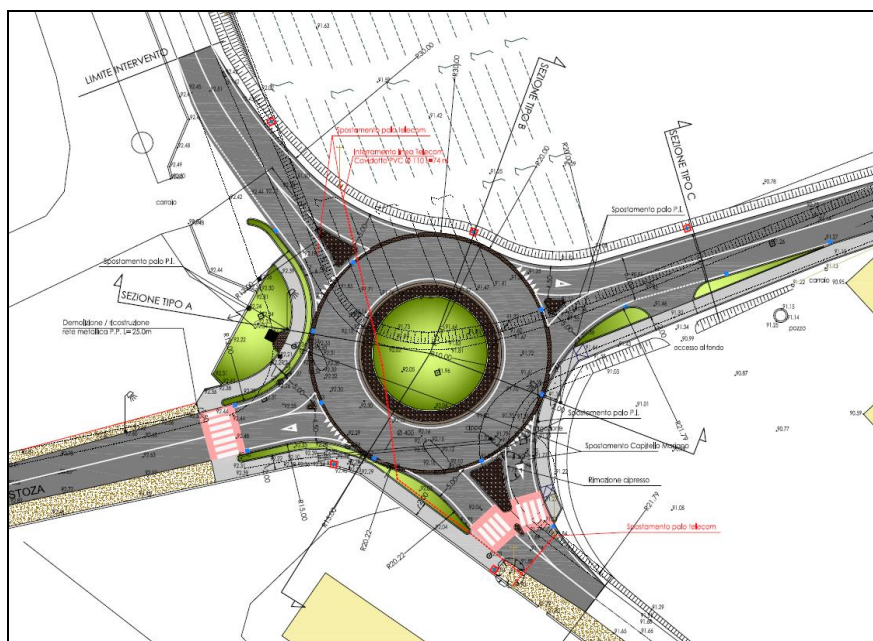




tel. 045/8971360 – fax 045/8971300 – e-mail lavori.pubblici@comune.sommacampagna.vr.it

VARIANTE URBANISTICA - “Progetto di realizzazione nuova rotatoria via Custoza, via Staffalo, via Cappello”



Sommacampagna 12/09/2016

Il tecnico valutatore
Ing. Luca Lonardi

1. INTRODUZIONE.....	2
2. NORMATIVA DI RIFERIMENTO.....	3
3. METODOLOGIA.....	4
4. QUADRO PROGRAMMATICO.....	4
4.1 PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA	4
5. CONTENUTI DEL PROGETTO DI VARIANTE	12
5.1 PREMessa	12
5.2 IL PROGETTO DELLA VARIANTE URBANISTICA	12
5.3 INQUADRAMENTO GEOGRAFICO	15
5.4 INQUADRAMENTO TERRITORIALE STRATEGICO (P.A.T.).....	18
5.6 OBIETTIVI E CONTENUTI TECNICO-NORMATIVI DI PROGETTO.....	19
6. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE E SOCIO - ECONOMICO	20
6.1. ATMOSFERA – QUALITÀ DELL'ARIA	20
6.1.1. Stato ambientale attuale	20
6.1.2. Verifica degli impatti e assunzione eventuali misure mitigative.....	20
6.2. ACQUA	21
6.2.1. Stato ambientale attuale	21
6.2.2. Verifica degli impatti e assunzione eventuali misure mitigative.....	21
6.3. SUOLO E SOTTOSUOLO.....	22
6.3.1. Stato ambientale attuale	22
6.3.2. Verifica degli impatti e assunzione eventuali misure mitigative.....	22
6.4. USO E CONSUMO DEL SUOLO	23
6.4.1. Stato ambientale attuale	23
6.4.2. Verifica degli impatti e assunzione eventuali misure mitigative.....	23
6.5. ECOSISTEMA ED AMBIENTI NATURALI - BIODIVERSITÀ	23
6.5.1. Stato ambientale attuale	23
6.5.2. Verifica degli impatti e assunzione eventuali misure mitigative.....	25
6.6. SISTEMA STORICO-CULTURALE E PAESAGGISTICO	26
6.6.1. Stato ambientale attuale	26
6.6.2. Verifica degli impatti e assunzione eventuali misure mitigative.....	27
6.7. AGENTI FISICI.....	28
6.7.1. RADIAZIONI NON IONIZZANTI - INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO	28
6.7.1.1 Stato ambientale attuale	28
6.7.1.2. Verifica degli impatti e assunzione eventuali misure mitigative	28
6.7.2. RUMORE	29
6.7.2.1. Stato ambientale attuale	29
6.7.2.2. Verifica degli impatti e assunzione eventuali misure mitigative	30
6.8. MOBILITÀ E TRASPORTI.....	30
6.8.1. RETE STRADALE	30
6.8.1.1. Stato ambientale attuale	30
6.8.1.2. Verifica degli impatti e assunzione eventuali misure mitigative	31
6.8.2. PERCORSI CICLO – PEDONALI E TURISTICI	31
6.8.2.1. Stato ambientale attuale	31
6.8.2.2. Verifica degli impatti e assunzione eventuali misure mitigative	32
6.9. SISTEMA SOCIO-ECONOMICO	33
6.9.1. Stato ambientale attuale	33
6.9.2. Verifica degli impatti e assunzione eventuali misure mitigative.....	33
7. VERIFICA DELLA COERENZA CON ALTRE PROGETTUALITÀ ESISTENTI	33
8. CONCLUSIONI	34
9. ELENCO DELLE AUTORITÀ COMPETENTI.....	43

1. INTRODUZIONE

Nel Piano Annuale delle Opere Pubbliche del Comune di Sommacampagna è prevista la realizzazione di una rotonda all'intersezione tra via Custozza, via Cappello e Strada Staffalo nella frazione di Custozza nel Comune di Sommacampagna.

Coerentemente all'impegno svolto nell'ultimo decennio allo scopo di migliorare la mobilità e la sicurezza stradale per tutte le componenti del traffico (veicoli, ciclisti, pedoni), con la realizzazione di numerosi interventi di sistemazione e completamento delle infrastrutture sul proprio territorio, l'Amministrazione sta attuando un programma di lavori che riguardano la riqualificazione dal punto di vista urbanistico, funzionale e qualitativo della rete viaria con interventi di sistemazione e messa in sicurezza degli assi stradali, con la realizzazione di percorsi ciclo pedonali riservati e protetti, ed infine con il miglioramento delle intersezioni e l'arredo urbano delle aree pubbliche.

La presente variante urbanistica ha per oggetto la conformazione geometrica dell'attuale zonizzazione del PRG, che a seguito dell'approvazione del PAT, ratificata, ai sensi dell'art. 15, comma 6, della Legge Regionale n. 11 del 23.04.2004, dalla Giunta Regionale con DGRV n. 556 del 03/05/2013, pubblicata sul B.U.R. n. 42 del 17/05/2013, diventa Piano degli Interventi per le parti compatibili con il PAT stesso, all'opera pubblica in oggetto, sostanzialmente andando a ritagliare residuali aree agricole per convertirle in sedimi stradali sui quali alloggerà la futura rotonda.



Figura 1 – Individuazione territoriale della nuova rotonda oggetto di variante urbanistica

L'intervento in progetto prevede sostanzialmente la realizzazione di una rotonda di idonee dimensioni tali da garantire un buon livello di visibilità e di percezione dell'intersezione, oltre a regolare le manovre ed a migliorare i raggi di svolta, in linea con altri interventi simili già realizzati e/o in programma su altre intersezioni nel Comune di Sommacampagna.

Tale sistemazione a rotonda risulta essere la migliore soluzione in grado di assolvere ai seguenti obiettivi:

- aumentare la sicurezza, moderare la velocità sui rettilinei (in particolare lungo la principale via Custozza), ridurre le cause di incidentalità, migliorare la percezione dell'incrocio e la fluidità della circolazione a velocità moderata, assicurando comunque il transito agevole ai mezzi pesanti;
- favorire l'inserimento nel contesto paesaggistico - ambientale delle opere e migliorare la qualità estetica dell'intersezione;

- ed infine, per specifica richiesta dell'Amministrazione, realizzare un tratto di percorso ciclo pedonale, inserito nelle opere di progetto, predisposto per la futura realizzazione di una rete ciclabile territoriale ancora in fase di progettazione.

2. NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Il presente Rapporto Preliminare, in riferimento ai criteri contenuti nell'Allegato I del D.Lgs. n°152/2006, così come modificato dal D.Lgs. n°4/2008 e, da ultimo, dal Decreto Legislativo 10 dicembre 2010, n. 219, comprende informazioni e dati necessari alla verifica dei possibili effetti significativi sull'ambiente della variante urbanistica che comporta la programmazione di alcune piccole aree a livello locale per il progetto di opera pubblica che prevede la realizzazione di una nuova rotatoria lungo via Custoza, in difformità allo stato pianificatorio attuale.

Allo stato attuale la procedura di valutazione ambientale strategica è definita nei contenuti e nelle modalità operative dalla normativa comunitaria, nazionale e regionale.

In particolare la Direttiva 42/2001/CE definisce la V.A.S. come "Il processo sistematico inteso a valutare le conseguenze sul piano ambientale delle azioni proposte – politiche, piani o iniziative nell'ambito di programmi – ai fini di garantire che tali conseguenze siano incluse a tutti gli effetti e affrontate in modo adeguato fin dalle prime fasi del processo decisionale, sullo stesso piano delle considerazioni di ordine economico e sociale". L'art. 3 - "Ambito d'applicazione" dispone che i piani ed i programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente devono essere sottoposti ad una valutazione ambientale: il paragrafo 3 dello stesso articolo precisa poi che per i piani e programmi che determinano l'uso di piccole aree di livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi, la valutazione ambientale è necessaria solo se gli Stati membri determinano che essi possono avere effetti significativi sull'ambiente.

L'entrata in vigore del D.Lgs. n°152/2006 c.d. Codice Ambientale ed, in particolare, del Testo Correttivo (D.Lgs. n°4/2008 in vigore dal 13.02.2009) e di successive modificazioni intervenute, non ha comportato situazioni di incongruenza con l'assetto normativo e procedurale regionale, essendo lo stesso testo del decreto strutturato sulle disposizioni e prescrizioni della Direttiva Comunitaria. Anche in questo caso, all'interno dell'art. 6 "Oggetto della disciplina", è prevista una norma di deroga all'assoggettamento a VAS per piani e programmi relativi a piccole aree locali o per varianti minori degli stessi qualora l'autorità competente, a seguito dell'attivazione della procedura di "verifica di assoggettabilità" ai sensi dell'art. 12 del medesimo decreto, valuti che non ci siano impatti significativi sull'ambiente.

La Regione Veneto, autorità competente, ha definito all'interno dell'Allegato F della DGR n. 791/2009 le procedure da seguire per la suddetta verifica di assoggettabilità di cui all'art. 12 della Parte II del Codice Ambiente, sulla base delle quali è stato predisposto questo Rapporto Preliminare per individuare la possibile esistenza e valutare l'effettiva significatività di effetti negativi sull'ambiente, al fine di verificarne la possibile esclusione dal proseguimento della procedura di VAS.

L'impianto normativo disciplinante la VAS è stato implementato dal D.L. 13 maggio 2011, n. 70, convertito in legge con modificazioni, dall'art.1 comma 1 L. 12 luglio 2011, n. 106, sulla base del quale risulta che lo strumento attuativo di piani urbanistici già sottoposti a valutazione ambientale strategica non è sottoposto a valutazione ambientale strategica né a verifica di assoggettabilità, qualora lo strumento sovraordinato in sede di valutazione ambientale strategica definisca l'assetto localizzativo delle nuove previsioni e delle dotazioni territoriali, gli indici di edificabilità, gli usi ammessi e i contenuti piani volumetrici, tipologici e costruttivi degli interventi, dettando i limiti e le condizioni di sostenibilità ambientale delle trasformazioni previste.

