attivare una Variante parziale di cui al comma 4 della medesima legge in quanto l'area interessata è posta a distanza inferiore a 200 m dal Ponte della Vittoria per il quale, ancorchè non sia stata ancora attivata la procedura per il riconoscimento dell'interesse culturale ai sensi dell'art.13 del D.lgs 42/2004, è comunque considerata opera d' interesse artistico, storico, archeologico culturale particolarmente rilevante nonché nelle immediate vicinanze del centro storico principale della città sottoposto a vincolo ex. Art. 136 del D.Lgs. 42/2004.

### B. PREMESSA

La seguente relazione illustra i contenuti della variante di adeguamento del vigente piano regolatore generale (P.R.G.) al progetto di costruzione di un nuovo ponte di accesso a Belluno sul fiume piave in località Lambioi.

#### 1.1 FINALITÀ DEL PROGETTO

L'obiettivo fondamentale del presente progetto è la realizzazione di un nuovo collegamento viabile tra destra e sinistra Piave in località Lambioi, in sostituzione del collegamento provvisorio (ponte Bailey e relativa viabilità di accesso) attualmente esistente, realizzato nel 2007 per fronteggiare una temporanea situazione di emergenza viabilistica locale, che si è rivelato nel lungo periodo di esercizio una soluzione funzionale ed efficace sia per la mobilità intercomunale che di area vasta.



Figura1. Collegamento provvisorio Ponte Bailey

La realizzazione della infrastruttura stabile è accompagnata dalla riorganizzazione funzionale complessiva della relativa viabilità di accesso, comprese le due rotatorie che connettono il ponte alla viabilità principale in sinistra e destra idrografica.

Costituisce inoltre specifico oggetto del progetto la definizione dell'assetto finale dell'area attualmente occupata dalle opere provvisorie (pile in alveo, spalle del ponte, viabilità di collegamento e relativi rilevati) a seguito della loro rimozione.

## 1.2 TRAFFICO E VIABILITÀ

Nell'anno 2007, per fare fronte agli inconvenienti che sarebbero sorti alla viabilità durante i lavori di adeguamento sismico del Ponte degli Alpini (che, rallentando il traffico lungo la S.S. 50, avrebbero determinato un aumento sulla strada di Sinistra Piave, sovraccaricando gli attraversamenti del fiume Piave della componente di traffico di attraversamento sulla direttrice est-ovest e nord-sud) e considerata la concomitante franosità del versante a monte della via Miari, con conseguente rischio di chiusura di tale tratta stradale, che dà accesso al Ponte della Vittoria, è emersa l'idea di realizzare un attraversamento provvisorio, con ponte di tipo Bailey, sul fiume Piave nella zona di Lambioi, l'area immediatamente a valle del centro storico della città, che presentava una situazione strategica per una serie di motivazioni.

Il sito consentiva infatti un collegamento del nuovo ponte in sinistra idrografica alla viabilità della Sinistra Piave, in corrispondenza della strada che collega al centro tutte le frazioni del Castionese ed il colle del Nevegal, bypassando "l'imbutto" rappresentato dal Ponte della Vittoria ed in destra idrografica alla nuova viabilità di recente realizzazione nell'area del lungofiume (che, grazie ad una galleria che sottopassa il centro e ad un lungo tratto viario che si sviluppa in costa e galleria, fino al limite della espansione ovest dell'area urbana, consente di raggiungere rapidamente le espansioni e le altre aree ad est, ovest e nord della



città), offrendo una soluzione innovativa, in grado di affrontare e risolvere sia specifiche esigenze di mobilità urbana, sia di traffico di transito a servizio di un'area molto più vasta.

Con la localizzazione di un ponte in località Lambioi si rendeva inoltre possibile un accesso immediato al grande parcheggio che occupa buona parte dell'area e che consente, tramite una scala mobile, di giungere direttamente nel cuore della città storica, favorendo nel contempo l'accessibilità diretta agli impianti sportivi (Piscina e Pala Spes) localizzati nella stessa zona, poco più a monte.

