PROVINCIA DI TREVISO

REGIONE DEL VENETO

CITTA' DI MONTEBELLUNA

CORSO MAZZINI, 118 - 31044 MONTEBELLUNA (TV)
C.F. P.IVA 00471230268

SETTORE GOVERNO E GESTIONE DEL TERRITORIO - SUA E PROVV. - SIC
SERVIZIO VIABILITA'

MANUTENZIONE STRAORDINARIA STRADE COMUNALI ANNO 2019

PROGETTO DEFINITIVO-ESECUTIVO

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO:
(geom. Adriano Varaschin)

IL PROGETTISTA:
(ing. Marta Barbato)

- RELAZIONE GENERALE
- RELAZIONE TECNICA
- RELAZIONI SPECIALISTICHE

ELABORATO:
01

DATA: agosto 2019

SCALA ------

Servizio Viabilità del Comune di Montebelluna - Loggia dei Grani n. 81 31044 Montebelluna (TV)
tel. 0423-617505 fax. 0423-617630 Email viabilita@comune.montebelluna.tv.it
orario di apertura al pubblico: lunedì e venerdì 10.30-12.45 mercoledì 8.15-12.45/14.45-18.15

Il presente elaborato di proprietà del Comune di Montebelluna (TV) e non può essere riprodotto né consegnato a terzi senza autorizzazione scritta, ai sensi art. 99 L. 22.04.1941 - n-633

INDICE

RELAZIONE GENERALE 3
PREMESSE 3
AMBITI DI INTERVENTO 4
RELAZIONE TECNICA 6
MODALITA' DI INTERVENTO 6
Sovrastruttura stradale 6
Consolidamento delle banchine 7
Linee di captazione delle acque meteoriche 7
Mitigazione del traffico: dossi artificiali, attraversamenti penali rialzati, intersezioni rialzate 7
Eliminazione delle barriere architettoniche – integrazione e realizzazione di percorsi pedonali 9
Disponibilità delle aree 9
Interferenze 9
RELAZIONI SPECIALISTICHE 9
indagini geologiche, idrogeologiche e archeologiche 9
Sostenibilità ambientale e conformità urbanistica 10
relazione idrologica 10
Relazione sismica 10
Sottoservizi esistenti 10
NORMATIVA DI RIFERIMENTO 11
CRONOPROGRAMMA DEGLI INTERVENTI 12

RELAZIONE GENERALE

PREMESSE

Il presente progetto prevede – come meglio precisato nella relazione tecnica - interventi di varia natura (rifacimenti di banchine stradali, asfaltature, integrazione o modifica della rete di captazione delle acque meteoriche, interventi di *traffic calming* e abbattimento barriere architettoniche) su alcune vie comunali, ai fini di migliorare la sicurezza stradale ed il transito dell'utenza debole.

Dalla verifica dello stato della rete stradale presente nel territorio comunale emerge la necessità di molteplici interventi di manutenzione straordinaria, atti ad intervenire sia puntualmente (ristagni d'acqua, cedimenti localizzati, buche), sia linearmente (necessità di sostituzione del manto di usura, asfaltatura di marciapiedi).

All'attività di miglioramento della qualità della sovrastruttura stradale si rende necessario affiancare opere di mitigazione del traffico e di protezione dell'utenza debole, anche attraverso l'eliminazione di barriere architettoniche.

Il presente progetto, compatibilmente con le risorse disponibili, ha concentrato le attività *in primis* lungo le vie che presentano carenze strutturali - in corsia o in banchina - in zone prevalentemente residenziali o di collegamento ai servizi oppure – come per le vie Lollini, Gen. Vaccari e Cerer – con elevata percentuale di transiti da parte dell'utenza debole (pedoni e ciclisti).

Gli interventi previsti, come detto, sono volti ad un generale aumento del livello di servizio della viabilità comunale, da ottenersi mediante le seguenti opere:

- **interventi sulla sovrastruttura stradale** mediante consolidamenti delle corsie di tipo lineare (via Feltrina Sud, via Cerer) o puntuale (Corso Mazzini, via A. Serena, via A. Canova, via Carmine, via delle Piscine, via Meucci, via Monte Grappa, Vial d'Amore, viabilità di accesso all'ingresso ovest del cimitero del capoluogo, via Ca' Mora);
- **ricarica e consolidamento delle banchine** (via Cerer, via Foresto, via Perer, via Picciol, via Lollini, via gen. Vaccari);
- **integrazione delle linee di captazione delle acque meteoriche**, al fine di evitare ristagni d'acqua sulla sede stradale (via Monte Monfenera, Vial d'Amore, via Storta, via Monte Piana);
- **opere di mitigazione del traffico**, mediante realizzazione o sistemazione di attraversamenti pedonali rialzati (via A. Canova, via A. Serena, via Castellana all'intersezione con via Ca' Mora), di dossi artificiali e intersezioni rialzate (via Perer);
- **eliminazione delle barriere architettoniche** (marciapiede di via L. Manin e tratto di marciapiede in via Monte Grappa), **realizzazione ed integrazione di percorsi pedonali** (via Feltrina Sud e via L. Manin).

Gli interventi specifici sopra elencati sono accompagnati da un generale intervento di rinnovo del manto stradale mediante fresatura, ove necessario, e realizzazione del nuovo manto di

usura in conglomerato bituminoso, realizzazione della nuova segnaletica orizzontale e – ove necessario – verticale.

AMBITI DI INTERVENTO

Nell'elaborato 02 sono individuati i tratti di viabilità oggetto di intervento, le cui lavorazioni specifiche vengono dettagliate negli elaborati progettuali 03 e 04.

La tabella sotto riportata fornisce gli elementi di sintesi del progetto.

progr.	nome via	lunghezza [m]	superficie [mq]	largh. Media [m]	tipologia intervento	importo da CME
1	Corso Mazzini	343,60	2 914,92	8,48	fresatura, tappeto, segnaletica orizzontale, risanamenti	€ 27 312,02
2	ingresso ovest Cimitero Capoluogo	79,00	765,20	9,69	fresatura, tappeto, ricarica	€ 7 801,13
3	Via A. Serena	264,57	1 031,07	3,90	fresatura, risanamenti, segnaletica orizzontale, tappeto, risagomatura attraversamento pedonale rialzato	€ 19 041,69
4	Via Ca' Mora	529,20	2 445,66	4,62	fresatura, risanamenti, segnaletica orizzontale, tappeto	€ 20 138,68
5	Via Canova (da Via Barile a Via S. Maria in Colle)	315,50	2 138,44	6,78	fresatura, tappeto, risanamenti, segnaletica orizzontale, attraversamenti pedonali rialzati	€ 33 091,24
6	Via Carmine	1 070,50	4 921,74	4,60	fresatura a tratti, risanamenti, segnaletica orizzontale, tappeto	€ 31 446,56
7	Via Castellana, da Via Ca' Mora a Via dei Loret	235,00	1 703,64	7,25	fresatura, tappeto, segnaletica orizzontale, risagomatura attraversamento rialzato	€ 17 457,95
8	Via Cerer	946,60	2 563,72	2,71	tappeto, ricarica banchine, segnaletica orizzontale, aumento spessore	€ 21 431,23
9	Via delle Piscine	484,20	3 529,82	7,29	fresatura, risanamenti, segnaletica orizzontale, tappeto	€ 26 836,39
10	via Feltrina Sud e rotatoria "Pilastroni"	599,00	4 647,96	7,76	fresatura, risanamenti con misto cementato, nuovo marciapiede, segnaletica orizzontale, nuovo attraversamento pedonale	€ 102 161,98
11	Via Foresto	100,00	662,85	6,63	fresatura a tratti, risanamenti, segnaletica orizzontale, tappeto	€ 9 090,36
12	via Gen. Vaccari	1 657,80	10 270,76	6,20	fresatura, tappeto, segnaletica orizzontale, cigliatura	€ 58 227,34
13	Via I. Lollini	2 978,00	14 761,03	4,96	fresatura, tappeto, segnaletica orizzontale, cigliatura, risanamenti banchine	€ 89 070,00
14	Via Manin (marciapiede)	341,50	546,40	1,60	sbancamento, asfaltatura	€ 9 957,20
15	Via Meucci	340,87	5 171,06	15,17	fresatura a tratti, risanamenti, segnaletica orizzontale, tappeto	€ 37 025,03
16	Via Monte Grappa (marciapiede)	41,20	75,46	1,83	demolizione, sbancamento, raccordi e ricollocamenti, asfaltatura	€ 3 264,11
17	via Monte Grappa	551,08	4 558,86	8,27	fresatura, risanamenti, segnaletica orizzontale, tappeto, tratto di linea acque meteoriche	€ 46 639,34
18	Via Monte Piana	206,10	1 118,16	5,43	fresatura a tratti, segnaletica orizzontale, tappeto, cigliatura, tratto di linea acque meteoriche	€ 13 102,11
19	Via Perer	1 326,30	6 799,17	5,13	tappeto, ricarica banchine, segnaletica orizzontale, intersezione rialzata e dosso artificiale	€ 43 895,68
20	Via Picciol (tratto tra Via Storta e Via S. Andrea)	205,00	1 050,75	5,13	fresatura, cigliatura, segnaletica orizzontale, tappeto	€ 8 631,02
21	Via Storta	628,00	3 388,00	5,39	fresatura, segnaletica orizzontale, tappeto, cigliatura, tratto di linea acque meteoriche	€ 28 019,83
22	Vial D'Amore	364,00	2 327,97	6,40	fresatura, risanamenti, segnaletica orizzontale, tappeto, tratto di linea acque meteoriche	€ 19 308,76
	Totale	**13 607,02**	**77 392,64**			**672 949,65**

