



# COMUNE DI SOMMACAMPAGNA

Provincia di Verona

**Servizio Urbanistica.**

## PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO

### **Analisi Tecnica delle Osservazioni.**

**OSSERVAZIONE n. 089 del 25.01.2011 prot. n. 875.**

**2° Periodo temporale dal 29.11.2010 al 25.01.2011.**

#### **Ubicazione Territoriale:**

Via Aeroporto – Caselle.

**Intestatario: Soc. Service Center Catullo s.r.l..**

#### **Contenuti e Proposte:**

La richiesta concerne le aree attualmente ubicate (P.R.G. vigente) in Zona D6 con Piano Attuativo in atto (Delibera C.C. n. 39/2002) , destinate alla sosta attrezzata, fatta eccezione per una piccola porzione di area destinata a Zona F6 – Verde privato vincolato ed aree di riserva.

Si ricorda che per la medesima area è già stata presentata una Osservazione (n. 20 del 1° Periodo prot. n. 4123 del 20.03.2009) già oggetto di valutazione, con la quale era stato richiesto in relazione all'art. 5 della convenzione sottoscritta (più sotto riportato) al quale non è più stata data attuazione, di utilizzare la Zona F6 per l'ampliamento dell'area produttiva esistente (Zona D6) con inserimento di una Linea di Sviluppo Insediativo Produttivo.

L'Osservazione è stata tecnicamente respinta in quanto confligge con le strategia del P.A.T. adottato e del Rapporto Ambientale finalizzato alla procedura di V.A.S. che, in tale area, prevedono la realizzazione di un intervento di mitigazione (Allegato C del Rapporto Ambientale – pag. 30), facente parte degli ambiti destinati ad *Interventi di mitigazione degli impatti aeroportuali* (tav. 4 – art. 8.y delle N.T.) posti a corona delle aree aeroportuali, a "difesa" dell'abitato di Caselle.

Con l'attuale ulteriore Osservazione presentata, contenete più richieste, vengono innanzi tutto richiamate le condizioni tecniche operative che hanno portato all'approvazione del Piano Attuativo vigente (Delibera Consiglio Comunale 2/2002) e del P.A.T. adottato, relativamente a:

- classificazione urbanistica dell'area, per la gran parte destinata a D6 ed in piccola parte a F6, sulla quale si era ipotizzato il passaggio di una viabilità (tangenziale sud di Caselle), ipotesi oggi definitivamente abbandonata;
- nella parte destinata ad insediamenti produttivi D6 è stato approvato il piano attuativo per la realizzazione degli interventi urbanisticamente previsti;
- con il P.A.T. adottato le aree urbanizzate sono state inserite tra le *Aree di urbanizzazione consolidata a destinazione produttiva* (art. 8.a delle N.T.) ad eccezione di una piccolissima parte tra il parcheggio mezzi pesanti ed il relitto di strada comunale esistente, mentre la parte in Zona F6 è stata inserita quale area per *Interventi di mitigazione degli impatti aeroportuali* (art. 8.y delle N.T.);
- in base all'art. 8.a si prevede che ... *fino all'approvazione del P.I. vale la normativa del P.R.G. vigente, sia per la nuova edificazione sui lotti liberi che per le trasformazioni dell'edificato ...*;
- gli interventi di mitigazione previsti (art. 8.y) sono previsti nell'Allegato C del rapporto Ambientale adottato, costituiti da una barriera "verde" lungo tutto il perimetro aeroportuale, quale intervento minimo di mitigazione dell'attività in atto.

Tutto ciò premesso, rilevato che la Soc. Osservante è interessata ad ampliare, seppure in modo contenuto, le aree produttive in proprietà ed prevedere una diversa distribuzione delle aree standard di parcheggio all'intero del PUA approvato, con particolare riferimento alla localizzazione di quelli di interesse pubblico da posizionare in ambiti di migliore accessibilità, si chiede quanto segue:

Osservazione n. 1 : la traslazione verso sud dell'area destinata ad *Interventi di mitigazione degli impatti aeroportuali* in quanto il carico di tali mitigazioni deve essere addebitato alla Soc. Aeroporto Valerio Catullo gestore dell'impianto, non potendosi imporre lo stesso ai privati, sia con riferimento all'onerosità delle opere che in relazione alla prossima cessione di parte di tal aree alla Soc. Aeroportuale citata;

Osservazione n. 2 : l'estensione della zona di urbanizzazione consolidata sulle aree di proprietà che costeggiano la strada comunale rappresentata nel P.A.T., oggi graficamente priva di previsioni strategiche e sulle aree destinate a mitigazione degli impatti, che confinano con le aree aeroportuali;

Osservazione n. 3 : di prevedere nel P.A.T. con riferimento al futuro P.I. l'inserimento di una integrazione normativa all'art. 8.a delle N.T., come segue:

*"Sono ammesse variazioni della superficie territoriale degli strumenti urbanistici attuativi (PUA) nel limite massimo del 10% rispetto a quella originaria, rimanendo almeno sovrapponibile il 90% della superficie territoriale dell'ambito originario con quello modificato, con conseguente*