La citata disposizione non va ad incidere sulla previsione e sulle procedure di VAS di cui al D.Lgs. 152/2006 e, quindi, sui contenuti di cui alla delibera della Giunta Regionale n. 791/2009 di esplicitazione della procedura VAS nella Regione Veneto: i principi fondamentali di individuazione dei piani e/o programmi da sottoporre a VAS di cui al citato Codice e ripresi nella citata delibera 791/2009, rimangono, pertanto gli stessi come rimangono invariate le relative procedure di partecipazione, consultazione e valutazione.

Successivamente Regione Veneto con DGRV n. 1646 del 7 agosto 2012 ha formalmente preso atto del parere n. 84 del 3 agosto 2012 della Commissione VAS "Linee di indirizzo applicative a seguito del cd Decreto Sviluppo, con particolare riferimento alle ipotesi di esclusione già previste dalla Deliberazione n.791/2009 e individuazione di nuove ipotesi di esclusione e all'efficacia della valutazione dei Rapporti Ambientali di PAT/PATI". Con DGRV n. 1717 del 03 ottobre 2013, quindi, Regione Veneto ha preso d'atto del parere n. 73 del 2 luglio 2013 della Commissione regionale VAS "Linee di indirizzo applicative a seguito della sentenza n. 58/2013 della Corte Costituzionale che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 40, comma 1, della Legge della Regione Veneto 6 aprile 2012, n. 13, nella parte in cui aggiunge la lettera a) del comma 1-bis all'art. 14 della Legge della Regione Veneto 26 giugno 2008, n. 4.". In particolare sono state riconfermate le ipotesi di esclusione dalla procedura di VAS di cui alla DGRV n. 791/09 e al parere n. 84 del 3 agosto 2012 della Commissione VAS, recepito con DGRV n. 1646 del 7 agosto 2012.

In riferimento alla tipologia ed alla dimensione territoriale della variante urbanistica oggetto del presente Rapporto Ambientale Preliminare, è stato ritenuto opportuno procedere in ogni caso alla verifica di assoggettabilità, ai sensi dell'art. 12 del D.Lgs. 152/06, così come modificato dall'art. 2, comma 10 del D.Lgs. n. 128 del 2010. In particolare si è fatto riferimento al principio di cui all'art. 6 comma 3 secondo il quale per i piani che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani stessi, la valutazione ambientale è necessaria qualora l'autorità competente valuti che producano impatti significativi sull'ambiente, secondo le disposizioni di cui al suddetto articolo 12. In particolare si è fatto presente che all'interno del PAT approvato sono state valutate altre progettualità stradali (nuove rotatorie e nuovi tracciati viari), tra le quali non figura questa in oggetto.

Salvo quanto diversamente potrà essere concordato dall'autorità competente con l'autorità procedente, viene pertanto demandato alla prima la valutazione, tramite verifica del Rapporto Ambientale Preliminare, se la variante introdotta possa avere impatti significativi sull'ambiente.

3. METODOLOGIA

L'impostazione metodologica adottata per la verifica di assoggettabilità è stata tradotta dalle indicazioni e disposizioni contenute all'interno del D.Lgs n°152/2006 (vedi "Allegato I" di sotto riportato), che si rifanno all'Allegato II della Direttiva Comunitaria, e delle Deliberazioni Regionali in merito, soprattutto per quanto riguarda le matrici e gli indicatori ambientali da analizzare e i criteri operativi da seguire.

ALLEGATO I (Decreto Correttivo del D. Lgs. n°152/2006)

Criteri per la verifica di assoggettabilità di piani e programmi di cui all'articolo 12.

1. *Caratteristiche del piano o del programma, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:*
 - *in quale misura il piano o il programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse,*
 - *in quale misura il piano o il programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati,*
 - *la pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile,*
 - *problemi ambientali pertinenti al piano o al programma,*
 - *la rilevanza del piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque).*
2. *Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:*
 - *probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti,*
 - *carattere cumulativo degli effetti,*
 - *natura transfrontaliera degli effetti,*
 - *rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti),*
 - *entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate),*
 - *valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:*
 - *delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale,*
 - *del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo*
 - *effetti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.*

Al fine della valutazione degli effetti ambientali della proposta di variante in oggetto, sono stati presi in esame i dati sullo stato attuale dell'ambiente, così come inseriti ed elaborati all'interno del Rapporto Ambientale, relativo al P.A.T. del Comune di Sommacampagna approvato. Si fa presente che i dati del Rapporto Ambientale sono stati convalidati con Parere Ambientale n. 39 emesso dalla Commissione Regionale VAS in data 17.05.2012, così come revisionato dalla stessa con Parere n. 23 del 26.02.2013.

L'analisi dei potenziali impatti sulle componenti ambientali segue la struttura a matrici del Quadro Conoscitivo del PAT, in analogia con il Rapporto Ambientale. La procedura di verifica di assoggettabilità viene effettuata seguendo criteri ed indirizzi operativi dettati dalla D.G.R.V. n. 791/2009 - Allegato F.

4. QUADRO PROGRAMMATICO

4.1 Pianificazione sovraordinata

Si evidenziano di seguito gli strumenti di pianificazione sovraordinata attualmente in vigore sul territorio interessato dalla variante urbanistica e che rientrano nel campo della presente valutazione ambientale:

- a) P.T.R.C.
- b) Piano d'Area "Quadrante Europa" (PAQE)
- c) P.T.C.P. della Provincia di Verona
- d) Piano Regionale dei Trasporti (PRT)
- e) PAI del Bacino interregionale del Fissero Tartaro Canalbianco
- f) Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.)
- g) Piano regionale di risanamento dell'Atmosfera (PRTRA)

La proposta di variante urbanistica in oggetto è stata esaminata anche in ragione degli strumenti della pianificazione sovraordinata attualmente vigenti, al fine di verificarne l'effettiva coerenza esterna.

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) vigente, approvato nel 1992, e nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) adottato con deliberazione di Giunta Regionale n. 372 del 17/02/09, così come da variante parziale con attribuzione della valenza paesaggistica (L.R. 23 aprile 2004, n. 11 – art. 25 e art. 4), adottata con deliberazione della Giunta Regionale n. 427 del 10 aprile 2013, pubblicata nel Bollettino ufficiale n. 39 del 3 maggio 2013, costituisce il quadro di riferimento per ogni programma di interventi di soggetti pubblici e privati di rilievo regionale ed esplica efficacia di disciplina prescrittiva per quanto riguarda gli indirizzi e le zonizzazioni generali sul territorio regionale. In particolare indica gli obiettivi e le linee principali di organizzazione e di assetto del territorio regionale, nonché le strategie e le azioni volte alla loro realizzazione, acquisisce i dati e le informazioni necessari alla costituzione del quadro conoscitivo territoriale regionale, indica le zone e i beni da destinare a particolare tutela delle risorse naturali, della salvaguardia e dell'eventuale ripristino degli ambienti fisici, storici e monumentali nonché recepisce i siti interessati da habitat naturali e da specie floristiche e faunistiche di interesse comunitario e le relative tutele, indica i criteri per la conservazione dei beni culturali, architettonici e archeologici, nonché per la tutela delle identità storico-culturali dei luoghi, disciplinando le forme di tutela, valorizzazione e riqualificazione del territorio in funzione del livello di integrità e rilevanza dei valori paesistici, indica il sistema delle aree naturali protette di interesse regionale, definisce lo schema delle reti infrastrutturali e il sistema delle attrezzature e servizi di rilevanza nazionale e regionale, individua le opere e le iniziative o i programmi di intervento di particolare rilevanza per parti significative del territorio, formula i criteri per la individuazione delle aree per insediamenti industriali e artigianali, delle grandi strutture di vendita e degli insediamenti turistico-ricettivi, individua gli eventuali ambiti per la pianificazione coordinata tra comuni che interessano il territorio di più province.

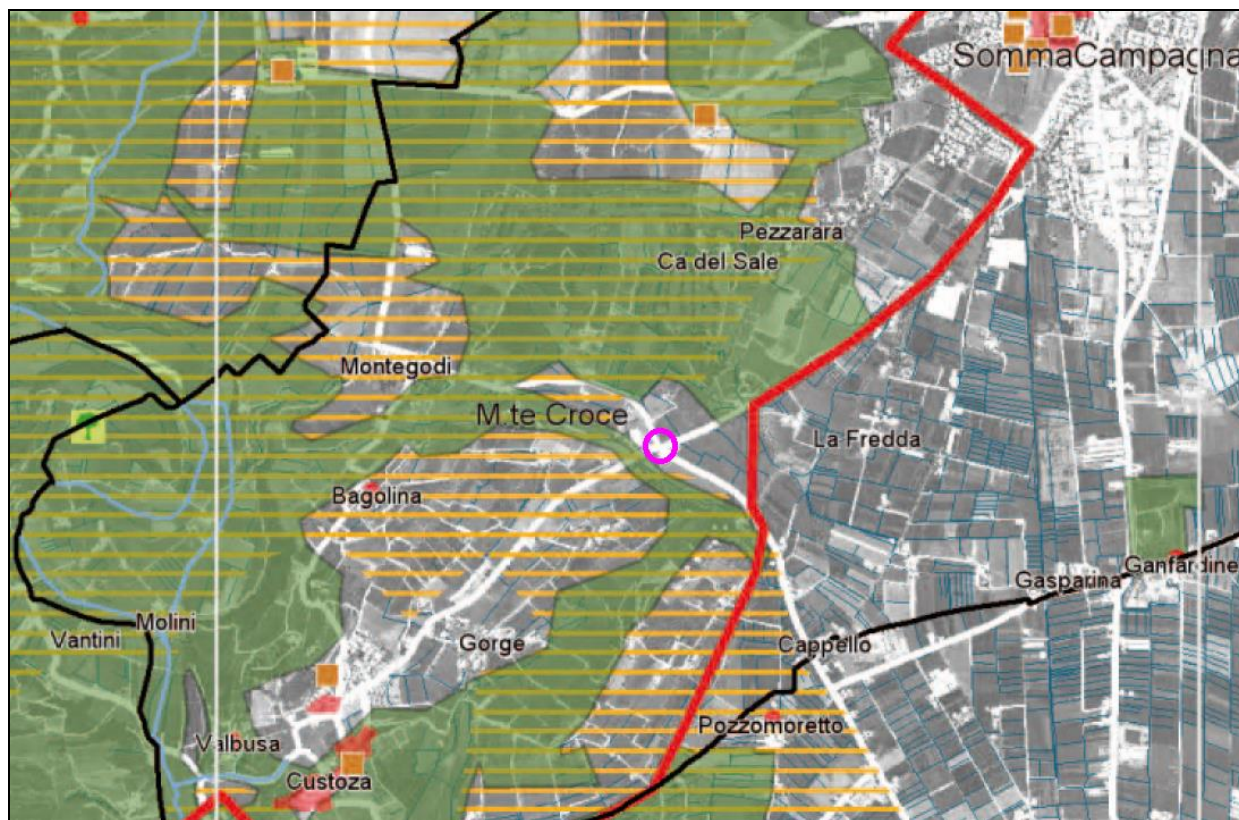


Figura 2 - Estratto PTRC Tav. 09 Sistema del territorio rurale e della rete ecologica

Come si osserva dal precedente estratto cartografico, all'interno dell'ambito interessato dalla variante urbanistica, il PTRC non individua specificamente aree di interesse naturalistico di Livello Regionale (art. 19 N.d.A.), zone boscate (L.431/85), aree nucleo o di corridoio ecologico del sistema della rete ecologica regionale.