Tab.1

MODALITA' DI INTERVENTO

SOVRASTRUTTURA STRADALE

Gli interventi previsti, a seconda delle condizioni verificate in sede di rilievo e della tipologia di traffico (prevalentemente leggero o con elevata percentuale di traffico pesante) sono i seguenti:

- scavo per l'intera profondità della sovrastruttura, realizzazione di strato di base in misto cementato, binder e manto di usura;
- fresatura per la profondità necessaria (mediamente è previsto uno spessore di 10 cm) e realizzazione di nuovo binder e manto di usura;
- fresatura del solo manto di usura e stesa di uno nuovo;
- ricarica localizzata ove presente un avvallamento;
- aumento dello spessore della sovrastruttura mediante realizzazione di un nuovo strato di usura dello spessore necessario senza previa fresatura.

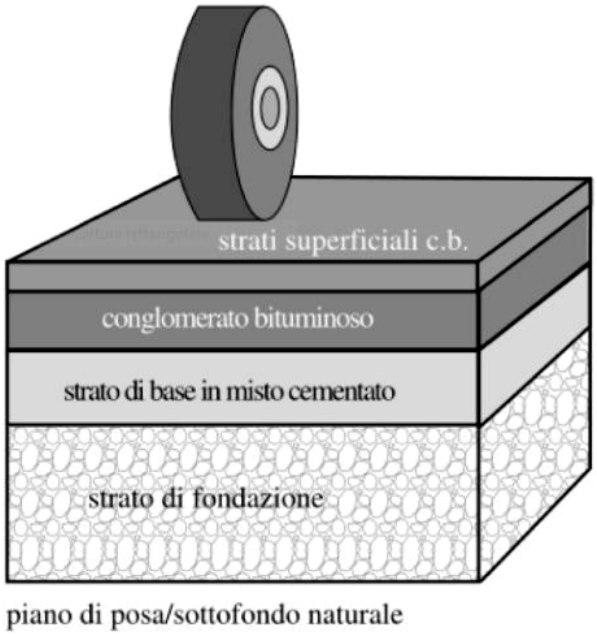


Fig.1 - Fonte: Vincenzo Veneziano – Alma Mater Studiorum – Università di Bologna

Dette opere saranno completate mediante messa in quota di chiusini e caditoie o loro sostituzione ove è stato valutato necessario.

La segnaletica orizzontale, vista la realizzazione di un nuovo manto di usura, sarà di primo impianto. Gli attraversamenti pedonali verranno realizzati in colato plastico per garantire una maggior durata ed è prevista anche la realizzazione di due segnali in materiale plastico preformato a sostituzione di quelli già esistenti.

CONSOLIDAMENTO DELLE BANCHINE

Le tipologie di intervento sono, in alternativa, le seguenti:

- scavo per allargamento della banchina con realizzazione di un nuovo fosso di guardia, realizzazione di sottofondo in misto cementato, stesa di binder e manto di usura;
- fresatura, previa pulizia del ciglio, per lo spessore medio di 10cm, stesa di binder e compensazione con inerte ben costipato del dislivello con il terreno erboso.

LINEE DI CAPTAZIONE DELLE ACQUE METEORICHE

Gli interventi prevedono il collegamento alle linee esistenti, mediante posa di nuovi pozzetti con caditoia e condotta in PVC-U di dimensione adeguata su scavo a sezione ristretta o – ove la linea non sia presente – la realizzazione di un pozzo perdente a cui collegare le caditoie di progetto.