*variazione del proprio perimetro, con possibili trasposizioni di zona, dovute ad una migliore definizione delle infrastrutture, dei servizi o ad una più razionale organizzazione dell'area. Nell'ambito degli strumenti attuativi è ammessa una diversa localizzazione degli spazi a parcheggio ad uso pubblico rispetto a quelli già previsti che manterranno, costituendo una dotazione aggiuntiva volontaria, la destinazione di parcheggio a servizio provato".*

### **Analisi di ammissibilità Tecnica:**

Al fine di esaminare l'Osservazione coerentemente con gli atti amministrativi che hanno determinato le indicazioni del P.A.T. adottato, più precisamente con la Variante puntuale al P.R.G. di cui alla D.G.R. 3760 del 21.12.2001 (di approvazione) e con le indicazioni (conseguenti) del Piano Attuativo, appare opportuno rilevare quanto segue:

- a) la tav. 2/B e 3/B della variante approvata prevedono espressamente che le aree poste a confine con i sedimi aeroportuali e con la strada esistente, siano destinate a Zona F6 – verde privato vincolato ed aree di riserva, al fine di creare una zona di protezione e di rispetto dalle aree aeroportuali;
- b) le aree di proprietà oggi inserite nell'urbanizzazione consolidata comprendono anche i sedimi occupati secondo il P.R.G. vigente dalla viabilità di progetto destinate a sedime stradale e zona agricola, in quanto il P.A.T. non riconosce la viabilità di progetto, demandandone la definizione al piano degli Interventi;
- c) il progetto era già stato oggetto di una precedente proposta urbanistica, respinta dalla Regione Veneto (variante n. 16 al P.R.G.) in ragione della collocazione territoriale (a ridosso dell'aeroporto) e del sovradimensionamento della stessa rispetto alle oggettive esigenze dell'automobilista (DGR 2076 del 22.06.1999);
- d) parte di tali osservazioni erano oggetto di perplessità tecnica in sede di adozione della variante puntuale, con specifico riferimento alla previsione di servizi (motel e pernottamento) in prossimità del cono di decollo aeroportuale (D.C.C. 5/2001);
- e) in sede di adozione è stato effettivamente posto l'accento alla questione viabilistica, in relazione alle previsioni del P.R.G. ed alle ipotesi di prolungamento dell'attuale strada esistente oltre l'autostrada, a creare di fatto un passaggio veicolare a sud dell'abitato di Caselle, ma va ricordato che la previsione di P.R.G. non è stata in quella sede intaccata, risultando quindi confermata;
- f) la Regione in sede di approvazione DGR 3760 del 2001, prescriveva comunque, a ribadire con forza quanto solo accennato nel progetto, che ... *Al fine di garantire una corretta applicazione della norma in fase attuativa, si prescrive comunque la sua integrazione inserendo nel testo la seguente frase : "La superficie da riservare a verde alberato va nella maggior parte utilizzata per rafforzare lo spessore*

*dell'adiacente Zona F6 – verde privato vincolato quale filtro tra le attività da insediare e la Zona aeroportuale”;*

- g) in sede di definizione ed approvazione del Piano Attuativo di cui alla Delibera consiliare n. 39/2002 è stata ribadita e confermata anche graficamente la destinazione a zona F6 delle aree oggi interessate da *Interventi di mitigazione degli impatti aeroportuali*.

L'eventuale accoglimento delle Osservazioni formulate determinerebbe quindi una sostanziale revisione del quadro urbanistico e pianificatorio dell'area, oggi interessata ufficialmente dai vincoli di limitazione dell'edificabilità di cui all'art. 707 del Codice della Navigazione Aerea, essendo posta all'interno delle *Aree soggette a Piano di Rischio Aeroportuale*, piano in fase di predisposizione, ma non ancora approvato, in quanto poste in prossimità della linea di decollo aeronautico (vedi tav. 3 – carta delle Fragilità).

Va inoltre rilevato che, sulla base di recenti accertamenti tecnici, condotti da questo ufficio, è emerso che la strada che divide, per un tratto, l'ambito di intervento dal sedime aeroportuale, non è di proprietà comunale, quindi in sede di P.I. ne andrà accertato l'inserimento del quadro conoscitivo, con eventuale correzione dello stesso.

Infine, relativamente alla proposta di modifica dell'art. 8.a delle N.T., si rileva che la stessa richiama le previsioni dell'art. 11 della L.R. 61/85, abrogato in sede di approvazione della L.R. 11/2004, per cui ogni variazione o previsione di perimetri dei PUA è demandata espressamente al Piano degli Interventi (art. 17 – comma 2 lett. b delle L.R. 11/2004) talché la materia non può essere affrontata in questa sede, rilevando però che la variazione di ambiti attuativi già convenzionati e realizzati, va valutata alla luce delle eventuali ricadute di interesse pubblico e/o di specifici obiettivi che la pianificazione di dettaglio andrà ad individuare.