Si evidenzia solamente l'interessamento residuale di ambiti ed elevata utilizzazione agricola, mentre tutta l'area è sottoposta al vincolo paesaggistico ai sensi del D. Lgs. n. 42/2004.

Il Piano d'Area "Quadrante Europa" è uno strumento di specificazione del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, predisposto al fine di individuare le giuste soluzioni per quel contesto territoriale, che richiede specifici, articolati e multidisciplinari approcci alla pianificazione, interessante i territori dei Comuni di: Verona, Bovolone, Bussolengo, Buttapietra, Caldiero, Castel d'Azzano, Erbe, Isola della Scala, Mozzecane, Nogarole Rocca, Pastrengo, Pescantina, Povegliano Veronese, S. Giovanni Lupatoto, San Martino Buon Albergo, Sommacampagna, Sona, Ronco all'Adige, Trevenzuolo, Vigasio, Villafranca di Verona e Zevio.

Approvato originariamente con Delibera del Consiglio Regionale n. 69 del 20.10.1999 (BUR n. 103 del 30.11.1999), è stato successivamente sottoposto a n. 5 operazioni di variante, per l'ultima delle quali, con Decreto del direttore regionale n.11 del 31/05/2016, sono stati assunti il Documento Preliminare e il Rapporto Ambientale Preliminare, ai fini dell'assoggettamento alla concertazione e consultazione, ai sensi della L.R. 11/2004, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e della DGR 791/2009.

Dall'esame delle documentazione di piano non emergono particolari indicazioni strategiche o prescrizioni: vengono solamente individuate le aree produttive esistenti (Cantina di Custoza Soc. Coop. Agr. e insediamento limitrofo), l'indicazione del corridoio acustico lungo la strada che conduce a Custoza, l'individuazione dell'ambito dove si registrano variazioni della qualità dell'aria e l'inserimento dell'area in esame all'interno degli ambiti di interesse paesistico – ambientale.

Per quanto attiene in particolare agli ambiti di interesse paesistico – ambientale, l'art. 61 delle Norme Tecniche del PAQE prevede che i Comuni identifichino e salvaguardino gli edifici e il complesso degli elementi costituenti documenti significativi del paesaggio agrario (ponticelli, chiaviche, salti d'acqua, cippi, tratturi, fossati, ecc.). In fregio ai tracciati stradali di maggior scorrimento dovranno essere previsti interventi finalizzati all'inserimento, miglioramento e incremento di quinte arboree - arbustive. Le piste ciclabili dovranno considerarsi prioritarie nell'applicazione dell'articolo 14 della legge regionale 30 dicembre 1991, n. 39.

Per gli interventi infrastrutturali è prevista la predisposizione di idoneo progetto di inserimento ambientale per la salvaguardia dei paesaggi agrari con adeguate misure di valorizzazione e tutela degli elementi costitutivi.

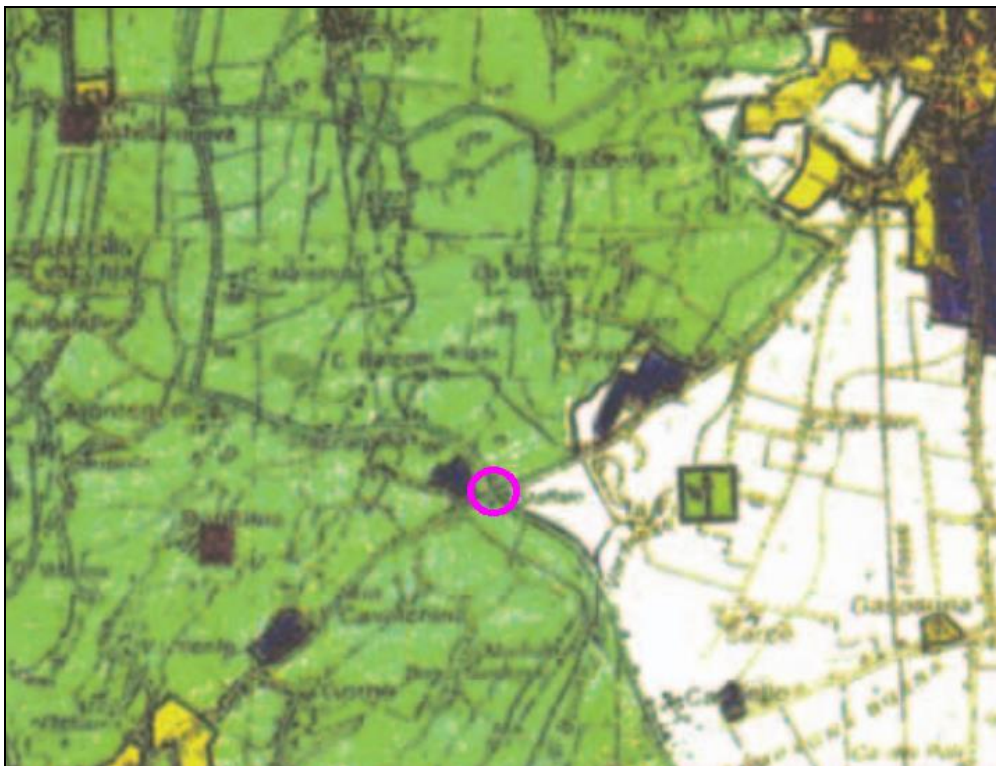


Figura 3 - Estratto P.A.Q.E.: Tavola 02

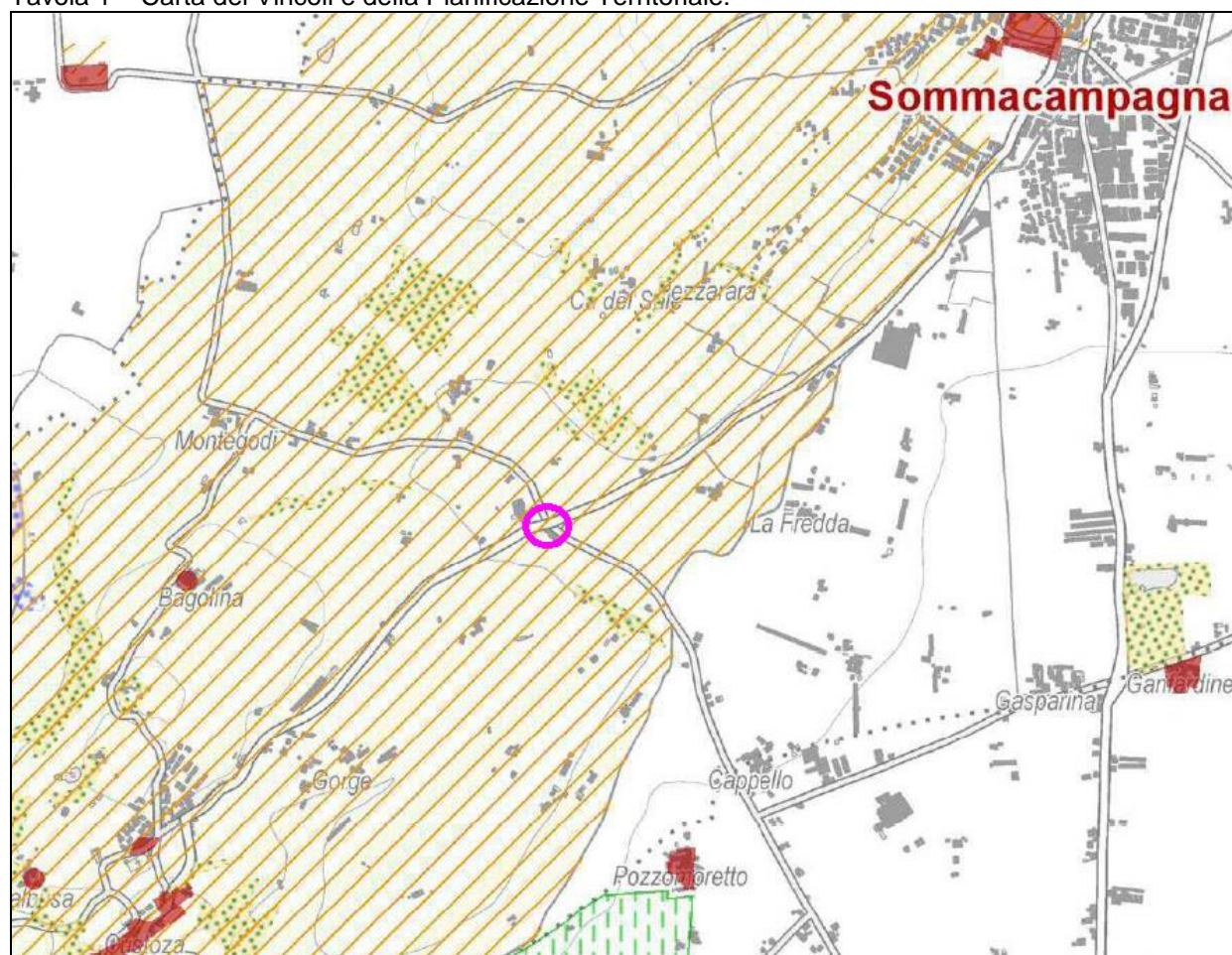
Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.), adottato con Deliberazione di Consiglio Provinciale n. 52 del 27/06/2013 ed approvato da Regione Veneto con DGR n. 236 del 3 marzo 2015, è lo strumento di pianificazione territoriale che, alla luce dei principi di autonomia, sussidiarietà e collaborazione tra enti, definisce l'assetto del territorio con riferimento agli interessi sovracomunali, specificando le linee di azione della pianificazione regionale. E' uno strumento di governo del territorio che si aggiunge a quelli di cui già l'amministrazione pubblica dispone, per indirizzare e coordinare le azioni, costituendo il quadro di riferimento per tutte le attività, pubbliche e private, che interessano l'assetto del territorio, gli sviluppi urbanistici, la tutela e la valorizzazione del territorio, dell'ambiente e del patrimonio storico architettonico, le infrastrutture, la difesa del suolo, l'organizzazione e l'equa distribuzione dei servizi di area vasta.

