



COMUNE DI SOMMACAMPAGNA

Provincia di Verona

Servizio Edilizia Privata – Urbanistica.

Oggetto: Verifica di assoggettabilità a VAS della Variante n.1 al Piano Urbanistico Attuativo del Quadrante Europa Area nord – Rif. Prot. n. 13971 del 19.08.15. Relazione Tecnica.

Premessa.

In data 19.08.2015 con prot. 13971 è pervenuta una nota della regione Veneto n. 336334 (C10) del 18.08.2015 che richiedeva un parere in merito agli effetti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione della Variante di cui all'oggetto, ai sensi del D.Lgs 152/06 e D.Lgs 4/08, all'interno del procedimento avviato presso la Commissione Regionale VAS di verifica di assoggettabilità, di cui al Codice dell'Ambiente ed alla D.G.R. 791/2009.

Il Centro Intermodale denominato del Quadrante Europa, posto sul confine est del territorio comunale, a poche centinaia di metri dall'abitato di Caselle che consta circa 5.000 residenti, preesistente all'entrata in vigore del D.Lgs 152/06, non risulta essere mai stato assoggettato a verifiche ambientali riferibili alla Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), al fine di accertare gli effetti – ricadute che l'attuale consistenza edilizia produttiva e le attuali funzioni urbanistiche ivi svolte, di rango sovra comunale - regionale, hanno sul territorio circostante.

Il Piano Urbanistico Attuativo (P.U.A.), adottato dal Comune di Verona con delibera della Giunta Comunale n. 33 del 17.02.2011 ed approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 41 del 30.06.2011, non è stato sottoposto a VAS in quanto, come precisato alla pag. 7 - 3° comma - del Rapporto Preliminare Ambientale (RPA), *non prevedeva un'espansione urbanistica, ma una mera riorganizzazione infrastrutturale, recependo di fatto le indicazioni della Variante n. 2 al Piano di Area del Quadrante Europa (assoggettata invece a VAS) e rientrando pertanto nella tipologia di esenzione di cui all'art. 5 comma 8 del D.L. 70/2011, convertito in L. 106 del 12.07.2011;*

Il P.U.A. così approvato è stato quindi recepito nel Piano degli Interventi: viene dichiarato nel Rapporto Ambientale Preliminare (pag. 7 – 5° comma) che nessuno degli interventi previsti è stato posto in essere.

Il Consorzio ZAI, quale proponente della Variante al Piano Attuativo, ha quindi interpellato, prima di avviare la progettazione esecutiva delle opere previste e la realizzazione degli interventi indicati, la competente Commissione Ministeriale di verifica dell'impatto ambientale che, con parere n. 1281 del 28.06.2013 (così si legge a pag. 7 comma 4° del Rapporto Preliminare Ambientale - RPA) ha ritenuto possibile procedere, in alternativa alla sola procedura di VIA da svolgere unitariamente per tutte le opere previste dal piano, la procedura di VIA per ogni singola opera, previsto assoggettamento a VAS dell'intero piano.

Va precisato che ai sensi dell'allegato IV° al D.Lgs. 152/06 sono comunque soggetti a verifica di assoggettabilità i progetti di infrastrutture (punto 7) quali interporti, piattaforme intermodali e terminali intermodali (lett. e) e che ai sensi dell'Allegato I° del medesimo decreto, al fine di tale verifica va tenuto conto sia delle caratteristiche del piano o del programma (in ragione dell'ubicazione, natura, dimensioni e condizioni operative) che dell'entità ed estensione degli impatti provocati (area geografica e popolazione potenzialmente interessata).

Il parere richiesto deve essere formulato entro 30 gg. dalla data di invio della comunicazione, datata 18.08.15, e pertanto deve pervenire alla Sezione di Coordinamento Commissioni (VAS VINCA NUVV) entro il 17.09.2015.

La documentazione tecnica depositata presso gli uffici regionali preposti e messa a disposizione per le verifiche di competenza è la seguente:

- ✓ Tavola A1 – Estratto del P.R.G. vigente con individuata l'area del P.U.A. del Q.E. – Area Nord – Sc. 1:5000, formato pdf;
- ✓ Tavola A2 – Estratto dal P.A.Q.E. Variante 2 e dal P.A.T. con individuata l'area di P.U.A. del Q.E. – Area Nord – Scale varie, formato pdf;
- ✓ Tavola A3 – Estratto dal P.P. delle aree di completamento del Q.E. – Variante 3 con inserito il perimetro dell'area di P.U.A. del Q.E. – Area Nord – Scala 1.4000, formato pdf;
- ✓ Norme Tecniche di Attuazione del P.U.A. adeguate all'approvazione del Consiglio Comunale di Verona, di cui alla delibera n. 41 del 2011;
- ✓ Studio del traffico;
- ✓ Rapporto Preliminare Ambientale (RPA).