MITIGAZIONE DEL TRAFFICO: DOSSI ARTIFICIALI, ATTRAVERSAMENTI PENALI RIALZATI, INTERSEZIONI RIALZATE

L'art. 179 del Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada" disciplina le modalità esecutive dei rallentatori di velocità, categoria alla quale appartengono i **dossi artificiali**, prefabbricati o realizzati in opera:

4. Sulle strade dove vige un limite di velocità inferiore o uguale ai 50 Km/h si possono adottare dossi artificiali evidenziati mediante zebrature gialle e nere parallele alla direzione di marcia, di larghezza uguale sia per i segni che per gli intervalli (Fig. II.474) visibili sia di giorno che di notte.

5. I dossi artificiali possono essere posti in opera solo su strade residenziali, nei parchi pubblici e privati, nei residences, ecc.; possono essere installati in serie e devono essere presegnalati. Ne è vietato l'impiego sulle strade che costituiscono itinerari preferenziali dei veicoli normalmente impiegati per servizi di soccorso o di pronto intervento.

6. I dossi di cui al comma 4, sono costituiti da elementi in rilievo prefabbricati o da ondulazioni della pavimentazione a profilo convesso. In funzione dei limiti di velocità vigenti sulla strada interessata hanno le seguenti dimensioni:

a) per limiti di velocità pari od inferiori a 50 Km/h larghezza non inferiore a 60 cm e altezza non superiore a 3 cm;

b) per limiti di velocità pari o inferiori a 40 Km/h larghezza non inferiore a 90 cm e altezza non superiore a 5 cm;

c) per limiti di velocità pari o inferiori a 30 Km/h larghezza non inferiore a 120 cm e altezza non superiore a 7 cm. I tipi a) e b) devono essere realizzati in elementi modulari in gomma o materiale plastico, il tipo c) può essere realizzato anche in conglomerato. Nella zona interessata dai dossi devono essere adottate idonee misure per l'allontanamento delle acque. Nelle installazioni in serie la distanza tra i rallentatori di cui al comma 4, deve essere compresa tra 20 e 100 m a seconda della sezione adottata.

7. Il presegnalamento è costituito dal segnale di cui alla figura II.2 di formato preferibilmente ridotto, posto almeno 20 m prima. Ad esso è abbinato il segnale di cui alla figura II.50 di formato ridotto, con un valore compreso tra 50 e 20, salvo che sulla strada non sia già imposto un limite massimo di velocità di pari entità. Una serie di rallentatori deve essere indicata mediante analoghi segnali e pannello integrativo con la parola "serie" oppure "n. ... rallentatori".