Il manufatto (struttura metallica provvisoria di tipo Bailey, costituita da tre campate posate su spalle realizzate in calcestruzzo armato e pile realizzate con strutture tralicciate in acciaio, protette da rivestimento di betoncino armato, poggianti su suola di fondazione impostata su sistema jet-grouting) è stato posto in opera dalla società Veneto Strade S.p.A. in via temporanea, per una durata temporale presunta fino al termine dei lavori di sistemazione del Ponte degli Alpini, come previsto dall'Accordo di Programma sottoscritto dalla stessa società Veneto Strade S.p.a. con il Comune di Belluno e con la Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Venezia.



*Figura 2. Rotonda e attraversamento provvisorio Ponte Bailey*

Tale accordo di programma prevedeva la provvisorietà del Ponte e delle opere ad esso connesse, compresa la viabilità di accesso al manufatto, e la totale rimozione di tali opere al termine del periodo di utilizzo, con completo ripristino dei luoghi allo stato originario. La presenza di un attraversamento sul Piave in località Lambioi si è rivelata fin da subito, e confermata poi nel tempo, molto funzionale ed efficace per la viabilità non solo a livello intracomunale, permettendo un miglior collegamento tra le frazioni poste in sinistra e destra Piave, ma anche a livello intercomunale.

Nel 2009 l'Amministrazione Comunale ha commissionato uno studio di pre-fattibilità per la "Razionalizzazione della viabilità afferente il territorio comunale" nell'ambito del quale, sulla base dei dati relativi ai flussi di traffico rilevati sul ponte Bailey, è stato riconosciuto il ruolo strategico e organicamente integrato dell'infrastruttura nell'ambito della rete viaria locale.

Per tali motivazioni, negli anni successivi l'Amministrazione Comunale non solo ha confermato la necessità di mantenere in uso il ponte "Bailey", formalizzando agli enti competenti la richiesta di proroga al mantenimento del collegamento viabile provvisorio, ma ha assunto la prospettiva di realizzare un nuovo ponte a carattere definitivo.

## **1.3 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO**

### **1.3.1 Localizzazione del cantiere e descrizione del contesto**

Gli interventi previsti consistono nella realizzazione di:

- un nuovo attraversamento stradale del Fiume Piave;
- adeguamenti della viabilità convergente e collegata all'attraversamento di cui sopra;

L'attraversamento del Fiume Piave sarà realizzato tramite la costruzione di un ponte ad unica campata di luce libera sul fiume di 100,00 metri, con impalcato a quota sufficiente (altezza minima del fondo dell'impalcato di 337,15 m.) che garantisce il franco di sicurezza idraulica (1,50 m) sui 336,25 m. s.l.m. come imposto dall'art. 1 delle NTA del PAI e dalle NTC2018 rispetto alla piena di progetto duecentennale.

### **1.3.2 Il tracciato**

Il progetto del ponte risulta fortemente condizionato dalla necessità di fornire un tracciato che sia compatibile con le vie di accesso esistenti e che permetta mantenere il traffico inalterato durante la costruzione. Per questa ragione si propone un tracciato che si configura ad una distanza minima rispetto all'esistente, in modo da minimizzare le modifiche da apportare ad entrambi gli accessi ed evitare lavori di adeguamento all'imbocco del tunnel. A nord, l'ubicazione dell'accesso del ponte riduce drasticamente le modifiche da effettuare alla rotonda esistente ed, allo stesso tempo, non invade l'area riservata al parcheggio. A sud, l'accesso permette una maggiore libertà nella scelta del tracciato. Per questo motivo, e tenendo in conto possibili interferenze che possono nascere durante la costruzione del ponte, si propone modificare leggermente il tracciato e la rotonda esistente realizzando un'unica curva, e garantendo così un'accesso diretto alla città. Inoltre, il nuovo ponte mantiene una distanza adeguata rispetto al nobile e monumentale Ponte della Vittoria.