Alla luce di quanto esposto ed in relazione alle singole Osservazioni presentate, si ritiene che:

Osservazione n. 1 : non sia possibile la traslazione verso sud dell'area destinata ad *Interventi di mitigazione degli impatti aeroportuali* in quanto già prevista come tale all'interno della variante puntuale di cui alla DGR 3760 del 21.12.2001 e del conseguente Piano Urbanistico Attuativo, per cui l'utilizzo delle aree in Zona F6 al fine di creare una zona di protezione e di rispetto dalle aree aeroportuali era noto all'Osservante e concordato in sede di definizione del suddetto PUA e della relativa convenzione;

Osservazione n. 2 : considerato che le aree di proprietà che costeggiano la strada “comunale” rappresentata nel P.A.T., oggi graficamente priva di previsioni strategiche, e

le aree destinate a mitigazione degli impatti, che confinano con il sedime aeroportuale, risultano fin dall'origine (DGR 3760 del 21.12.2001 e conseguente PUA) individuate come da elaborati del P.A.T., per cui si ritiene che l'Osservazione debba essere respinta;

Osservazione n. 3 : si da atto che l'eventuale modifica normativa proposta per l'art. 8.a delle N.T., appare di competenza del Piano degli Interventi (art. 17 – comma 2 lett. b delle L.R. 11/2004) talché la materia non può essere affrontata in questa sede e pertanto l'Osservazione va respinta, rilevando tuttavia sin d'ora che la variazione di ambiti attuativi già convenzionati e realizzati, va valutata alla luce delle eventuali ricadute di interesse pubblico e/o di specifici obiettivi che la pianificazione di dettaglio andrà ad individuare.

#### **Parere Tecnico:**

Osservazione n. 1 : **RESPINTA** in quanto la traslazione verso sud dell'area destinata ad *Interventi di mitigazione degli impatti aeroportuali* risulta già prevista all'interno della variante puntuale di cui alla DGR 3760 del 21.12.2001 e del conseguente Piano Urbanistico Attuativo, per cui l'utilizzo delle aree in Zona F6 al fine di creare una zona di protezione e di rispetto dalle aree aeroportuali era noto all'Osservante e concordato in sede di definizione del suddetto PUA e della relativa convenzione;

Osservazione n. 2 : **RESPINTA** in quanto le aree di proprietà che costeggiano la strada "comunale" rappresentata nel P.A.T., oggi graficamente priva di previsioni strategiche, e le aree destinate a mitigazione degli impatti, che confinano con il sedime aeroportuale, risultano fin dall'origine (DGR 3760 del 21.12.2001 e conseguente PUA) individuate come da elaborati del P.A.T.;

Osservazione n. 3 : **RESPINTA** in quanto l'eventuale modifica normativa proposta per l'art. 8.a delle N.T., appare di stretta competenza del Piano degli Interventi (art. 17 – comma 2 lett. b delle L.R. 11/2004) talché la materia non può essere affrontata in questa sede, rilevando tuttavia sin d'ora che la variazione di ambiti attuativi già convenzionati e realizzati, va valutata alla luce delle eventuali ricadute di interesse pubblico e/o di specifici obiettivi che la pianificazione di dettaglio andrà ad individuare.

#### **Modifiche proposte:**

=====

Si riporta di seguito l'art. 5 della Convenzione tra Comune e Service Center Catullo per l'attuazione degli interventi previsti nella Zona D6 del P.R.G. vigente, citato nell'Osservazione:

"Obblighi per la Service Center Catullo.

5. Preso atto che l'intervento proposto ed approvato dal Consiglio Comunale interessa aree destinate a zona di verde privato vincolato ed aree di riserva (F6), si conviene altresì:

1. La Ditta Contraente, si impegna a cedere all'Amministrazione Comunale l'intera area oggi destinata a zona F6 (verde privato vincolato ed aree di riserva), che divide l'ambito di intervento dal sedime dell'aeroporto, qualora l'Amministrazione Comunale, a seguito della approvazione del nuovo P.R.G., in corso di progettazione, volesse acquisirla per la realizzazione degli interventi viari previsti dal piano. La Ditta Contraente si impegna, per se, successori ed aventi causa a qualunque titolo, a cedere le aree necessarie, ad un prezzo pari alla metà del valore di esproprio vigente al momento della richiesta dell'Amministrazione Comunale.

2. L'Amministrazione Comunale si impegna a richiedere tale cessione solamente in presenza di un progetto "preliminare o definitivo" dell'arteria stradale predetta, che identifichi esattamente le aree necessarie all'interno di un preciso e specifico piano di espropri relativi all'intero progetto;

3. La Ditta Contraente, in presenza di siffatte condizioni si impegna, per se, successori ed aventi causa a qualunque titolo, a non richiedere alcun risarcimento o maggiorazione di valore per le opere eventualmente realizzate sui sedimi oggetto di espropriazione, laddove dovessero essere rimosse o demolite."

Sommacampagna 18.07.2011.

Responsabile del Servizio  
Arch. Paolo Sartori

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. Overlaid on the stamp is a handwritten signature in blue ink.