Per la definizione degli obiettivi particolari è stato riconosciuto il territorio provinciale in alcuni ambiti che hanno mostrato la necessità di elementi di intervento non inquadrabili negli obiettivi generali:

- la Lessinia
- la Città di Verona
- i Colli
- la Pianura Veronese
- il Baldo Garda Mincio

Per l'ambito territoriale di interesse della variante urbanistica in esame si identificano in particolare:

Tavola 1 – Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale:

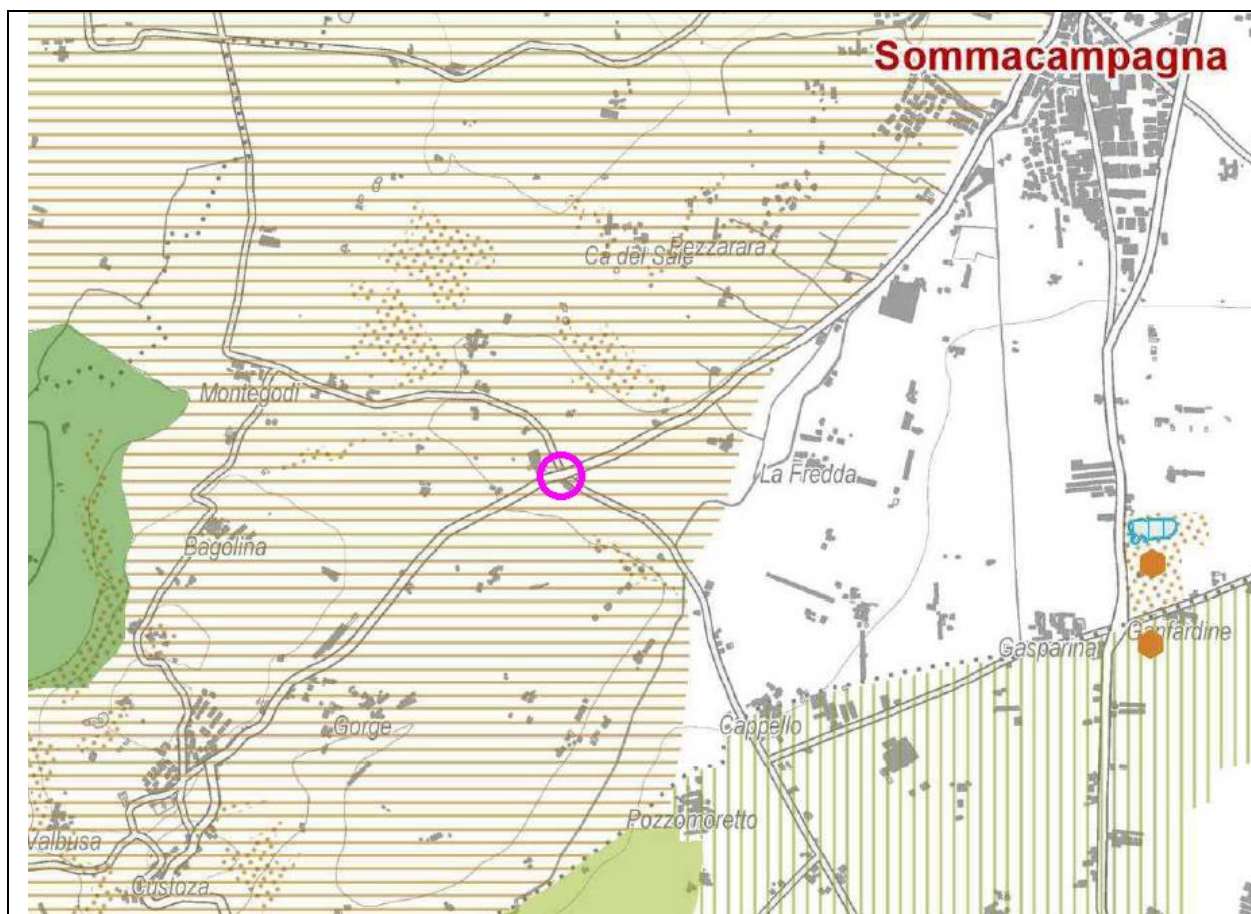


- Area di notevole interesse pubblico (D.Lgs. 42/04 art. 136 - ex L. 1497/39),
- Classificazione sismica: n. 3

Tavola 2 – Fragilità:

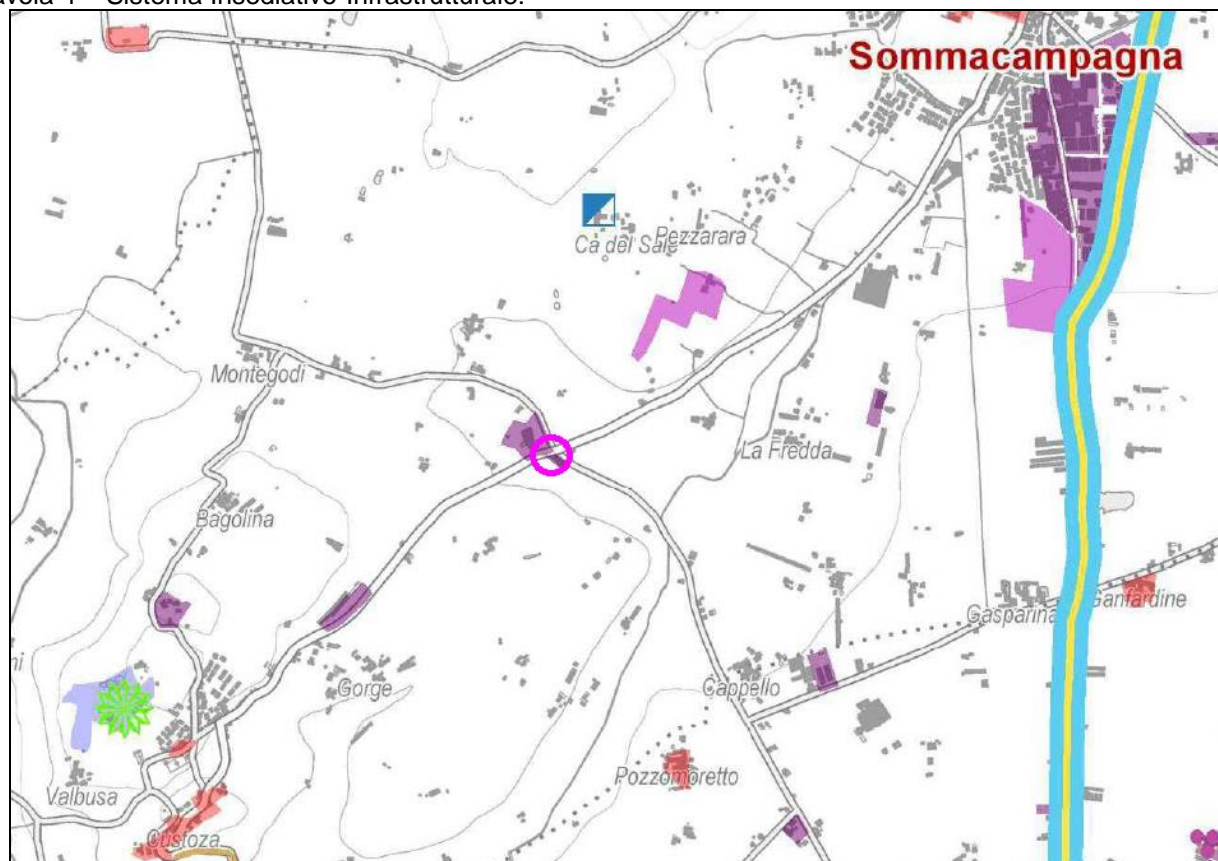
- Aree soggette a dissesto idrogeologico: Frana di scorrimento e di colamento, Area soggetta a valanga, Area soggetta a sprofondamento carsico, Cava attiva ed estinta, Pozzo freatico, Sorgente e risorgiva, Grotta, Geosito, Orlo di scarpata di degradazione.

Tavola 3 – Sistema Ambientale:



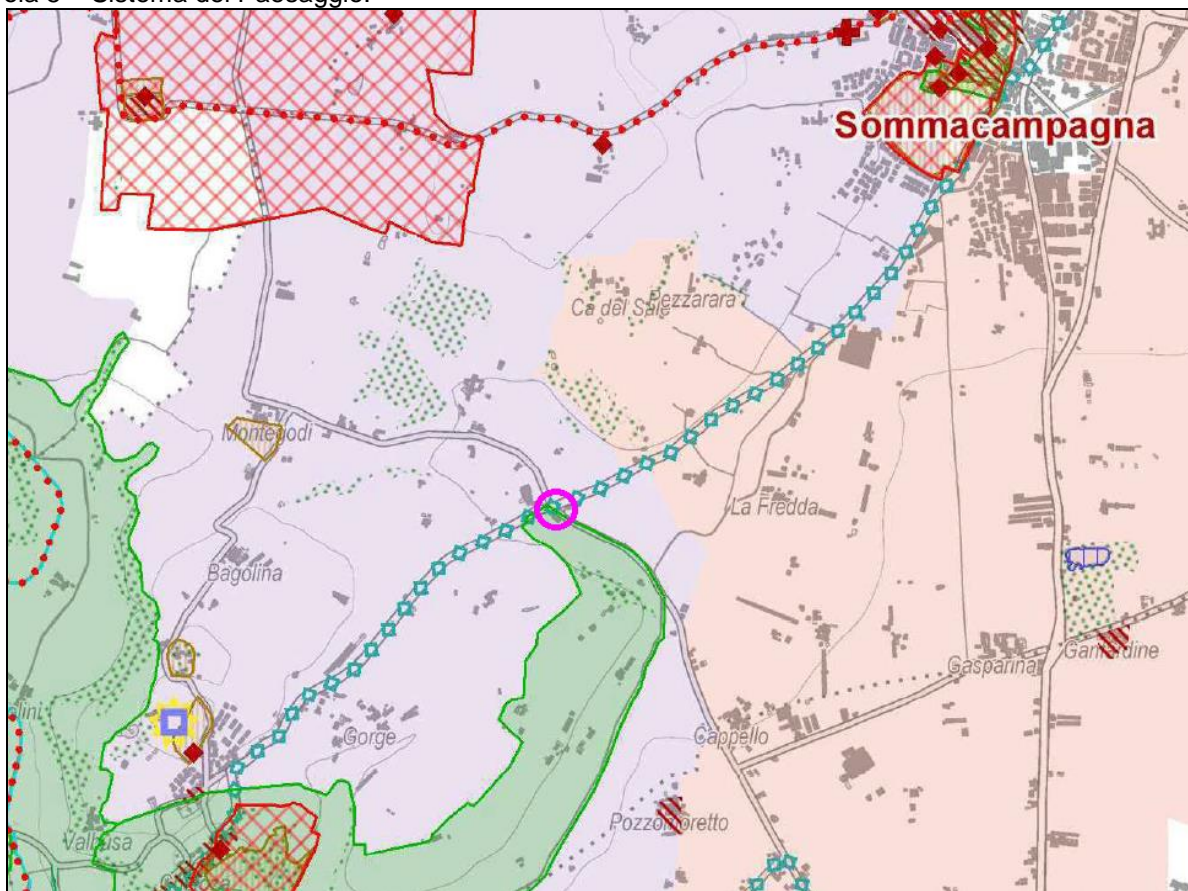
- Area di riconnessione naturalistica.

Tavola 4 – Sistema Insediativo-Infrastrutturale:



- Aree produttive esistenti limitrofe al futuro sedime della rotatoria.

Tavola 5 – Sistema del Paesaggio:



- L'area territoriale interessata dalla variante urbanistica appartiene all'ambito di paesaggio dell'Alta Pianura Veronese.
- Iconema del paesaggio (in parte), Ambito a vigneto, Strada del Vino Custoza.

Con il termine iconema si definiscono quelle unità elementari di percezione, quei quadri particolari di riferimento sui quali costruiamo la nostra immagine di un paese. Essi sono la proiezione della nostra maniera di percepire, proiezione che attraverso processi storici e culturali li ha individuati, ci ha insegnato a coglierli, a indicarli come riferimenti del nostro guardare. L'art. 96 delle Norme Tecniche del PTCP prevede che i Comuni, nella formazione dei piani regolatori, provvedano a regolamentare tali ambiti in armonia, tra gli altri, con i seguenti indirizzi: provvedono a conservare i coni ottici e le visuali, mantengono la visibilità degli elementi salienti del paesaggio in particolare lungo le infrastrutture di rango sovracomunale, privilegiano la conservazione e la valorizzazione della connessione visuale degli attributi di pregio del paesaggio.