Per quanto riguarda il tracciato stradale, la sezione tipo dell'asse principale rientra nella categoria "E" ai sensi del D.M.I.T. del 5 novembre 2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade"

### **1.3.3 La struttura**

La struttura dell'opera è composta basicamente dalla campata principale, che attraversa il fiume Piave e munita di un puntone disposto longitudinalmente all'asse del ponte, e da 3 campate laterali di approssimazione alla campata principale, disposte su pile. Tra la campata principale e le 3 campate laterali vi è interposto un contrappeso, ovvero un elemento strutturale a cui è adibita la funzione di controbilanciare il peso della campata centrale.



La soluzione strutturale proposta prevede un vano principale, ed un vano di compensazione, posizionato oltre la spalla sud. Tale vano laterale funziona da contrappeso per il vano centrale. Si tratta quindi di una soluzione asimmetrica, conseguenza dell'impossibilità di realizzare un vano di compensazione anche nel lato nord senza compromettere la circolazione esistente.

Il ponte è dotato anche di un puntone inclinato intermedio che riducendo la luce consente di minimizzare l'altezza dell'impalcato. L'inclinazione del puntone risponde alla necessità di ridurre l'interferenza del ponte con il fiume; questo aspetto conferisce alla struttura grande robustezza nei confronti delle piene e possibili eventi straordinari dovuti al cambio climatico.

Per la sezione trasversale del ponte si utilizza una sezione ad "U", riducendo l'ingombro del ponte e disponendo dunque di una distanza sufficiente rispetto al livello idrometrico di progetto. L'appoggio intermedio del ponte si realizza con un elemento in calcestruzzo di sezione rettangolare e di spessore e larghezza variabile. Come precedentemente accennato, il vano di compensazione è posizionato nel margine sinistro ed è progettato come un elemento massivo di calcestruzzo, appoggiato direttamente sul terreno e dotato di un peso sufficiente per attuare da contrappeso. Questo elemento è alleggerito nella zona centrale consentendo dunque una riduzione della massa di calcestruzzo ed, allo stesso tempo, garantendo una distribuzione ottimale del peso. La spalla in corrispondenza del margine destro consiste in un setto di calcestruzzo, appoggiato direttamente su micropali che permette una minima occupazione del terreno. La forma prevista per questa spalla permette inoltre di disporre dello spazio necessario per ospitare un sentiero adiacente al fiume. La soluzione strutturale proposta è di tipo integrale (non sono previsti né giunti né appoggi). Anche nella spalla del margine sinistro è prevista una connessione con micropali per assicurare la continuità strutturale richiesta. Il carattere integrale del ponte fornisce una grande rigidità che si rivela essenziale per far fronte alle performance strutturali derivanti dalla natura sismica della zona.

I vani laterali hanno rispettivamente sviluppi di 24, 40 e 40 metri misurati in corrispondenza dell'asse centrale della struttura, rispettando così le disposizioni di luci minime in zona fluviale. La spalla 1 è ruotata di 30° in senso orario ed è posizionata nel punto terminale del rilevato, il quale funge da piano di appoggio per la strada che mette in comunicazione la rotonda sud con le 3 campate laterali di approssimazione alla campata principale. A partire da questo punto, dunque, ha inizio il tracciato della struttura: il primo tratto, quello in corrispondenza dei vani laterali, ha uno sviluppo curvilineo in pianta mentre il secondo, quello che invece compete al vano principale, risulta rettilineo e termina in corrispondenza della spalla 2. I vani laterali poggiano su due pile, numerate a partire dalla spalla 1 in senso crescente, le quali presentano altezze rispettivamente pari a 8 e 5.5 metri. I due tratti curvilineo e rettilineo sono intervallati dalla presenza del contrappeso.

