



COMUNE DI SOMMACAMPAGNA

Provincia di Verona

Servizio Urbanistica.

PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO

Analisi Tecnica delle Osservazioni.

OSSERVAZIONE n. 074 del 25.01.2011 prot. n. 848.

2° Periodo temporale dal 29.11.2010 al 25.01.2011.

Ubicazione Territoriale:

Loc. Palazzina – Caselle.

Intestatari:

**Soc. Le Corti s.r.l. – Le Corti Due
s.r.l. – Immobiliare Caselle spa.**

Contenuti e Proposte:

L'Osservazione riguarda le seguenti proprietà:

- Soc. Le Corti srl catastalmente censite al fg. 19 – mapp. 1518 – 1522 – 479 – 488 – 1515 – 1517 – 59 – 1541 – 1542 – 1547 – 1548 e fg 27 mapp. n. 331 – 335 – 337;
- Soc. Le Corti Due srl catastalmente censite al fg. 19 – mapp. 719 – 1447 – 1449 – 1518 – 1522 e fg 27 mapp. n. 331 – 333;
- Immobiliare Caselle spa catastalmente censite al fg. 19 – mapp. 328 – 504 – 697 – 1446 – 1448.

Va ricordato che le ditta le Corti srl ha già presentato nel 1° periodo una Osservazione (n. 27 prot. n. 4221 del 23.03.09), che risulta essere stata esaminata con esito negativo. Nella parte introduttiva l'Osservazione riepiloga le fasi di predisposizione del P.A.T. adottato, con particolare riferimento ad una prima bozza dello stesso resa pubblica dall'Amministrazione Comunale nel luglio 2008, oggetto poi (prima dell'adozione) di una sostanziale revisione e rimaneggiamento proprio con riferimento alle indicazioni strategiche relative alle aree interessate dall'Osservazione.

In particolare viene ricordato che tale iniziale progetto prevedeva, in questa zona, una consistente espansione commerciale - direzionale e la riqualificazione di un area produttiva esistente in fase di dismissione (ex sede Ge.Co.Fin), in relazione anche a

quanto stabilito, con la Soc. Aeroporto Valerio Catullo, nell'Accordo di Concertazione allegato al P.A.T. adottato.

Si richiamano inoltre le indicazioni del P.T.R.C. adottato (art. 40) relativamente alle forme di valorizzazione che i Comuni, interessati dalle aree di vincolo aeroportuale, possono prevedere nelle aree vincolate, nonché le problematiche connesse alla risoluzione dell'annosa questione viabilistica relativa alla circonvallazione a sud dell'abitato di Caselle, che si riteneva di poter risolvere all'interno dei progetti dell'A22 per la riqualificazione dello svincolo autostradale con la A4 e la creazione di un nuovo caselle dedicato all'Aeroporto.

Tali strategie non si sono poi concretizzate nel progetto adottato, ove è stata prevista una sostanziale riduzione delle iniziali previsioni sia sotto il profilo programmatico (è sparita la Linea di sviluppo insediativo) che dimensionale, con una consistente riduzione del carico urbanistico previsto per l'A.T.O. n. 2 ove si collocano i terreni in questione.

A parere dell'Osservante tale mutato atteggiamento discende dall'intervenuta entrata in vigore dei vincoli urbanistici imposti sul territorio dal Codice della Navigazione Aerea, con particolare riferimento all'art. 707, come risulta da quanto previsto nella tav. 3 del progetto adottato, "*Area soggetta a Piano di Rischio Aeroportuale*", ed alla relativa normativa (art. 4.3.1.d delle N.T.).

L'Osservante rileva che tale mutato atteggiamento da parte dell'Amministrazione pregiudica, senza motivo, l'iniziativa originariamente pensata e discussa con la proprietà, impedendo di fatto la realizzazione degli importanti investimenti che si erano programmati, a fronte dei rilevanti argomenti che sostengono l'iniziativa, quali:

- il raggiunto Accordo con la Soc. Aeroporto Valerio Catullo, che al punto B1 conferma le ipotesi progettuali in discussione;
- le citate disposizioni del P.T.R.C. che delineano un principio perequativo volto a conservare le esigenze di sicurezza senza deprimere le opportunità di sviluppo;
- le attuali previsioni del P.A.T. adottato che, pur ridimensionate, confermano le iniziali intenzioni di riqualificazione di parte dell'ambito originariamente previsto, a fronte, tuttavia, di una sostanziale carenza dimensionale, che potrebbe essere colmata in sede di P.I., attraverso l'eventuale trasferimento di capacità edificatorie dalle A.T.O. limitrofe;
- l'effettuazione da parte della Osservante di approfonditi studi aeronautici circa la utilizzabilità delle aree in questione, pur in presenza dei vincoli imposti dall'art. 707 del Codice della Navigazione Aerea, con riferimento al Piano di Rischio Aeroportuale.