Dall'analisi degli elaborati tecnici e del Rapporto Ambientale Preliminare è stato possibile accertare che:

- 1) le previsioni urbanistiche degli strumenti attuativi, ai sensi dell'art. 20 comma 9 della L.R. 11/04, stabiliscono in anni 10 dalla sua approvazione l'efficacia delle relative previsioni (eventualmente prorogabile per anni 5 e ferma restando la possibilità di presentare - alla scadenza - un nuovo piano, per il completamento della parte rimasta inattuata): gli scenari delineati nel RPA danno per acquisita l'esecuzione degli interventi previsti che, come indicato a pag. 42, con riferimento alla viabilità, sono stati temporalmente programmati nello STATO di PROGETTO con uno scenario a BREVE TERMINE (4 anni) che prevede l'insediamento del 40% delle attività previste dal P.U.A. (pag. 39) ed uno scenario a MEDIO TERMINE (10 anni), con insediamento del 100% delle attività previste dal P.U.A.;
- 2) nell'area di intervento, suddivisa in "lotti funzionali", corrispondenti a specifiche attività e servizi previsti, denominate Aree di Intervento Unitario (AIU), a fronte di una edificabilità esistente pari a mq coperti 245.070 (pag. 39 del RPA), è prevista una capacità edificatoria complessiva massima, ad opere ultimate, pari a mq coperti 453.255 (pag. 44 del RPA), con un incremento, rispetto allo stato attuale, di 208.185 mq coperti, pari al 45% del totale; le fig.11 e 12 a pag. 43 del RPA, danno conto delle nuove edificazioni previste in relazione al progetto guida delineato (vedi pag. 36 fig. 8 e la fig. 9 di pag. 37);
- 3) nella AIU situate in prossimità del territorio di Sommacampagna (n. 1 e 2 – fig. 9 pag. 36), destinate all'insediamento di attività di logistica ferroviaria (attività connesse con quelle dei terminal intermodali: riparazione del materiale rotabile, compresi carri e locomotive), in cui sono tuttavia consentite attività proprie della logistica che derivano dal traffico combinato, è previsto il nuovo inserimento di 42.278 mq coperti (di cui 22.178 nell'AIU n. 1) **con un nuovo collegamento (rotatoria) su via Cason**, a costituire un nuovo sbocco del Q.E. nel territorio circostante, **senza che tale soluzione sia stato opportunamente dichiarata ed analizzata nel RPA e/o nello studio del traffico**, ove non si trovano indicazioni sulla stessa. Lo studio del traffico ed il RPA individuano infatti due punti significativi per l'accesso al Q.E., ubicati lungo l'asse viario principale attualmente esistente (Via Sommacampagna) che viene potenziato ed attrezzato a tale scopo:
 - ad ovest l'innesto sulla circonvallazione ovest della città (SS12), con previsione di una nuova rotatoria (diametro mt 50) all'uscita del Q.E., in prossimità dell'abitato di Caselle di Sommacampagna (praticamente sul confine comunale);
 - a nord est con il futuro collegamento verso lo svincolo della Tangenziale di S. Massimo (T4-T9 di VR nord).La prevista nuova "uscita" dal Quadrante, probabilmente utilizzata prevalentemente per le AIU 1 – 2 e 4, dovrà essere attentamente verificata e valutata alla luce degli impatti ovvi ed evidenti sul traffico e sulla viabilità locale (oggi non c'è uscita), prevalentemente costituita da strade locali larghe al massimo metri 5 (come facilmente verificabile dallo stato attuale dei luoghi) che collegano il Cason e S. Massimo con l'abitato di Caselle di Sommacampagna (per tramite di via Belvedere) e con la tangenziale di Verona (per tramite di via Canova, strada che segna il confine amministrativo tra i Comuni di Sommacampagna e Verona).
Questa previsione progettuale non risulta essere stata considerata e valutata non solo a livello generale di organizzazione del piano attuativo, ma è anche stata totalmente ignorata nello studio del traffico.
Si fa poi presente che le aree occupate dalle AIU n. 1 e 2 sono previste nel P.A.Q.E. (Variante n. 2) come ambiti logistici per le autovetture (Tav. A2) e non per la logistica integrata e pertanto il P.U.A. non ne rispetta le indicazioni e soprattutto il RPA e lo studio del traffico non valutano tale diversa indicazione operativa con riferimento agli impatti ed effetti che a stessa avrà sul territorio.