#### 1.3.4 Durabilità e manutenzione

Nella scelta del calcestruzzo come materiale da costruzione si sono tenuti in conto non solo fattori economici e formali, ma anche criteri di sostenibilità e manutenzione. Il progetto di ponte integrale (senza né giunti, né dispositivi di appoggio) e l'integrazione di elementi di

protezione stradali (guardrail e barriere) nella sezione trasversale, garantisce una maggiore durabilità degli elementi, minimizzandone la manutenzione.

### C. SITUAZIONE URBANISTICA VIGENTE

L'area di intervento è localizzata interamente nel comune di Belluno, provincia di Belluno. La situazione urbanistica dell'area di studio viene illustrata nell'immagine a seguire.

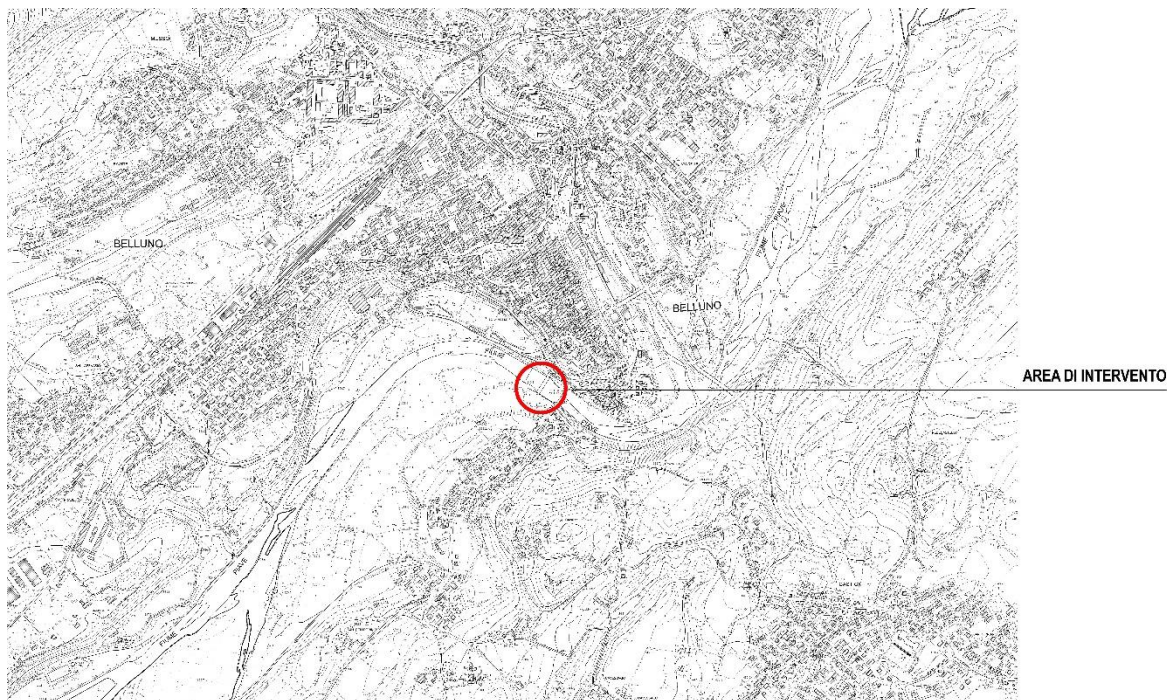


Figura 3. Inquadramento urbanistico\_CTR

Per l'analisi dello stato di fatto urbanistico sono stati considerati:

Strumenti di pianificazione di livello regionale

- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)
- Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico dei bacini idrografici dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave e Brenta-Bacchiglione

Strumenti di pianificazione di livello provinciale

- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)

Strumenti di pianificazione di livello comunale

- Piano Regolatore Generale vigente (PRG)
- Piano di Assetto del Territorio, documento preliminare (PAT)
- Progetto Belluno, progetto per la riqualificazione urbana

Al termine della disamina degli strumenti urbanistici del comune di Belluno e dei piani a livello provinciale e regionale, si può affermare che nelle aree relazionate al progetto di

intervento, unicamente nel PRG vigente, si identifica un impedimento normativo per la costruzione del ponte.