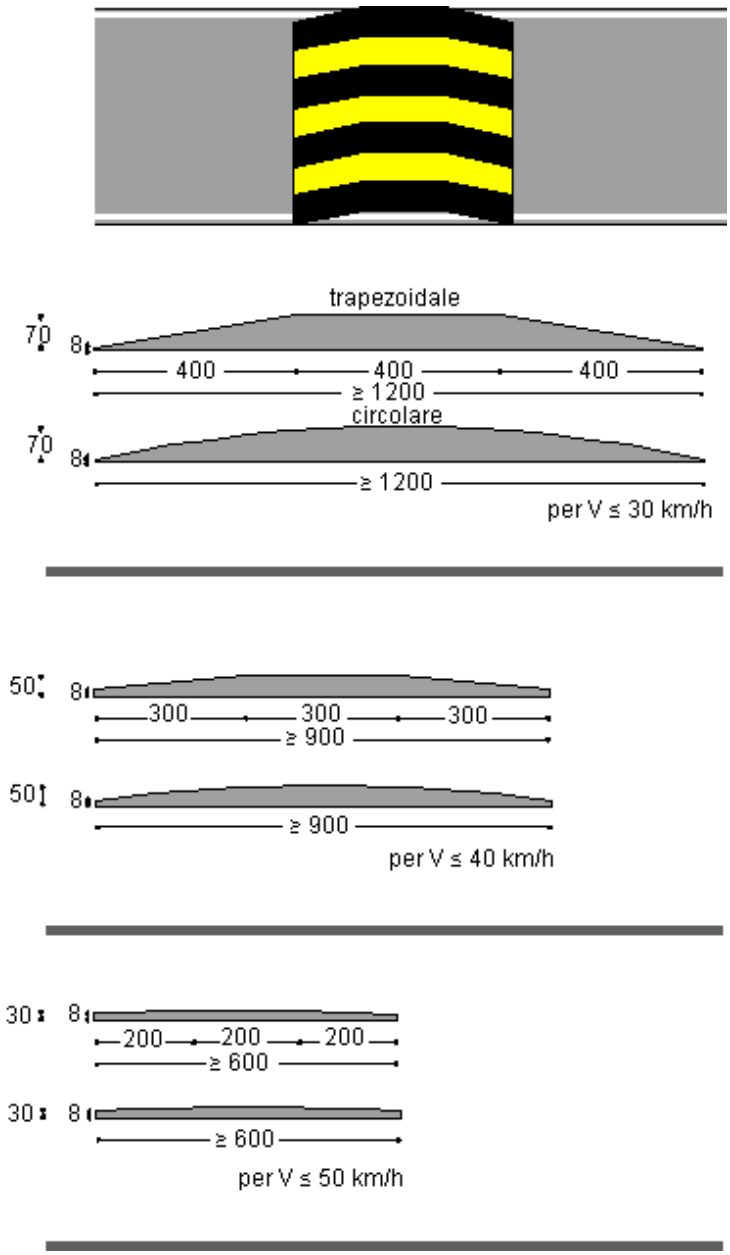


Fig.2

L'**attraversamento pedonale rialzato** persegue il duplice obiettivo di favorire l'attraversamento dei pedoni e di ridurre la velocità dei veicoli in transito. La normativa italiana, come nel caso dell'**intersezioni rialzata**, non lo impone né impedisce, ed inoltre non fornisce specifiche tecniche o indicazioni progettuali.

Le *Linee guida per la redazione dei piani della sicurezza stradale urbana* definiscono le aree stradali rialzate o attraversamenti pedonali rialzati come "*piano viabile con rampe di raccordo (con pendenza, in genere, del 10%) in corrispondenza di aree da proteggere da elevate velocità o di attraversamenti pedonali".*

In assenza di specifiche tecniche italiane, si desume dalla normativa europea (in particolare il CERTU francese e il Department for Transport del Regno Unito) un'altezza ideale di 10 cm, che si contempera con le esigenze di pedoni e veicoli.

Per quanto concerne la pendenza delle rampe, trattando delle intersezioni rialzate il CERTU francese consiglia di utilizzare pendenze comprese tra il 3% ed il 10%, a seconda della

frequenza di passaggio dei mezzi pesanti. L'ITE statunitense (*Institute of Transportation Engineers*) suggerisce di non superare per le rampe la pendenza del 10%; se però la pendenza scende al 5%, l'effetto di moderazione della velocità dei veicoli risulta troppo modesto. Il *Department for Transport* del Regno Unito raccomanda di non superare la pendenza del 10%, al fine di contenere le vibrazioni.

ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE – INTEGRAZIONE E REALIZZAZIONE DI PERCORSI PEDONALI

Gli interventi del presente progetto prevedono:

- demolizione della pavimentazione esistente (in misto cementato o cubetti di porfido) o del terreno vegetale, con scavo a sezione ristretta fino alla profondità di 10 cm, mantenendo la cordonata esistente e, ove necessario, rettificandola o integrandola;
- stesa di binder di spessore 10 cm.

Lungo il marciapiede di via Manin è inoltre previsto un allargamento con raccordi con l'attraversamento rialzato esistente, da realizzarsi mediante posa di nuove cordonate, per consentire la diminuzione della pendenza trasversale in corrispondenza del cancello di ingresso a Parco Manin.

DISPONIBILITÀ DELLE AREE

Dal punto di vista patrimoniale, al momento della redazione del progetto, le aree risultano tutte pubbliche – demaniali o comunali.

INTERFERENZE

Le opere in progetto prevedono scarifiche superficiali.

Gli impianti sotto suolo, costituiti da linee elettriche, gas, acquedotto, fognatura, ed i vari chiusini, saracinesche, idranti, coperchi di camerette d'ispezione ecc. dovranno essere precisamente individuati per evitare il contatto con le macchine operatrici (fresatrice o rullo compressore).

Non si ritiene necessaria la redazione di apposito studio in quanto la tipologia dei lavori e la localizzazione degli impianti esistenti è evidenziata dai pozzetti/camerette di raccordo e intercettazione esistenti.