La soluzione prospettata dal P.U.A. comporta pertanto consistenti e rilevanti effetti sul territorio circostante, in quanto (ad esempio) il traffico giornaliero medio (TGM) generato dalle AIU 1 e 2 (vedi pag. 47 del RPA) quantificato in 1.292 autovetture girono e 554 mezzi pesanti giorno, utilizzando questa nuova uscita, potrebbe interamente scaricarsi sulla citate Via Cason e via Canova oppure dirigersi verso Sona tramite via Belvedere, soprattutto nei momenti di intasamento dell'asse viario est - ovest interno al Q.E., determinando rilevanti effetti negativi sulla viabilità locale e un rilevante inquinamento atmosferico in aree molto vicine al centro abitato di Caselle, incrementandone i già alti livelli causati dalle autostrade, dalle tangenziali e dal traffico aereo.

Tale eventuale soluzione non può quindi prescindere da una verifica generale dell'assetto viario della zona e degli impatti connessi, con proposta di mitigazioni atte a compensare ogni peggioramento dello stato dell'ambiente in ambiti prossimi ad un importante centro abitato. Sia ritiene che ogni possibile proposta in tal senso non possa prescindere, come minimo, da un adeguato potenziamento di via Canova, dalla revisione, sistemazione soluzione e messa in sicurezza degli innesti della viabilità locale (rotatorie in fondo agli innesti con via Belvedere, via Macaccara e via Verona in Caselle) e/o con la realizzazione di una contro-strada che consenta di interdire e separare il traffico del Q.E. da quello dell'abitato.

Inoltre non potrà non tenersi conto della necessità di realizzare adeguate barriere verdi per tutta la sua lunghezza degli assi viari considerati e verso l'abitato, di larghezza minima di mt 30, realizzata con le tecniche già utilizzate per il "Passante verde" di Mestre,

Tali previsioni, che dovranno eventualmente costituire parte integrante del progetto, dovranno altresì essere opportunamente ambientalmente verificate all'interno di un procedimento di VAS che ne accerti gli effetti mitigativi ed eventualmente opportunamente implementate laddove gli impatti non risultassero totalmente annullati dagli effetti positivi delle mitigazioni proposte.

La realizzazione delle barriere verdi consentirà inoltre di mantenere gli effetti mitigativi oggi svolti dalle siepi esistenti lungo gli assi viari siti in Sommacampagna (via Macaccara – via Canove – via Belvedere, basta verificare in internet) e determinare dei minimi collegamenti faunistici (piccoli corridoi ecologici) in prossimità di ambiti ad elevatissima antropizzazione, nonché mitigare gli effetti negativi sul paesaggio, ponendosi in sintonia con le indicazioni strategiche del Piano di Assetto del Territorio di Sommacampagna (già sottoposto a VAS con esito positivo) che prevede la realizzazione di una consistente barriere verde tra il Q.E. e le Autostrade e le Tangenziali e l'abitato di Caselle;

- 4) analoghe considerazioni valgono per la prevista realizzazione della rotonda di ingresso al Q.E. posta ad ovest della A22 e della Tangenziale. Esaminata al paragrafo 8.11 dello studio del traffico (Nodo 9 – pag. 64) con riferimento agli obiettivi di progetto descritti a pag. 26 del RPA, è ubicata all'esterno del P.U.A., pur costituendo elemento essenziale per la futura funzionalità dell'intero assetto viario dell'area, quale principale punto di accesso al Q.E. dalla tangenziale ovest di Verona. La realizzazione di quest'opera, anche per le motivazioni già espresse al precedente punto, ha evidenti effetti su tutto il territorio circostante, costituendo (come già oggi per altro) un punto delicatissimo della struttura viaria, essendo ubicata ai limiti del centro abitato di Caselle.

La sua realizzazione non può che essere preliminare ad ogni nuovo insediamento edilizio nel Q.E. finalizzato al potenziamento delle attività esistenti e va comunque connessa con la soluzione delle problematiche derivanti dall'eventuale scarico di traffico su via Canova (vedi punto precedente), considerato che fino alla realizzazione dei collegamenti viari previsti ad est (pag. 28 del RPA) essa costituirà il principale (anzi unico) collegamento tra il Q.E. e la viabilità strutturale dell'intera zona circostante, costituita dal sistema delle tangenziali di Verona.