Secondo il Piano Regionale dei Trasporti (PRT), adottato dalla Giunta Regionale con provvedimento n. 1671 del 5 luglio 2005 e pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione (BUR) n. 73 del 2 agosto 2005, che dovrà essere definitivamente approvato dal Consiglio Regionale, l'asse strategico più vicino risulta essere quello afferente del Corridoio V est-ovest: la realizzazione della nuova rotatoria potrebbe garantire in tal senso un più agevole accesso al sistema trasportistico alla limitrofa realtà aziendale (Cantina di Custoza Soc. Coop. Agr.) ed all'ordinario flusso veicolare automobilistico.

Il PAI del Bacino interregionale del Fissero Tartaro Canalbianco, redatto, adottato ed approvato ai sensi e per gli effetti degli articoli 17 e 19 della legge 18 maggio 1989, n. 183, dell'art. 1 del decreto legge 11 giugno 1998, n. 180, così come convertito con legge 3 agosto 1998, n. 267, degli articoli 1 e 1 - bis del decreto legge 12 ottobre 2000, n. 279 così come convertito con legge 11 dicembre 2000, n. 365 e del D.P.C.M. 29 settembre 1998, contiene: l'individuazione delle aree vulnerabili per esondazioni; gli elementi a rischio rilevati in ciascuna area vulnerabile, nonché la valutazione dei relativi danni potenziali con riferimento particolare all'incolumità delle persone, alla sicurezza delle infrastrutture e delle altre opere pubbliche o di interesse pubblico, allo svolgimento delle attività economiche, alla conservazione del patrimonio ambientale e

culturale; la perimetrazione delle aree di pericolosità idraulica, delle aree a rischio idraulico; le opportune indicazioni relative a tipologia e programmazione preliminare degli interventi di mitigazione o eliminazione dei rischi; le norme di attuazione e le prescrizioni per le aree di pericolosità idraulica e per le aree a rischio. In merito al territorio interessato dalla presente variante, è stata opportunamente verificata l'assenza di situazioni di pericolosità idrogeologica (in particolare idraulica data la conformazione geomorfologica del territorio) interessanti l'ambito di progetto.

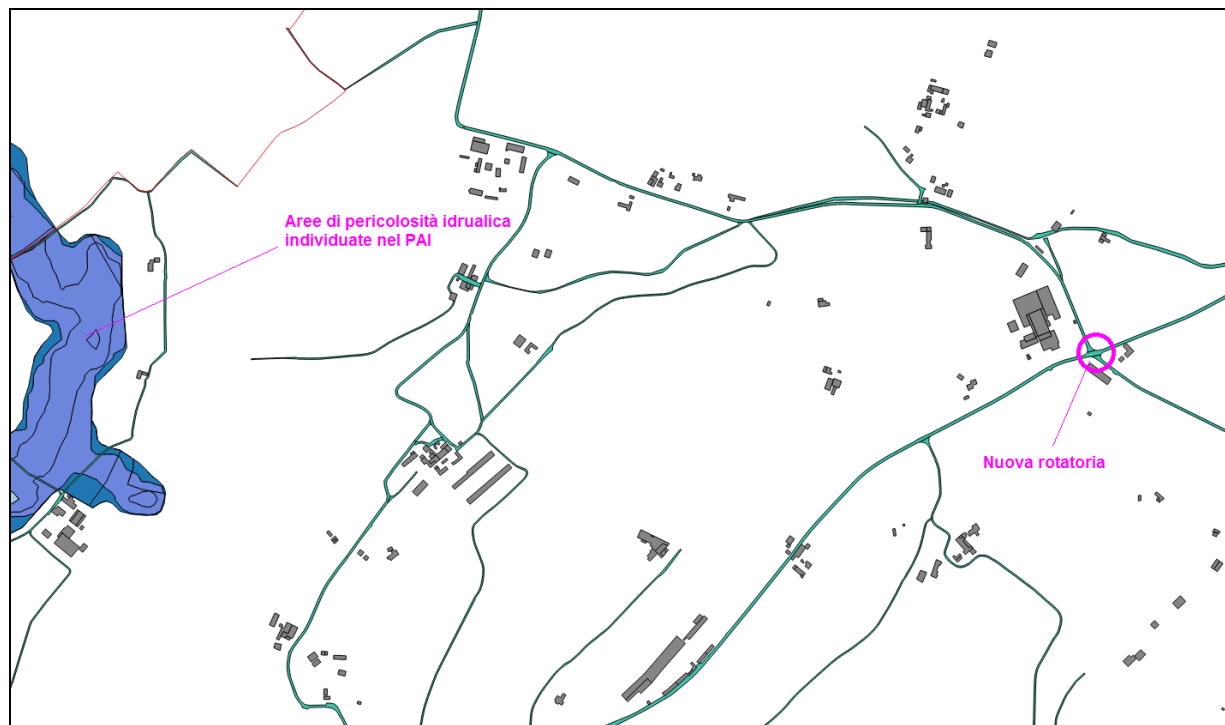


Figura 4 – Aree di pericolosità idraulica individuate nel PAI (fonte Infrastruttura Dati Territoriali del Veneto)

Il PTA, approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 107 del 05/11/2009 e successivamente modificato, contiene gli interventi volti a garantire il raggiungimento degli obiettivi di qualità ambientale di cui agli artt. 76 e 77 del D.Lgs 152/2006 e contiene le misure necessarie alla tutela qualitativa e quantitativa del sistema idrico.

Il PTA comprende i seguenti tre documenti:

- a) Sintesi degli aspetti conoscitivi: riassume la base conoscitiva e i suoi successivi aggiornamenti e comprende l'analisi delle criticità per le acque superficiali e sotterranee, per bacino idrografico e idrogeologico.
- b) Indirizzi di Piano: contiene l'individuazione degli obiettivi di qualità e le azioni previste per raggiungerli: la designazione delle aree sensibili, delle zone vulnerabili da nitrati e da prodotti fitosanitari, delle zone soggette a degrado del suolo e desertificazione; le misure relative agli scarichi; le misure in materia di riqualificazione fluviale.
- c) Norme Tecniche di Attuazione: contengono misure di base per il conseguimento degli obiettivi di qualità distinguibili nelle seguenti macroazioni:

Il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (P.R.T.R.A) si pone come obiettivo il risanamento e la tutela della qualità dell'aria, azione irrinunciabile e inderogabile nelle politiche della Regione del Veneto, considerate le importanti implicazioni sulla salute dei cittadini e sull'ambiente. Nel BUR n. 44 del 10 maggio 2016 è stata pubblicata la Deliberazione n. 90 del 19 aprile 2016 con la quale il Consiglio Regionale ha approvato l'aggiornamento del Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera.

Le azioni del Piano sono organizzate secondo due livelli di intervento:

- misure di contenimento dell'inquinamento atmosferico, propedeutiche alla definizione dei piani applicativi che dovranno essere deliberati nell'ambito del tavolo di concertazione tra Comuni ed Assessorato alle Politiche per l'ambiente e per la mobilità della Regione del Veneto;
- azioni di intervento che prospettano una gamma di provvedimenti da specificare all'interno dei piani applicativi precedentemente concordati.

Per quanto riguarda la zona oggetto di intervento, il P.R.T.R.A. individua la seguente situazione:

- densità abitativa maggiore di 100 ab/km²

- il comune di Sommacampagna è in fascia A per i parametri relativi agli inquinanti atmosferici (PM10, biossido di azoto, IPA, benzene ed ozono).

Attraverso l'analisi matriciale condotta per ogni singola componente ambientale valutata e riportata nei capitoli successivi, si dimostra come con la variante urbanistica in oggetto risulti coerente con le linee di indirizzo e le prescrizioni dettate dagli strumenti di pianificazione sovraordinati sopra elencati ed in riferimento agli elementi individuati all'interno del territorio intercomunale in esame.

5. CONTENUTI DEL PROGETTO DI VARIANTE

5.1 Premessa

L' art. 6 comma 3 del D.Lgs. 152/2006 prevede che in caso di modifiche minori di piani o programmi esistenti, o di piani o programmi che determinino l'uso di piccole aree a livello locale debba essere posta in essere la procedura di verifica di assoggettabilità di cui all'art. 12 del medesimo Decreto legislativo. Con deliberazione n. 791 del 31.03.2009 la Giunta Regionale ha, tra l'altro, stabilito le procedure da seguire per la verifica di assoggettabilità individuando alcune tipologie e casistiche da escludere dalla suddetta procedura nonché dalla procedura VAS.

Il presente Rapporto Ambientale Preliminare riporta le analisi ambientali condotte ai fini della verifica di assoggettabilità alla procedura di VAS del progetto di variante al Piano Regolatore Generale del Comune di Sommacampagna, diventato il primo Piano degli Interventi a seguito dell'approvazione del PAT, per la conformazione geometrica della zonizzazione al progetto dell'opera pubblica che prevede la realizzazione di una nuova rotatoria all'intersezione tra via Custoza, via Staffalo, via Sommacampagna e via Cappello.

5.2 Il progetto della variante urbanistica

Nel Piano Annuale delle Opere Pubbliche - Annualità 2016 del Comune di Sommacampagna è prevista la realizzazione di una rotatoria all'intersezione tra via Custoza, via Cappello e Strada Staffalo nella frazione di Custoza nel Comune di Sommacampagna.

Coerentemente all'impegno svolto nell'ultimo decennio allo scopo di migliorare la mobilità e la sicurezza stradale per tutte le componenti del traffico (veicoli, ciclisti, pedoni), con la realizzazione di numerosi interventi di sistemazione e completamento delle infrastrutture sul proprio territorio, l'Amministrazione sta attuando un programma di lavori che riguardano la riqualificazione dal punto di vista urbanistico, funzionale e qualitativo della rete viaria con interventi di sistemazione e messa in sicurezza degli assi stradali, con la realizzazione di percorsi ciclo pedonali riservati e protetti, ed infine con il miglioramento delle intersezioni e l'arredo urbano delle aree pubbliche.

La presente variante urbanistica ha per oggetto la conformazione geometrica dell'attuale zonizzazione del PRG, che a seguito dell'approvazione del PAT, ratificata, ai sensi dell'art. 15, comma 6, della Legge Regionale n. 11 del 23.04.2004, dalla Giunta Regionale con DGRV n. 556 del 03/05/2013, pubblicata sul B.U.R. n. 42 del 17/05/2013, diventa Piano degli Interventi per le parti compatibili con il PAT stesso, all'opera pubblica in oggetto, sostanzialmente andando a ritagliare residuali aree agricole per convertirle in sedimi stradali sui quali alloggerà la futura rotonda.

L'intervento in progetto prevede sostanzialmente la realizzazione di una rotatoria di idonee dimensioni tali da garantire un buon livello di visibilità e di percezione dell'intersezione, oltre a regolare le manovre ed a migliorare i raggi di svolta, in linea con altri interventi simili già realizzati e/o in programma su altre intersezioni nel Comune di Sommacampagna.

Tale sistemazione a rotatoria risulta essere la migliore soluzione in grado di assolvere ai seguenti obiettivi:

- aumentare la sicurezza, moderare la velocità sui rettilinei (in particolare lungo la principale via Custoza), ridurre le cause di incidentalità, migliorare la percezione dell'incrocio e la fluidità della circolazione a velocità moderata, assicurando comunque il transito agevole ai mezzi pesanti;
- favorire l'inserimento nel contesto paesaggistico - ambientale delle opere e migliorare la qualità estetica dell'intersezione;
- ed infine, per specifica richiesta dell'Amministrazione, realizzare un tratto di percorso ciclo pedonale, inserito nelle opere di progetto, predisposto per la futura realizzazione di una rete ciclabile territoriale ancora in fase di progettazione.