Il PRG vigente identifica come "zone con massima penalità ai fini edificatori" tutte le zone di competenza fluviale, riguardanti il Piave o altri corsi d'acqua nonché i terreni sottoposti a pericolo di frana o instabili. Nelle suddette zone il PRG vieta l'edificazione per l'esistenza di condizioni oggettive di pericolosità, caratteristiche geologiche dei terreni o per la loro esondabilità. Senza dubbio si evidenzia che la tipologia di opera in oggetto del progetto non può peraltro che insistere su aree soggette a tale vincolo e per tanto, data la necessità di inserire l'opera nella pianificazione urbanistica, dovrà essere valutato ed adeguato questo aspetto di attuale non conformità. La soluzione proposta affinché il progetto del nuovo ponte compia con la normativa urbanistica esistente è l'elaborazione di questa variante del PRG che permetta la costruzione dello stesso.

Tuttavia, deve farsi notare che il documento preliminare del Piano di Assetto del Territorio, che sostituirà il PRG vigente, secondo quanto disposto nell'arti. 12 della L.R. 23/04/2004 n. 11, fa esplicito riferimento alla rinnovazione dell'attuale Ponte Bailey. Nello specifico, il PAT fa menzione del Documento Unico di Programmazione relativo al triennio 2020-2022, approvato dall'amministrazione comunale con delibera n. .37 del 37.09.2019 nella quale si stabilisce una strategia di collegamento della sinistra del fiume Piave comunale con il centro storico, sostituendo l'attuale ponte Bailey.

#### Individuazione delle area interessate dalla variante:

Nell'elaborato "V.01 - P.R.G. vigente" e nell'elaborato "V.02 - P.R.G. proposta di variante" si collocano le aree interessate dalla variante, in particolare:

- z.t.o. E agricola, con sigla E2 (art. 3.2. nta rurali);
- z.t.o. E agricola con sigla E.PA parco ambientale (art 6.6 delle nta rurali);

I vincoli esistenti sull'area di attuazione sono:

- Norme Tecniche di Attuazione del PRG comunale vigente
  - Zone con massima penalità ai fini edificatori (art. 8.6 Nn.Tt.A. P.R.G. vigente)
  - parchi ambientali (art. 6.6 e 7.39 p. 2.10 Nn.Tt.A. P.R.G. vigente)
  - vincolo zone umide (art. 7.39 p. 2.5 Nn.Tt.A. P.R.G. vigente)
  - ecosistemi ripariali e torrentizi (art. 7.39 p. 2.6 Nn.Tt.A. P.R.G. vigente)
  - tutela dei corsi d'acqua (art. 8.10 Nn.Tt.a. P.R.G. vigente)
  - aree boscate (art. 7.39 p. 2.1 Nn.Tt.a. P.R.G. vigente)
- Piano Stralcio per l' Assetto Idrogeologico dei Bacini Idrografici dei Fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bacchiglione (PAI)
- D.Lgs 42/2004 Codice dei beni culturali e del paesaggio
- Regio Decreto n. 3267/1923 - Vincolo idrogeologico
- Regio Decreto. n. 523/1904 - Vincolo idraulico
- Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n° 285 e s.m.i. - Codice della strada
- Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n° 495 e s.m.i. - "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada"

- D.M.I.T. del 5 novembre 2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" e ss.mm. ed ii.
- D.M. 19 aprile 2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali"
- "Norme tecniche per le costruzioni" di cui al Decreto Ministeriale 17 gennaio 2018;
- D.Lgs. 152/2006 e ss. mm. ed ii. "Norme in materia ambientale"
- L. R. 7 agosto 2009, n. 17 "Nuove norme per il contenimento dell'inquinamento luminoso, il risparmio energetico nell'illuminazione per esterni e per la tutela dell'ambiente e dell'attività svolta dagli osservatori astronomici"
- L. 221/2015 "Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di Green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali".
- D.P.R. 30 marzo 2004, n. 142 "Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della L. 26 ottobre 1995, n. 447"
- Piano di classificazione acustica comunale approvato con deliberazione Consiliare n.22 del 22/3/2007.