Emerge invece, per quanto visibile dallo studio del traffico allegato, che la soluzione tecnica prospettata non va a completare e risolvere le problematiche dell'attuale innesto sulla tangenziale ovest, considerato che qui confluiscono oltre che i bracci – svincoli della stessa e il collegamento con il Q.E. (tramite il sovrappasso sulla tangenziale), anche una delle principali vie di accesso a Verona ed al sistema delle tangenziali dall'abitato di Caselle (via Verona), la già citata via Canova (che dipanandosi verso nord conduce proprio a via Belvedere e via Cason, ove si inserisce la rotonda di cui al precedente punto 3), nonché l'accesso ad una "imponente" area di deposito container posta proprio al confine tra Verona e Sommacampagna (a sud delle rotonda verso la A4) **che lo studio del traffico ignora totalmente.**

Ciò determina la necessità di approfondire le verifiche sulla viabilità all'esterno del Q.E., nelle aree in questione, al fine di predisporre le opportune e necessarie soluzioni e le **relative ineludibili mitigazioni ambientali, in relazione alla vicinanza dell'abitato di Caselle, sia in termini viabilistici che di barriere verdi e di barriere antirumore.**

Nello specifico si ritiene che la rotonda debba essere opportunamente ampliata comprendendo e risolvendo tutte le criticità connesse con gli innesti della viabilità locale nella Tangenziale, comprese quindi via Canova e via Verona. Per quest'ultima andranno, inoltre, opportunamente previste soluzioni tecniche atte impedire il traffico di attraversamento della frazione da parte dei mezzi pesanti provenienti e/o diretti al Q.E., qualora malauguratamente (ma percentualmente è un caso più frequente di quanto di pensi) qualche mezzo pesante dovesse sbagliare l'imbocco della direzione verso il Q.E. (es. sbarre per limitare l'altezza dei veicoli in transito, telecamere di controllo ecc.);

- 5) il progetto prevede altresì l'allargamento (terza corsia) della Tangenziale in direzione Verona Nord, per agevolare l'uscita dei mezzi pesanti dal Q.E., con evidenti effetti significativi non solo sull'abitato di Caselle, ma sull'intero assetto viabilistico dell'area circostante il Casello della A22 di Verona Nord, in relazione alla possibile formazione di code, che determinino il prolungato accumulo in colonna di veicoli con scarico nell'aria di gas e sostanze inquinanti, a poche centinaia di metri del centro abitato di Caselle. Al fine di risolvere tale problematica dovranno quindi essere previsti sistemi di abbattimento degli inquinanti da interporre tra il centro abitato e l'asse viario, che possono essere costituiti da barriere verdi di opportune dimensioni o da sbarramenti artificiali opportunamente sagomati, la cui efficacia andrà verificata a valle del loro posizionamento sul territorio, attraverso le procedure di monitoraggio ambientale previste dalla normativa vigente, con espressa previsione delle necessarie azioni sostitutive, da porre immediatamente in essere al momento della verificata inefficienza delle soluzioni adottate;

- 6) per quanto desumibile dal RPA le aree a verde conteggiate negli standard comprendono quelle interne a svincoli e rotatorie, cioè ad aree di risulta della viabilità, spesso intercluse all'accesso diretto (svincoli stradali) o ubicate in posizioni tali da non consentirne la fruibilità reale (aree interne alle rotatorie). Tale soluzione non appare coerente con lo spirito della norma finalizzata a legare l'utilizzabilità del verde da parte dei fruitori dell'area, con ciò evidenziando che pur trattandosi di zona industriale, la normativa di settore (L.R. 11/04) prescrive e rende obbligatoria la realizzazione dei relativi standard urbanistici primari e secondari;
- 7) non sono allegate alla documentazione presentata le principali tavole tecniche del P.U.A. del 2011, unitamente alle relazioni esplicative ed al dimensionamento del piano, con riferimento allo stato attuale e di progetto a breve e medio termine, **né per altro è stato allegato un crono-programma inerente la realizzazione delle opere viabilistiche previste** (con specifico riferimento ai precedenti punti), **che sia opportunamente legato agli effetti sul territorio degli interventi** previsti, che possa **escludere che nei primi 3 anni vengano realizzati tutti gli insediamenti produttivi, mentre le opere previste compensative – mitigative necessarie vengano cantierizzate dopo dal 4° anno in poi, cosicché possa accadere che la viabilità risulti realizzata successivamente e non preliminarmente** (come dovrebbe essere) **ai nuovi insediamenti**, determinando quindi effetti negativi sia all'interno che all'esterno dell'ambito di P.U.A..

Tanto di doveva al fine dell'espressione del parere richiesto dalla Regione in relazione all'assoggettabilità della variante al P.U.A. del Q.E. alla VAS..

Sommacampagna 08.09.2015.

Il Responsabile del Servizio
Sartori Arch. Paolo