Sulla base di queste premesse vengono formulate le seguenti Osservazioni:

Osservazione n. 1a : individuazione di un perimetro unitario che comprenda in un unico comparto tutte le aree di proprietà delle Osservanti, coincidente con il perimetro della Zona B1 dell'Accordo di Concertazione con l'Aeroporto;

Osservazione n. 1b : che sia ristabilita la linea preferenziale di sviluppo insediativo prevista nella bozza iniziale del P.A.T., precisando che essa potrà essere attuata in coerenza con il Piano di Rischio Aeroportuale, che disciplinerà le possibilità edificatorie dell'ambito in relazione ai vincoli di sicurezza aeronautica, in quanto strumento deputato ad individuare gli interventi ammissibili nella zona, al fine definire la localizzazione delle diverse destinazioni ammesse, senza limitarne l'entità;

Osservazione n. 1c : in alternativa si propone di individuare l'intera area oggetto di Osservazione come "*Contesto territoriale destinato alla realizzazione di un programma complesso*" mediante insediamenti di scala sovra-comunale di tipo fieristico – commerciale;

Osservazione n. 1d : comprendere in tutto o in parte le aree di proprietà tra quelle destinate ad area di "riqualificazione – riconversione" come in parte già indicato sulla tav. 4 del P.A.T.;

Osservazione n. 1e : assegnare all'ambito così individuato una potenzialità di sviluppo insediativo "riservata" e quindi non concorrente con altri ambiti (con particolare riferimento all'ambito B del citato Accordo con la Soc. Aeroporto Valerio Catullo);

Osservazione n. 1f : introdurre alcune modifiche all'art. 8 delle N.T. ed in particolare inserire al seguente frase:

il PI assicura la valorizzazione delle aree di riqualificazione e riconversione che risulteranno sottoposte a vincoli, ovvero restrizioni nelle destinazioni ammissibili, per effetto delle disposizioni del codice della navigazione, prevedendo forme di perequazione e compensazione in aree contigue, ispirate ai seguenti principi:

- 1) obbligo di progettazione unitaria (con PUA di iniziativa privata);*
- 2) utilizzo delle aree vincolate dalla presenza dell'aeroporto quale standard urbanistico a parcheggio, verde o per altre funzioni complementari o accessorie a servizio alla destinazione commerciale e direzionale;*
- 3) facoltà di utilizzo di tutte la s.l.p. commerciale e direzionale, tratta dalla riqualificazione – riconversione di spazi produttivi esistenti nella tav. 4 a anche dalla perequazione introdotta in attuazione del principio regionale di valorizzazione (art. 40 PTRC), all'interno del perimetro unitario;*

Osservazione n. 2a : in relazione alla linea di sviluppo insediativo di natura produttiva posta oltre (a sud) l'autostrada, si rileva che una eventuale attuazione della stessa comprometterebbe l'iniziativa delle Osservanti, per cui risulta necessario che il P.A.T. assicuri almeno potenzialmente la s.l.p. necessaria all'attuazione della stessa, aggiungendo alla normativa che la capacità edificatoria ricavabile e dalla riconversione e dalla valorizzazione perequativa dell'area inclusa nel perimetro è riservata all'ambito in discussione e non è soggetta ai limiti di A.T.O., o che possa attingere ad altro contingente espressamente previsto o trasferito da A.T.O. limitrofe;

Osservazione n. 2b : si chiede di stabilire esplicitamente che il limite dimensionale dell'A.T.O. n. 2 non includa la potenzialità edificatoria proveniente sotto forma di credito edilizio o valorizzazione perequativa (art. 40 del PTRC) dall'area di riqualificazione – riconversione;

Osservazione n. 3a : qualora l'Osservazione presentata non fosse ritenuta interamente accoglibile si invita l'Amministrazione ad inserire nelle Norme Tecniche una previsione speciale per l'ambito in esame che consenta di regolamentare l'utilizzo prevalentemente commerciale dell'area all'interno di un Accordo art. 6 della L.R. 11/2004, da inserire poi all'interno del successivo Piano degli Interventi, che quantifichi le superfici realizzabili;

Osservazione n. 3b : si prospetta possibilità di avviare un accordo di programma regionale che consenta una immediata modifica della strumentazione urbanistica vigente ed una unitaria di approvazione sia degli aspetti urbanistici che di quelli connessi alle autorizzazioni all'esercizio delle funzioni commerciali di livello regionale, sottratte alla competenza Comunale.