#### **D. PROPOSTA DI VARIANTE URBANISTICA AL P.R.G.**

L'area della variante urbanistica del P.R.G., è definita nell'elaborato "V.02 - P.R.G. proposta di variante". In suddetto elaborato, si identificano anche le fasce di rispetto stradale di 10 m in conformità alle disposizioni del Codice della strada e del relativo Regolamento di Attuazione. Questa fascia garantisce idonei spazi laterali alla viabilità, liberi da qualsiasi attività edificatoria. È definita come "area F.VP e Viabilità"

La Superficie complessiva dell'intero ambito oggetto della variante è di circa 38.000 m<sup>2</sup>, dei quali 11.000 m<sup>2</sup> corrispondono alla nuova viabilità (30% della superficie totale).

#### **E. VERIFICA DEL DIMENSIONAMENTO DEL P.R.G.**

Per tipologia e consistenza la Variante non comporta modifiche tali da incidere in modo significativo sul dimensionamento del piano stesso, ed in ogni caso le ridotte modifiche comportano una riduzione delle aree a favore delle infrastrutture viarie.

#### **F. NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE**

L'area che contiene la rotatoria dall'inizio di via Montegrappa - sx Piave, quella del tracciato che scende verso il nuovo ponte e la nuova rotatoria su via dei Dendrofori - dx Piave, generano le relative "fasce di rispetto stradale" indicate nelle planimetrie della Variante Urbanistica al P.R.G.. Tale area, in conformità alle disposizioni del Codice della Strada e del relativo Regolamento di Attuazione, genera le "fasce di rispetto stradale" con singola larghezza pari a m 10,00, come indicato nelle planimetrie della Variante Urbanistica al P.R.G. e contrassegnate con apposito segno a tratteggio. Tale distanza minima prevale tra quelle previste dalle Norme tecniche di attuazione del vigente P.R.G. per le varie zone interessate

e/o adiacenti il tracciato della viabilità oggetto della presente Variante come definita al primo capoverso.

Le aree oggetto di variante classificate come zone F.VP risultano disciplinate all'articolo 7 ZONA TERRITORIALE OMOGENEA "F" e dall'articolo 7.3 ZONA F.VP (verde pubblico attrezzato) delle Norme Tecniche di Attuazione del vigente Piano Regolatore Generale - Variante relativa alla Città e Centri Frazionale approvata con D.G.R.V. del 28.12.1998 n° 5128 e D.G.R.V. del 01.06.1999 n° 1866 e successive modifiche ed integrazioni.

## **G. VINCOLO PREORDINATO ALL'ESPROPRIO**

La variante urbanistica comporta apposizione del vincolo espropriativo su tutti i mappali (o porzioni) compresi entro il limite della stessa. Per questa ragione riportiamo in seguito un elenco con le particelle interessate da tale vincolo.

Si prendano in considerazione i fogli 70, 85 e 86 del catasto del comune di Belluno.

Del foglio 70: particelle numero 163, 173, 180, 255, 272, 325, 326, 334, 335, 337, 338, 397, 415

Del foglio 85: particelle numero 2, 3, 10, 206, 207

Del foglio 86: particelle numero 3, 899, 932, 933

## **ELABORATI ALLEGATI**

**2 ELABORATO V.01 - P.R.G. VIGENTE**

**3 ELABORATO V.02 - P.R.G. PROPOSTA DI VARIANTE**

**4 ELABORATO V.03 - RELAZIONE DI COMPATIBILITÀ IDRAULICA**

**5 ELABORATO V.04 - STUDIO DI COMPATIBILITÀ SISMICA**

**6 ELABORATO V.06 - VERIFICA DI ASSOGGETABILITÀ A V.A.S.**

**7 ELABORATO V.07 - VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE  
- V.INC.A.**