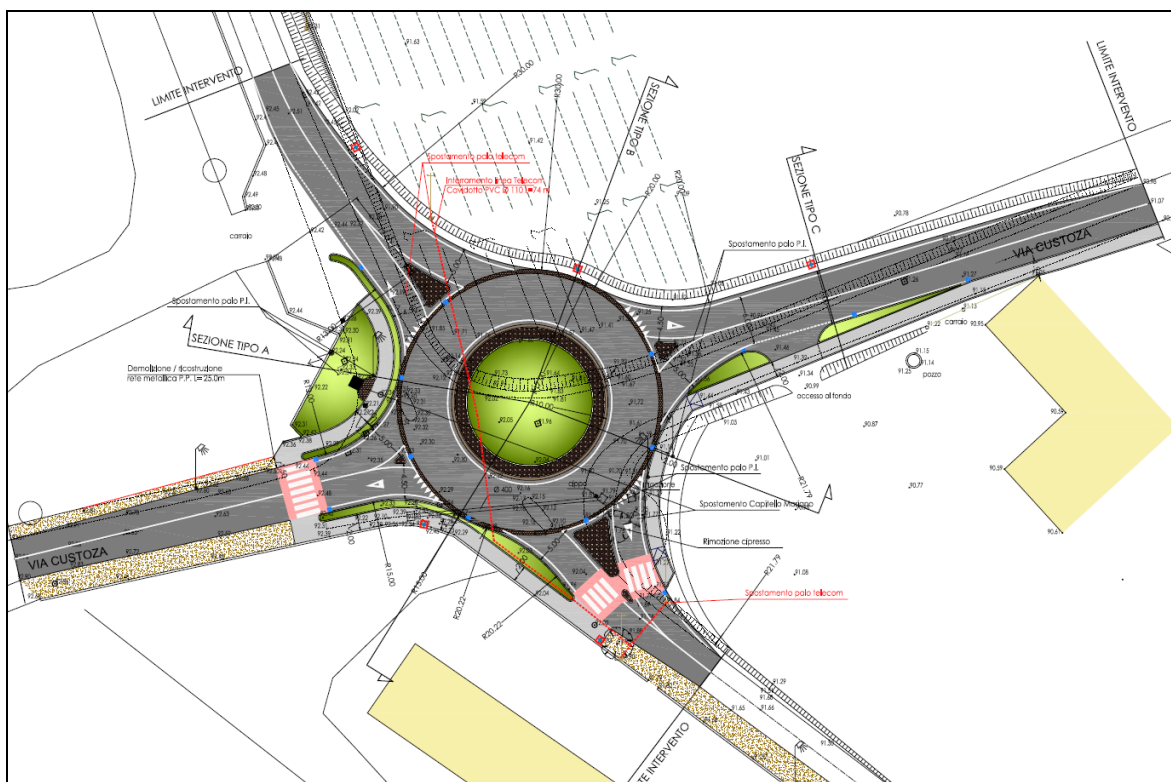


Figura 5 - Progetto per la realizzazione di una nuova rotatoria all'intersezione di via Staffalo, via Cappello e via Custoza

Allo stato attuale l'intersezione si presenta come un incrocio a T lungo la principale via Custoza avente diritto di precedenza, su Strada Staffalo a nord e via Cappello a sud.

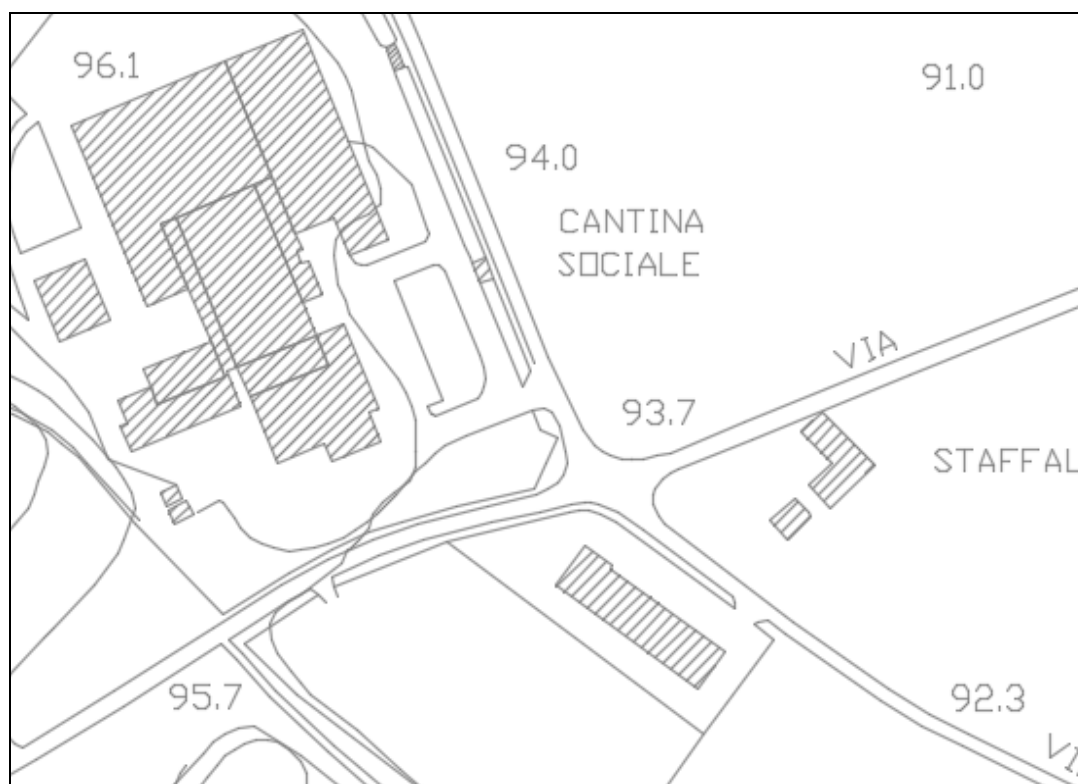


Figura 6 - Stato attuale dell'intersezione oggetto di intervento

La sezione carrabile, coincidente con la fascia bitumata, di queste quattro direttrici varia tra i 4,50 e i 5,30 m. Sull'angolo nord-ovest dell'incrocio, tra Strada Staffalo e Via Custoza, è situata la Cantina Sociale di Custoza che per l'importanza produttiva rivestita a livello nazionale, crea un sensibile traffico di veicoli e mezzi pesanti.

Per tale motivo questa intersezione si rivela inadeguata a garantire la sicurezza, non avendo le dimensioni ed i raggi di curvatura necessari per permettere ai mezzi motorizzati, soprattutto pesanti, di effettuare le svolte senza eccessivi rallentamenti dei veicoli in manovra e relative prolungate permanenze nell'area dei "punti di conflitto" dell'intersezione.

La stessa intersezione, inoltre, manca di adeguata regolazione ed organizzazione funzionale, la pavimentazione è ammalorata, la segnaletica poco evidente e le condizioni di sicurezza sono quindi molto carenti a causa di alcuni vincoli fisici presenti che rendono critici sia la percezione che l'attraversamento dell'incrocio.

Allo scopo di risolvere i problemi sopra descritti, la realizzazione di una rotatoria compatta su questa intersezione si presenta come una soluzione ottimale grazie alla vocazione a riorganizzare, mettere in sicurezza e assumere inoltre adeguate caratteristiche funzionali e di arredo dell'intersezione in oggetto, compatibilmente con i limiti di spesa fissati dall'Amministrazione.

I parametri geometrici fondamentali sono :

Diametro esterno	35.00 m
Raggio isola centrale	8.00 m
Corona decorativa non valicabile	2.00 m
Larghezza dell'anello	8.00 m
Larghezza entrate / uscite	4.50-5.00 m

Per espressa richiesta della stessa Amministrazione, sul lato sinistro di via Custoza è prevista la realizzazione di un tratto di percorso ciclo-pedonale protetto della larghezza di m 2.50/3.00 separato dalla strada mediante aiuole a verde. La continuità di tale percorso con quello che verrà realizzato in futuro lungo via Custoza è garantita da un attraversamento ciclo-pedonale ad alta visibilità (realizzati in campo rosso) in corrispondenza dell'isola spartitraffico.

Per la corretta costruzione geometrica (che garantisce la massima efficienza in termini di circolazione veicolare) è inoltre necessario l'allargamento della sezione stradale nei tratti di entrata e uscita in rotatoria, di tutti e quattro i tronchi interessati, a m 3,00 + 0,50 di banchina (per ciascun senso di marcia).

La presente Variante intende quindi conformare geometricamente l'attuale zonizzazione del PRG//PI all'opera pubblica sopradescritta, andando sostanzialmente a ritagliare residuali aree agricole situate in prossimità dell'attuale intersezione per convertirle in sedimi stradali sui quali alloggerà la futura rotatoria; In particolare la variante urbanistica consiste nella modificazione a sedime stradale delle seguenti destinazioni urbanistiche:

- "D4" (zona agro-industriale di trasformazione);
- "D5/5" (area produttiva esistente non organicamente inserita);
- "E2" (zona agricola – area di primaria importanza per la funzione agricolo – produttiva, anche in relazione all'estensione, composizione e locazione dei terreni);
- "F4" (rispetto stradale),

e relativo adeguamento delle fasce di rispetto ex D. Lgs. 30 aprile 1992, n.285 e s.m.i., così rappresentato nelle seguenti figure che riproducono l'elaborato grafico allegato alla delibera consiliare di adozione della variante.