RELAZIONI SPECIALISTICHE

INDAGINI GEOLOGICHE, IDROGEOLOGICHE E ARCHEOLOGICHE

Essendo nel Comune di Montebelluna vigente uno strumento urbanistico (il Piano degli Interventi approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 33 del 16/06/2015), nel quale è inserita idonea documentazione relativa ad indagini idrogeologiche (Zonizzazione sismica), geologiche e archeologiche preliminari, si farà riferimento al Piano sopraccitato per eventuali verifiche ed informazioni.

Si precisa che gli interventi sono superficiali e non altereranno lo stato dei luoghi.

SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E CONFORMITÀ URBANISTICA

Dato che il presente progetto prevede interventi di manutenzione straordinaria, che interessano solamente lo strato superficiale senza realizzazione di opere che vadano ad alterare in alcun modo l'attuale qualità ambientale e paesaggistica del territorio, esso non risulta in contrasto con i piani paesaggistici e pertanto non è soggetto a procedura di autorizzazione paesaggistica ai fini ambientali (ai sensi dell'art. 149 del D.Lgs. 42/2004). Per questo motivo la realizzazione delle opere non è subordinata all'ottenimento dell'autorizzazione paesaggistico - ambientale, e non risulta soggetta a procedura di VIA, valutazione dell'impatto ambientale, non ricadendo nei casi previsti dal DPR 12/4/96.

In conclusione, rispetto a considerazioni di tipo ambientale, considerata la natura dell'intervento in oggetto, si ritiene l'opera fattibile.

RELAZIONE IDROLOGICA

I due principali corsi d'acqua che interessano il territorio comunale di Montebelluna sono il Canale del Bosco a nord-est del centro ed il Canale di Caerano a sud del centro, entrambi diramazioni del Canale Brentella di Pederobba.
La Relazione Geologica allegata al PAT 2006 (dr. geol. Eros Tomio e altri) evidenzia la presenza di una fitta rete di canali di irrigazione con portata permanente o frequente del Consorzio Piave, in parte a cielo aperto ed in parte intubati. Questi canali, il più delle volte fungono anche da recapito delle acque meteoriche superficiali.
La permeabilità del terreno è buona; la Relazione Geologica predetta la stima come segue:
- ghiaie variamente sabbiose K=1x10-1 ÷1x10-3 cm/sec.
- copertura in "ferretto" K=1x10-2 ÷1x10-4 cm/sec.

Le precipitazioni medie annue nel territorio di Montebelluna 1961 – 1990 / 1995- 1999 (osservatorio di Teolo) sono di 800÷900 mm.
Gli intervento ricadono all'interno di aree esondabili, così come definite dal Consorzio di Bonifica Piave.
Sotto l'aspetto del "Rischio Idraulico", la Relazione Geologica del PAT (cap.7.2.3) lo considera come "complessivamente limitato" e connesso a diversi fattori, tra i quali, nel ns. caso, il più ingerente è l'insufficienza della rete di scolo.
Il livello delle acque sotterranee (falda) è stato misurato, nel pozzo MB2 (Centro Montebelluna) a -75,59 ml dal p.c. e la falda risulta alimentata prevalentemente dalle dispersioni del fiume Piave.

RELAZIONE SISMICA

Non è prevista la realizzazione di edifici o manufatti che prevedano specifica progettazione strutturale; si rileva comunque che l'intervento ricade n ZONA SISMICA "2" secondo l'Allegato 2 dell'OPCM 3431 del 3/5/2005, come modificato dall'OPCM 3519/06; nelle verifiche sismiche si deve tener conto della zonizzazione prevista dalla normativa attuale (DM 14/01/2008 e ss.mm.ii.) e dei relativi parametri di determinazione dello spettro. Negli interventi dovranno essere rispettati tutti gli accorgimenti e le prescrizioni previsti dalla normativa per garantire la stabilità dei fabbricati esistenti, nelle varie condizioni.

SOTTOSERVIZI ESISTENTI

Come sopra descritto e come si evince dagli elaborati progettuali l'intervento previsto è costituito da opere prettamente superficiali e pertanto non ha richiesto uno specifico

approfondimento della rete infrastrutturale. In sede di esecuzione delle opere la ditta dovrà predisporre idoneo rilievo delle reti, sentiti gli Enti gestori.

NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Le principali normative e/o raccomandazioni progettuali, alle quali il progetto si uniforma, sono le seguenti:

a) **Superamento barriere architettoniche:**

- Legge 09.01.1989 *n° 13 - Disposizioni per favorire il superamento delle barriere architettoniche negli edifici privati*;
- D.M. 14.06.1989 *n° 236 - Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche;*
- D.P.R. 24.07.1996 *n° 503 - Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici;*

b) **Strade:**

- Ministero delle infrastrutture - *Norme funzionali e geometriche per la costruzione e dei trasporti D.M. 05/11/2001 delle strade;*
- Ministero delle infrastrutture - *Norme funzionali e geometriche per la costruzione e dei trasporti D.M. 19/04/2006 delle intersezioni stradali;*
- Bollettino n° 60 Anno XII, CNR - *Norme sulle cara tteristiche geometriche e di traffico delle strade urbane*;
- Commissione strade del CNR - *Quadro normativo della classificazione stradale in base alle indicazioni del Nuovo Codice della Strada*;
- D.Lgs. 30/04/1992 n. 285 e ss.mm.ii.- *Codice della Strada*;
- DPR 16/04/1992 n. 495 - *Regolamento di attuazione del Codice della Strada*;
- Regione del Veneto - *Manuale per la progettazione dei sistemi di sicurezza stradale e di moderazione del traffico (Venezia: 2000)*;

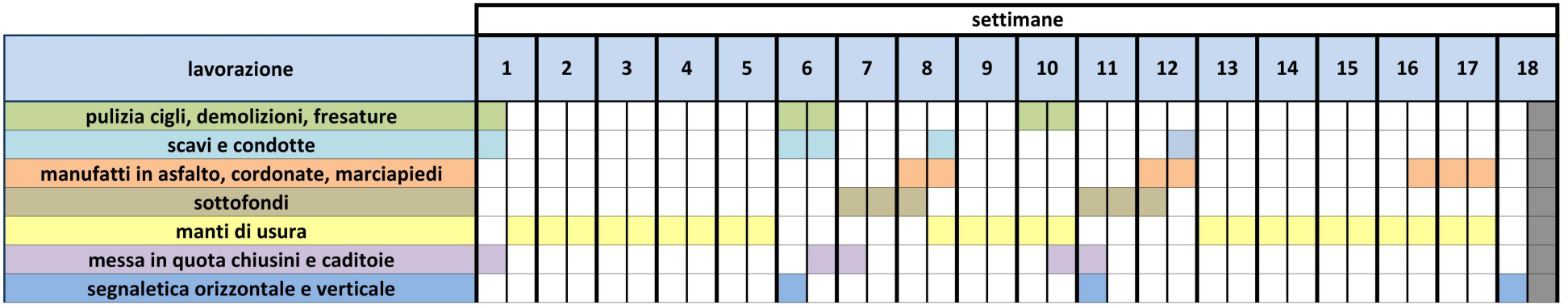
d) **Marciapiedi:**

- D.P.R. 24.07.1996 n° 503 - *Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici* - questo, all'art. 5 "Marciapiedi" richiama quanto prescritto ai punti 4.2.2 e 8.2.2 del D.M. 236/89 limitatamente alle pavimentazioni ed ai raccordi tra gli spazi carrabili; inoltre specifica che il dislivello del marciapiede e le zone carrabili non deve superare i 15 cm e che la larghezza del manufatto deve consentirne la funzione anche da parte di percorso su sedia a rotelle. (Al riguardo si reputa opportuna una larghezza non inferiore a 120 cm, con alcuni spazi interposti, di larghezza almeno 150 cm, tali da consentire l'inversione di marcia);
- - D.M. 236/1989: *Regolamento di attuazione Legge 13/1989*, agli articoli 4.2.1, 4.2.2, 8.2.1, 8.2.2 vengono indicati i criteri dimensionali degli spazi esterni, ai quali si riconducono anche i marciapiedi;
- D.M. 05.12.2001: - *Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade* - artt. 3.4.5 e 4.3.5;

g) **Sicurezza cantieri mobili:**

- D.L.vo 81/2008 capo IV

h) **terre e rocce da scavo:**

- D.Lgs 152 del 03/04/06, Parte quarta;
- D.P.R. 13 giugno 2017, n. 120 "Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164";
- circolari regione Veneto n. 353596 del 21/08/17 e n. 127310 del 25/03/14

CRONOPROGRAMMA DEGLI INTERVENTI