Analisi di ammissibilità Tecnica:

L'Osservazione presentata ricalca in molte parti una analoga presentata nel 1° periodo (n. di prot. 4221 del 23.03.2009) a nome delle Soc. Le Corti srl e Rubner Investimenti Verona srl, le quali sono state tutte genericamente respinte, in quanto si riteneva di demandare al P.I. la definizione di dettaglio delle possibili forme di valorizzazione delle suddette aree.

La nuova Osservazione presentata, affronta in modo diretto la problematica relativa alla sicurezza del territorio in relazione ai vincoli aeroportuali vigenti ai sensi dell'art. 707 del Codice della Navigazione Area e della redazione dei Piani di Rischio Aeroportuale.

Alla stessa è infatti allegato stralcio di uno studio specialistico che evidenzia la possibilità di utilizzo, per i fini urbanistici fissati dal P.A.T., anche di parte delle aree oggi inserite nelle cosiddette aree di vincolo A e B della testata pista.

Ferma restando quindi la necessità di coordinare ogni possibile futuro intervento con il citato Piano di rischio Aeroportuale, si analizzano di seguito i punti dell'Osservazione presentata, per una possibile diversa utilizzazione delle aree vincolate.

Inoltre la presente Osservazione comprende anche le aree limitrofe in proprietà Immobiliare Caselle spa, per le quali il P.A.T. prevede, quali azioni strategiche, l'inserimento nelle aree di Urbanizzazione consolidata di natura produttiva, assoggettate ad interventi riqualificazione e riconversione, insieme con le limitrofe aree non edificate di proprietà della Soc. Le Corti srl e Le Corti due srl.

Nel merito della lunga ed articolata premessa svolta dall'Osservante ed al fine di chiarire alcuni degli aspetti che hanno condotto alla scelta progettuale finale, occorre necessariamente puntualizzare alcune questioni di carattere eminentemente urbanistico – pianificatorio, fondamentali per comprendere il percorso di progettazione che ha condotto all'attuale formulazione del P.A.T..

Una prima rilevante questione, già emersa nell'Osservazione, è quella connessa con la viabilità di servizio dei nuovi insediamenti, che in presenza di una concentrazione di aree ad elevato impatto sul territorio, comporta necessariamente una progettazione che, relativamente alle quantità messe in gioco (dimensionamento), mantenga un equilibrato rapporto tra le superfici edificabili, le aree per servizi connesse e la dimensione degli insediamenti in rapporto al contesto territoriale in cui si opera.

La seconda rilevante questione è, in effetti, l'intervenuta sostanziale modificazione delle norme di tutela delle aree circostanti la testata pista degli aeroporti, in relazione ai Piani di Rischio Aeroportuali (che si ricorda sono soggetti alla previa approvazione di ENAC). Il manifestarsi, in tempi diversi, di pressanti iniziative aeroportuali per l'ampliamento ed il potenziamento del Valerio Catullo, con l'ipotesi di costruzione di una seconda pista (vedasi la proposta di Piano di Sviluppo depositata all'ENAC), hanno di fatto inibito le iniziali prospettive urbanistiche delle aree in Osservazione, anche in considerazione delle "demolition area" previste dall'art. 714 del Codice della navigazione Aerea.

Va inoltre ricordato che questo Comune aveva già di fatto approvato un importante progetto per il recupero degli edifici esistenti nella Corte Palazzina, limitrofi a quelli in discussione, ove dopo un iniziale parere favorevole di ENAC, è intervenuto un provvedimento della stessa di inibizione dell'attività edilizia (a seguito delle modifiche al Codice sopra richiamate) che ha comportato l'avvio di un rilevante contenzioso amministrativo, tutt'oggi in corso.