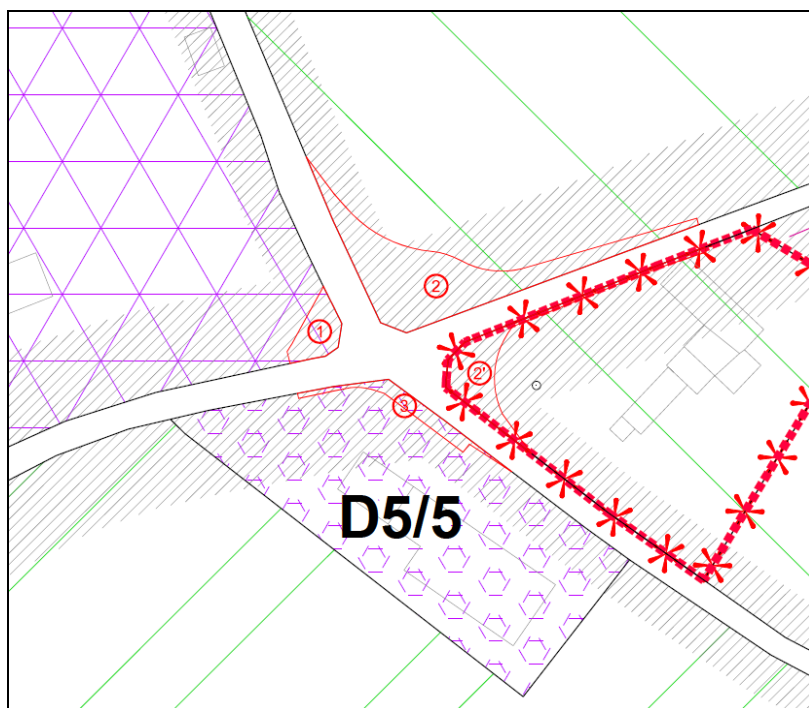


Figura 7 - Estratto PRG//PI - Stato vigente

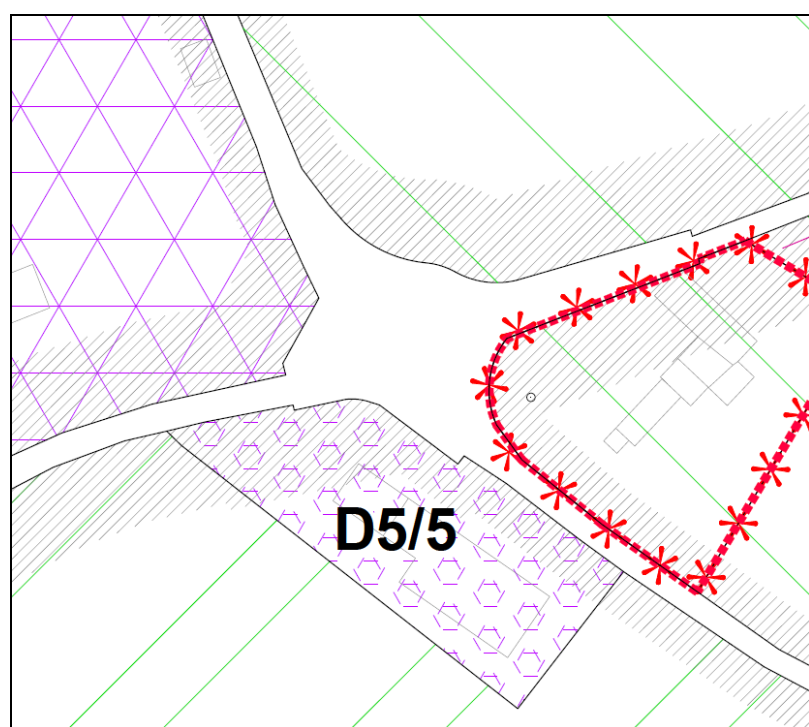


Figura 8 - Estratto PRG//PI - Stato di variante

5.3 Inquadramento geografico

Il territorio del Comune di Sommacampagna si trova nel centro – occidentale della provincia di Verona. Il Comune di Sommacampagna ha una superficie territoriale di 41,96 kmq circa e confina con i Comuni di Sona, Verona, Villafranca di Verona e Valeggio sul Mincio.

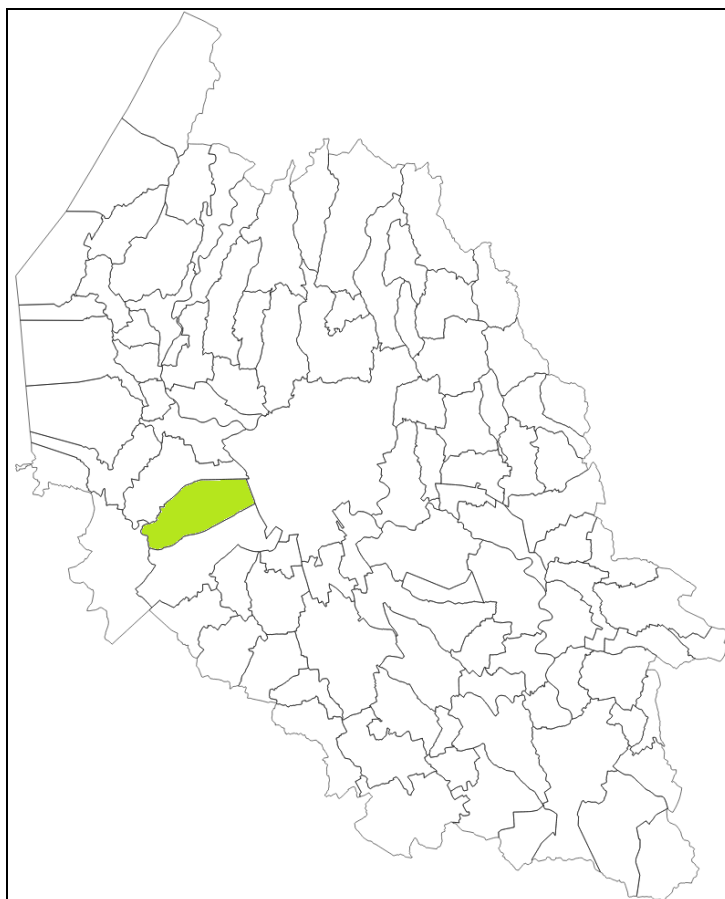


Figura 9 - Inquadramento geografico nell'ambito territoriale provinciale del Comune di Sommacampagna

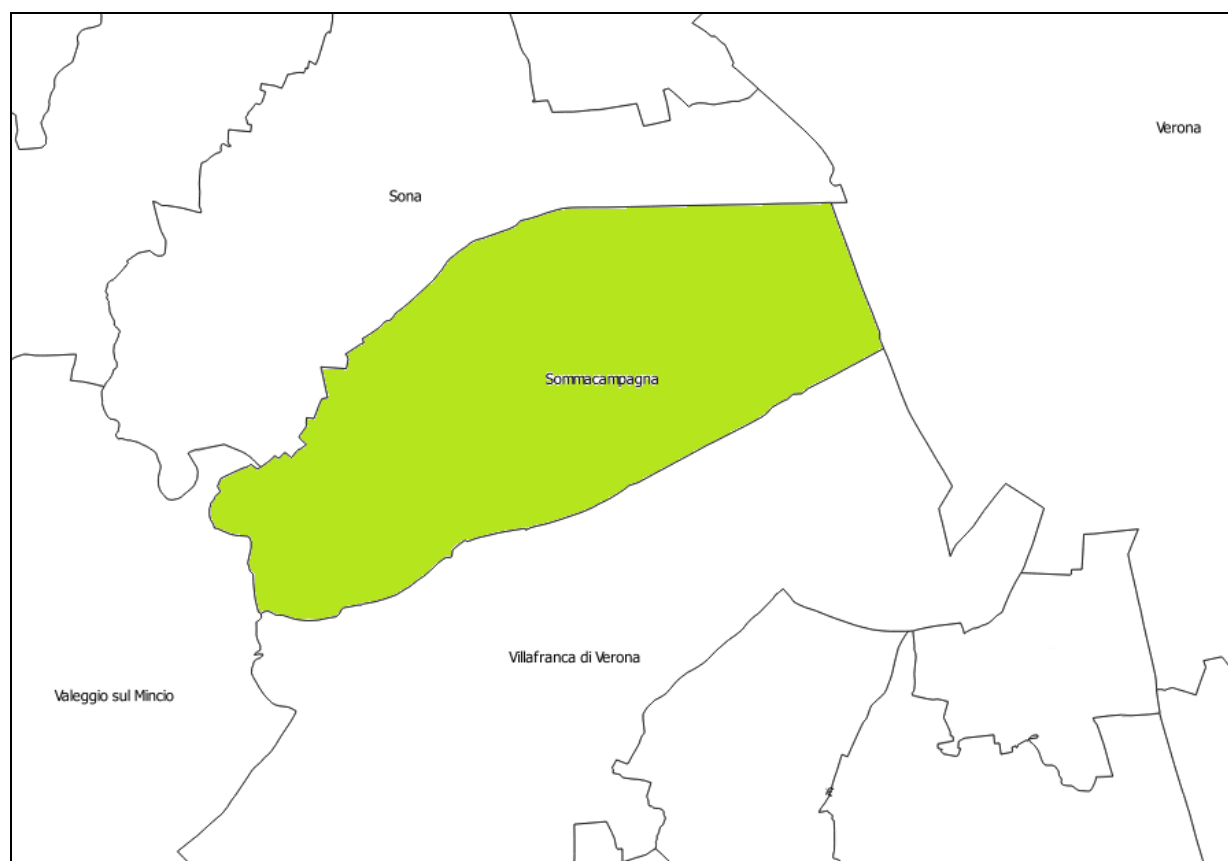


Figura 10 - Inquadramento confini amministrativi

L'area interessata dalla variante urbanistica è limitrofa all'abitato di Custoza (circa 2,5 km) che sorge sulle ultime propaggini dell'anfiteatro morenico del Garda, nei pressi del Fiume Tione, a breve distanza dalla pianura padana e dall'asse viario della via Postumia. E' un territorio caratterizzato dalla fascia di passaggio dall'ambito planiziale a quello dolce e collinare morenico, connotato da alti valori paesaggistici e coltivazione dei fondi a vigneto.



Figura 11 - Foto satellitare: inquadramento geografico

L'intorno territoriale si caratterizza per la presenza principalmente dei campi coltivati a vigneto, ma sono presenti anche aree boscate ("Bosco dei Fitti") e realtà agricole produttive di medie dimensioni (Cantina di Custoza Soc. Coop. Agr. ed altro stabilimento).



Figura 12 - Estratto foto satellitare: individuazione territoriale dell'area oggetto di variante

5.4 Inquadramento territoriale strategico (P.A.T.)

L'area oggetto di variante urbanistica si caratterizza per la presenza dei seguenti vincoli e pianificazioni di livello superiore:

- vincolo sismico (D.G.R. 67/2003, O.P.C.M. 3274/2003 – O.P.C.M. 3519/2006 – D.G.R. 71/2008)
- vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs. 42/2004
- ambiti per l'istituzione di Parchi e riserve naturali ed archeologiche ed a tutela paesaggistica
- fasce di rispetto stradali

Nella Carta delle Invarianti vengono individuate la presenza di un capitello ed il passaggio di un corso d'acqua (anche se oggi è in gran parte intubato). Strada Staffalo, proseguendo poi lungo via Sommacampagna, costituisce parte del tracciato per la rete dei percorsi ciclopedonali individuata per il territorio comunale.

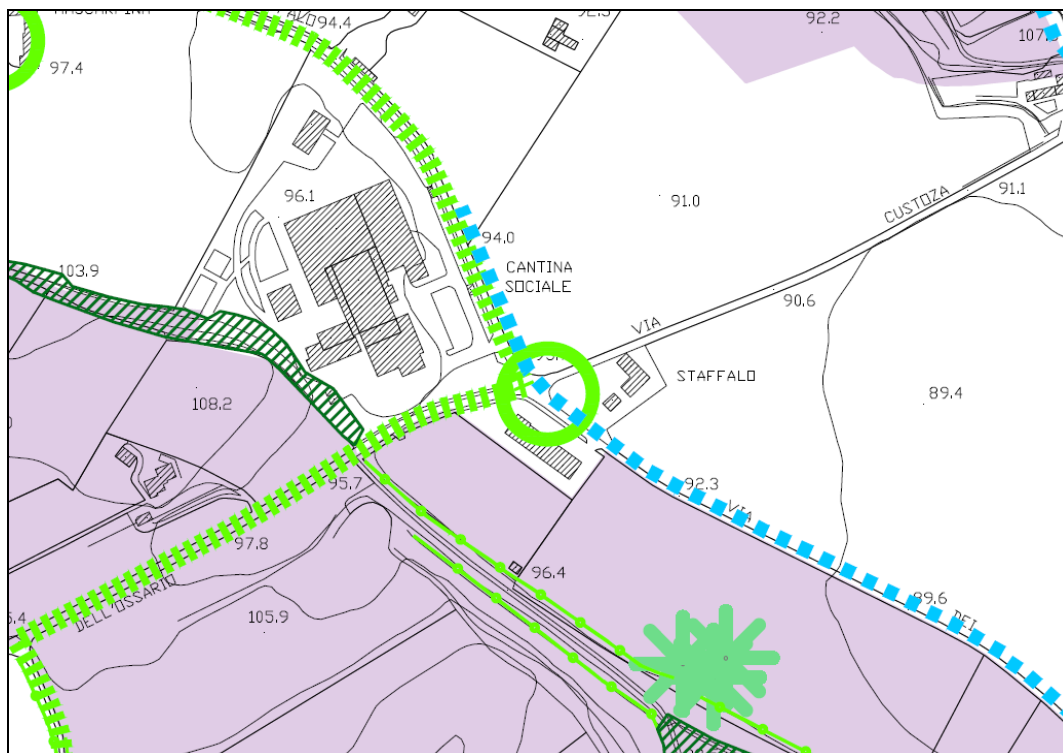


Figura 13 - Estratto del PAT: Carta delle Invarianti

L'area in esame ricade all'interno dell'ATO n. 5 "Ambito rurale collinare" e si interpone, nello specifico, tra due aree di urbanizzazione consolidata di tipo produttivo ed una zona di edificazione diffusa di tipo residenziale – rurale.