Non da ultimo, per quanto di competenza, ritengo di sottolineare le perplessità emerse dalla popolazione proprio durante la presentazione pubblica del progetto, relativamente alle previsioni in questione, con evidente preoccupazione per gli impatti che l'insediamento avrebbe provocato sull'abitato di Caselle, che hanno condotto ad una sostanziale revisione del progetto, con consistente riduzione della dimensione

dell'intervento, nell'ottica di proporre un piano consono alle esigenze dei cittadini, nello spirito pianificatorio previsto con la L.R. 11/2004.

Si ricorda infatti che nel Documento Preliminare alla progettazione (art. 14 della L.R. 11/2004 –G.C. n. 151/2006) relativamente alle Attività produttive (pag. 20) e nel merito degli insediamenti commerciali – direzionali, non sono escluse le grandi struttura di vendita (che il P.A.T. deve delimitare), ma si parla espressamente di *individuazione di spazi di modesta entità in adiacenza ai nuclei urbani di Sommacampagna e di Caselle*, per cui le previsioni del P.A.T. adottato appaiono sostanzialmente congrue.

* * * *

Con riferimento alle Osservazioni proposte ed in relazione ai singoli specifici punti estratti dal testo depositato, si ritiene di dover esprimere le seguenti valutazioni:

Osservazione n. 1a : con riferimento agli obiettivi specifici per il P.I. dettati a pag. 44 della Norme Tecniche, ed in particolare:

- *creazione di ampie fasce alberate con funzione di mitigazione ... nei confronti i autostrade e Quadrante Europa;*
- *riqualificazione di pare delle zone produttive esistenti;*
- *riconversione di attività produttive incompatibili;*
- *realizzazione di interenti di valorizzazione locale derivanti dalle funzioni aeroportuali;*
- *razionalizzazione della viabilità;*

si ritiene che L'Osservazione presentata possa essere accolta, al fine di comprendere in un unico ambito progettuale tutte le aree interessate, sulle quali insistono più azioni strategiche, quali:

- *Aree di riqualificazione e riconversione (art. 8.f delle N.T.);*
- *Ambiti di riequilibrio dell'ecosistema di Caselle (art. 8.x delle N.T.);*
- *Corridoio progettazione infrastrutture sovra – comunali (art. 8.q).*

Osservazione n. 1b : poiché in sede progettuale si è ritenuto di limitare, rispetto a quanto inizialmente previsto, l'entità degli insediamenti commerciali – direzionali nella frazione, con riferimento anche alle problematiche connesse con la tutela della sicurezza aerea del territorio, si ritiene che l'Osservazione debba esse respinta, ferme restando le competenze future del Piano di Rischio Aeroportuale;

Osservazione n. 1c : con riferimento all'Osservazione 1a, si ritiene accoglibile l'inserimento dell'area di proprietà delle Osservanti all'interno di un nuovo "*Contesto territoriale destinato alla realizzazione di un programma complesso*" avente le finalità previste dalle azioni strategiche ivi inserite, fatti salvi i vincoli aeronautici esistenti e le indicazioni del Piano di Rischio Aeroportuale;

Osservazione n. 1d : qualora a seguito dell'approvazione del Piano di Rischio Aeroportuale si rendano disponibili per l'edificazione ulteriori aree oltre al quelle già inserite come in zona di riqualificazione – riconversione, l'Osservazione presentata, alla luce di quanto disposto dall'art. 40 del PTRC, potrebbe risultare accoglibile al fine di perseguire gli obiettivi del P.A.T. come sopra specificati. Si propone quindi di accogliere l'Osservazione demandando al P.I., successivo all'approvazione del Piano di Rischio, la delimitazione definitiva dell'ambito di riqualificazione individuato. Rimangono ferme le dotazioni dimensionali attribuite in sede di adozione;

Osservazione n. 1e : il dimensionamento del P.A.T. e delle singole A.T.O. non prevede assegnazioni volumetriche dirette, a specifiche parti del territorio, rimandando tale operazione al Piano degli Interventi ed agli eventuali Accordi art. 6 L.R. 11/2004 che non sono stati allegati al progetto adottato; l'Osservazione va pertanto respinta;

Osservazione n. 1f : l'integrazione delle Norme Tecniche non si renderebbe necessaria in quanto le disposizioni dell'art. 8.d (Contesti territoriali destinati alla realizzazione di programmi complessi) demandano di fatto al P.I. ogni successiva azione pianificatoria. Tuttavia al fine di precisare meglio gli obiettivi e i limiti delle Osservazioni accolte si propone di integrare l'art. 8 pag. 31 delle Norme Tecniche, aggiungendo dopo in paragrafo "I nuovi interventi, carico idrico" quanto segue:

"Disposizioni per aree soggette a limiti o restrizioni del Codice della Navigazione Aerea. Successivamente all'approvazione del Piano di Rischio Aeroportuale e nei limiti dallo stesso previsti, il P.I. potrà prevedere, quali forme di perequazione e compensazione, l'utilizzo delle aree eventualmente vincolate quale standard urbanistico (parcheggio, verde) o per funzioni complementari o accessorie a servizio delle destinazioni d'uso consentite, coordinato all'interno di una progettazione unitaria (PUA), nei limiti del dimensionali approvati."

Osservazione n. 2a : non è competenza del P.A.T. determinare, se non all'interno di specifici accordi ai sensi dell'art. 6 delle L.R. 11/2004, le modalità di utilizzo delle volumetrie messa a disposizione, accordi non presenti nello strumento adottato, né tanto meno risulta possibile incrementare la volumetria massima stabilita con il dimensionamento del Piano; rimane fermo il margine di trasferibilità delle volumetrie tra un A.T.O. e l'altro nei limiti previsti dall'art. 8 - 3° comma delle Norme Tecniche; per tali ragioni l'Osservazione deve essere respinta;

Osservazione n. 2b : le tabelle del dimensionamento allegate alle Norme Tecniche e riportate nella tav. 4 danno conto delle quantità massime stabilite per la nuova edificazione e gli interventi di recupero, l'Osservazione pertanto va respinta;

Osservazione n. 3a : il P.A.T. adottato con contiene alcun tipo di accordo ai sensi dell'art. 6 della L.R. 11/2004, tale incombenza deve quindi eventualmente essere rimandata al progetto del P.I.;

Osservazione n. 3b : trattasi di materia non appartenete alla competenza del P.A.T., l'Osservazione va quindi respinta.

Parere Tecnico:

Osservazione n. 1a : ACCOLTA con riferimento agli obiettivi specifici per il P.I. dettati a pag. 44 della Norme Tecniche, ed in particolare:

- *creazione di ampie fasce alberate con funzione di mitigazione ... nei confronti i autostrade e Quadrante Europa;*
- *riqualificazione di pare delle zone produttive esistenti;*
- *riconversione di attività produttive incompatibili;*
- *realizzazione di interenti di valorizzazione locale derivanti dalle funzioni aeroportuali;*
- *razionalizzazione della viabilità;*

al fine di comprendere in un unico ambito progettuale tutte le aree interessate, sulle quali insistono più azioni strategiche, quali:

- *Aree di riqualificazione e riconversione (art. 8.f delle N.T.);*
- *Ambiti di riequilibrio dell'ecosistema di Caselle (art. 8.x delle N.T.);*
- *Corridoio progettazione infrastrutture sovra – comunali (art. 8.q).*

Osservazione n. 1b : RESPINTA in quanto poiché in sede progettuale si è ritenuto di limitare l'entità degli insediamenti commerciali – direzionali nella frazione, con riferimento alle problematiche connesse con la tutela della sicurezza aerea del territorio, ferme restando le competenze future del Piano di Rischio Aeroportuale;

Osservazione n. 1c : ACCOLTA inserendo le aree di proprietà delle Osservanti all'interno di un nuovo "*Contesto territoriale destinato alla realizzazione di un programma complesso*" avente le finalità previste dalle relative azioni strategiche, fatti salvi i vincoli conseguenti all'approvazione del Piano di Rischio Aeroportuale;

Osservazione n. 1d : ACCOLTA in quanto a seguito dell'approvazione del Piano di Rischio Aeroportuale possono rendersi disponibili per l'edificazione ulteriori aree, oltre al quelle già inserite come in zona di riqualificazione – riconversione, in sintonia con quanto disposto dall'art. 40 del PTRC, demandando al P.I. successivo all'approvazione del Piano di Rischio, la delimitazione definiva dell'ambito di riqualificazione. Rimangono ferme le dotazioni dimensionali attribuite in sede di adozione;

Osservazione n. 1e : RESPINTA in quanto il dimensionamento del P.A.T. e delle singole A.T.O. non prevede assegnazioni volumetriche dirette a specifiche parti del territorio; tale operazione è demandata al P.I. ed agli eventuali Accordi art. 6 L.R. 11/2004;

Osservazione n. 1f : PARZIALMENTE ACCOLTA, al fine di precisare gli obiettivi e i limiti delle precedenti Osservazioni accolte, integrando l'art. 8 pag. 31 delle Norme Tecniche, aggiungendo dopo il paragrafo "I nuovi interventi, ... carico idrico" quanto segue:

"Disposizioni per aree soggette a limiti o restrizioni del Codice della Navigazione Aerea. Successivamente all'approvazione del Piano di Rischio Aeroportuale e nei limiti dallo stesso previsti, il P.I. potrà prevedere, quali forme di perequazione e compensazione, l'utilizzo delle aree eventualmente vincolate quale standard urbanistico (parcheggio, verde) o per funzioni complementari o accessorie a servizio delle destinazioni d'uso consentite, coordinato all'interno di una progettazione unitaria (PUA), nei limiti dei dimensionali approvati."

Osservazione n. 2a : RESPINTA in quanto non compete al P.A.T., al quale non sono stati allegati specifici accordi ai sensi dell'art. 6 delle L.R. 11/2004, ma al P.I. la determinazione delle modalità di utilizzo della volumetria messa a disposizione, né tanto meno risulta possibile incrementare la volumetria massima stabilita con il dimensionamento del Piano; rimane fermo il margine di trasferibilità delle volumetria tra un A.T.O. e l'altro, nei limiti previsti dall'art. 8 - 3° comma delle Norme Tecniche;

Osservazione n. 2b : RESPINTA in quanto le tabelle del dimensionamento allegate alle Norme Tecniche e riportate nella tav. 4 riportano le quantità massime stabilite per la nuova edificazione e gli interventi di recupero;

Osservazione n. 3a : RESPINTA in quanto il P.A.T. adottato con contiene alcun tipo di accordo ai sensi dell'art. 6 della L.R. 11/2004, tale incombenza deve quindi eventualmente essere rimandata al P.I.;

Osservazione n. 3b : RESPINTA in quanto trattasi di materia non appartenente alla competenza del P.A.T..

Modifiche proposte:

Osservazione n. 1a : nessuna modica (vedi Osservazione 1c);

Osservazione n. 1c : modifica della tav. 4 riportando il perimetro del nuovo "Contesto territoriale destinato alla realizzazione di un programma complesso" secondo la planimetria allegata all'Osservazione;

Osservazione n. 1d : inserimento sulla tav. 4 di un cartiglio che richiami l'Osservazione ACCOLTA e rimandi al P.I. successivo all'approvazione del Piano di Rischio, la delimitazione definitiva dell'ambito di riqualificazione;

Osservazione n. 1f : si riporta l'integrazione dell'art. 8, pag. 31 delle Norme Tecniche:

".....

I nuovi interventi, ivi compresi tutti quelli che comportino impermeabilizzazione dei suoli, devono prevedere vasche di laminazione delle acque meteoriche o superficiali e/o sistemi di drenaggio alternativi, atti a smaltire mediamente 400 mc/ha di carico idrico.

“Disposizioni per aree soggette a limiti o restrizioni del Codice della Navigazione Aerea.

Successivamente all’approvazione del Piano di Rischio Aeroportuale e nei limiti dallo stesso previsti, il P.I. potrà prevedere, quali forme di perequazione e compensazione, l’utilizzo delle aree eventualmente vincolate quale standard urbanistico (parcheggio, verde) o per funzioni complementari o accessorie a servizio delle destinazioni d’uso consentite, coordinato all’interno di una progettazione unitaria (PUA), nei limiti del dimensionali approvati.”

La Tav. 4 descrive la perimetrazione, gli usi in atto e la trasformabilità degli otto ambiti territoriali omogenei; i tematismi rappresentati, corrispondenti a specifiche condizioni ambientali o insediative assoggettabili a trasformazione o limitative di trasformazione, sono qui di seguito elencati con il relativo apparato normativo:

.....”

Sommacampagna 04.07.2011.

The image shows a blue circular official stamp of the Comune di Sommacampagna. The stamp contains the text 'COMUNE DI SOMMACAMPAGNA' around the perimeter and a star at the bottom. To the right of the stamp is a handwritten signature in blue ink. Above the signature, the text 'responsabile del Servizio' and 'Arch. Paolo Sartori' is printed.

responsabile del Servizio
Arch. Paolo Sartori