Figura 14 - Estratto del PAT: Carta della Trasformabilità

5.6 Obiettivi e contenuti tecnico-normativi di progetto

La Variante urbanistica in esame non prevede l'inserimento di nuovi contenuti tecnico – normativi essendo la medesima una mera conformazione dell'assetto della zonizzazione comunale al progetto dell'opera pubblica.

6. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE E SOCIO - ECONOMICO

Per l'analisi delle matrici ambientali, al fine di verificare l'eventuale significatività delle incidenze ambientali derivanti dall'approvazione della variante urbanistica e, pertanto, l'effettiva assoggettabilità alla procedura di VAS, sono stati presi a riferimento i dati contenuti all'interno del Rapporto Ambientale, allegato al Piano di Assetto del Territorio approvato, così come convalidati con Parere Ambientale n. 39 emesso dalla Commissione Regionale VAS in data 17.05.2012, successivamente revisionato dalla stessa con Parere n. 23 del 26.02.2013.

6.1. Atmosfera – Qualità dell'aria

6.1.1. Stato ambientale attuale

Dal Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA) si evince come il comune di Sommacampagna non rientra nelle zone A e B ai sensi dell'art. 5 del D. Lgs.351/99. Nel recente documento "L'inquinamento da polveri sottili in provincia di Verona", redatto dal Dipartimento Arpav di Verona, con il fine di aggiornare la zonizzazione della Regione così da definire i Comuni rientranti in zona A, il Comune di Sommacampagna viene considerato come possibile comune appartenente alla zona A. Ciò vorrebbe dire richiedere all'amministrazione comunale di predisporre il Piano di Azione per il risanamento della qualità dell'Aria.

6.1.2. Verifica degli impatti e assunzione eventuali misure mitigative

La proposta di variante urbanistica in esame attiene alla conformazione dell'attuale PI/PRG all'opera pubblica che prevede la realizzazione di una nuova rotatoria all'incrocio delle via Staffalo, Cappello e la strada che congiunge Sommacampagna a Custoza. Il nuovo manufatto consentirà una migliore percezione dell'intersezione a raso, con un generale rallentamento dei veicoli transitanti, in favore di maggiori margini di sicurezza stradale. A tal proposito per l'operazione di variante urbanistica in esame non si rilevano eventuali impatti o, in generale, esternalità ambientali ai fini della presente verifica di assoggettabilità alla VAS. Tutt'al più la minore velocità veicolare comporta in genere una minore emissione atmosferica veicolare, a vantaggio della qualità dell'aria in quell'ambito territoriale.

Si consideri inoltre che per l'ATO, all'interno del quale ricade l'area oggetto della variante urbanistica in esame, il Rapporto Ambientale del PAT non ha individuato situazioni di criticità relative alle concentrazioni di CO2 e PM10 (vedi figure seguenti).

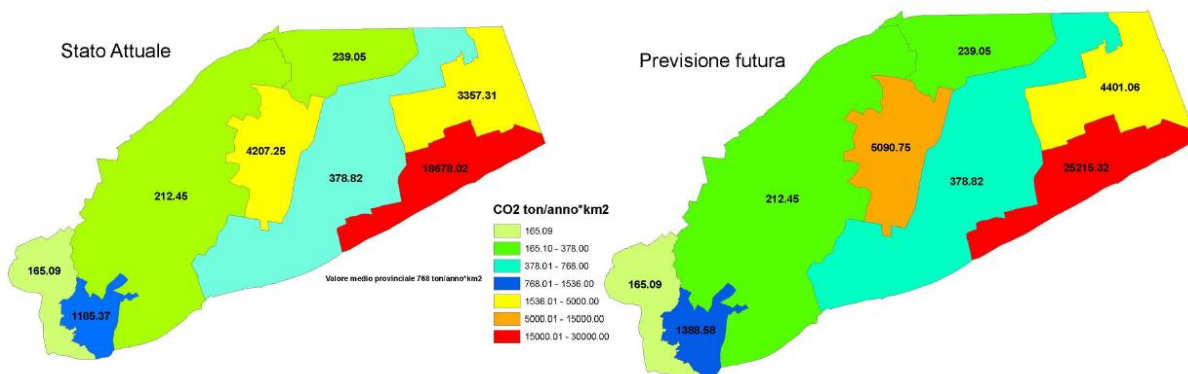


Figura 15 - Concentrazione di CO2 ton/anno*kmq

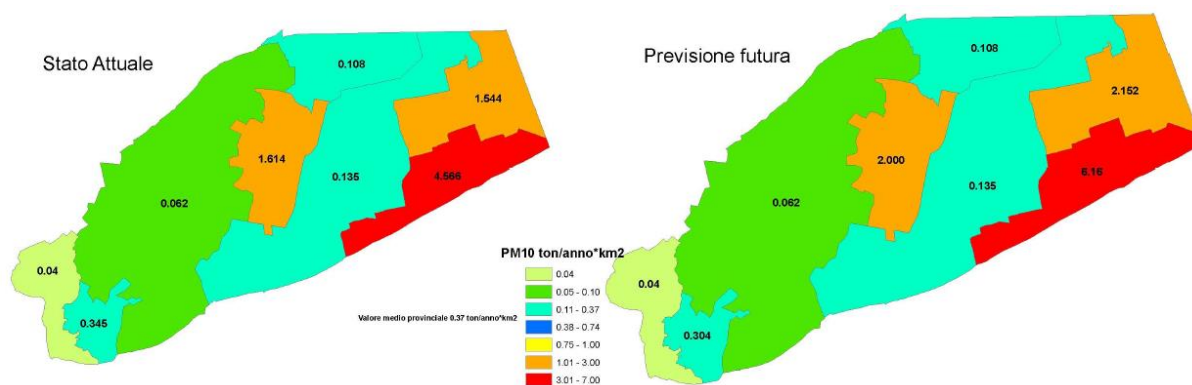


Figura 16 - Concentrazione di PM10 ton/anno*kmq

6.2. Acqua

6.2.1. Stato ambientale attuale

Per quanto riguarda questa matrice ambientale, la VAS ha individuato i seguenti indicatori:

- per il monitoraggio della qualità delle acque sotterranee:
 - Stato chimico delle acque sotterranee (SCAS);
 - Qualità delle acque potabili, sulla base della concentrazione di nitrati.
- Per il monitoraggio delle acque superficiali:
 - Stato ambientale dei corsi d'acqua (SACA);
 - Superficie impermeabilizzata;
 - Esposizione della popolazione e beni materiali al rischio idraulico.
- Per il monitoraggio delle reti acquedottistiche e fognarie:
 - Copertura della rete acquedottistica
 - Consumo d'acqua procapite;
 - Percentuale di perdite.
 - Allacciamento alla fognatura
 - Rendimento della depurazione
 - Potenzialità depuratore

L'idrogeologia del territorio comunale di Sommacampagna presenta due distinte situazioni deducibili sia dalle differenze litologiche del sottosuolo che dalla morfologia di superficie, che individuano due sistemi idrogeologici distinti per caratteristiche di permeabilità e modalità di deflusso delle acque. Il primo sistema è riferibile alle colline moreniche il secondo alla porzione dell'Alta Pianura Veronese degradante verso sud-est. L'area oggetto della variante urbanistica in esame ricade in una fascia di transizione dei due sistemi idro – geomorfologici, nel passaggio cioè tra il sistema collinare e quello della pianura alluvionale.

Dai dati riportati all'interno del Rapporto Ambientale si evince che il territorio di Sommacampagna si caratterizza per una buona qualità delle acque sotterranee, mentre per quanto attiene la qualità delle acque superficiali si riscontrano alcuni valori di attenzione (per il fiume Tione in particolare). Il rischio idraulico (esondazione e ristagno idrico) riguarda le aree golenali del fiume Tione e qualche area limitrofa al Rio Feriadon nel capoluogo.

Stante la natura della variante urbanistica prodromica all'opera pubblica (nuova rotatoria), si possono già in premessa considerare non correlati gli eventuali effetti agli indicatori della qualità delle acque potabili ed agli indicatori prestazionali relativi alle reti dell'acquedotto e fognarie.

6.2.2. Verifica degli impatti e assunzione eventuali misure mitigative

Riprendendo i dati sopra riportati in sintesi, in riferimento alle analisi contenute nel Rapporto Ambientale del PAT, si può affermare che la variante urbanistica, prodromica alla conformazione del PRG/PI attuale al progetto di opera pubblica in esame, non va ad incidere sulle componenti qualitative delle risorse idriche sia superficiali che sotterranee. Allo stesso tempo l'eventuale aumento di superficie impermeabilizzata (la maggior superficie pavimentata della rotonda in confronto all'attuale incrocio a raso), può ritenersi trascurabile, trattandosi di qualche decina di metri quadrati (vedi anche risultanze da dichiarazione di compatibilità idraulica).

Per quanto attiene al fenomeno del ristagno idrico, per quanto in tale area non viene individuata una specifica criticità, il progetto della nuova rotatoria prevede adeguate opere di regolazione e smaltimento dal manufatto delle acque meteoriche.

6.3. Suolo e sottosuolo

6.3.1. Stato ambientale attuale

Il territorio si può suddividere in due zone distinte per processo di formazione che ne influenza l'aspetto morfologico: l'area collinare e quella pianeggiante.

Nella parte pianeggiante il sottosuolo è costituito interamente da materiali sciolti, di prevalente natura ghiaiosa in matrice sabbiosa, sabbiosa limosa o limo-argillosa, depositi dalle divagazioni dei fiumi Mincio, Adige e Tione e dagli apporti degli scaricatori glaciali della piana proglaciale prospiciente l'apparato gardesano e delle piane inframoreniche.

Dal punto di vista stratigrafico il sottosuolo della parte pianeggiante è costituito da un potente materasso alluvionale indifferenziato appartenente al fluvioglaciale Riss II, con caratteristiche stratigrafiche abbastanza uniformi e una buona continuità. Si tratta di depositi sciolti bene addensati e assortiti, prevalentemente ghiaioso-sabbiosi con ciottoli e modesta presenza di materiale fine.

Per quanto riguarda la vulnerabilità idrogeologica il capoluogo e il territorio comunale a est sono definibili a vulnerabilità intrinseca alta. Si tratta cioè di zone caratterizzate dalla presenza di alluvioni fluviali e fluvioglaciali a granulometria prevalentemente ghiaiosa e sabbiosa, ad elevata permeabilità primaria con strati di alterazione superficiale di scarsa potenza. La morfologia è pianeggiante, con cigli e scarpate di terrazzi alluvionali, alvei e paleoalvei. La falda di tipo freatico si trova a profondità di 10-20 metri dal piano campagna. Le aree lungo il Tione sono quella a massima vulnerabilità (elevata) assieme alle aree di cava (elevatissima o elevata).

Le aree collinari sono invece a vulnerabilità bassa, presentando caratteristiche simili alle precedenti ad eccezione della soggiacenza maggiore. Le aree infracollinari del territorio comunale a prevalenza litologica limosa superficiale presentano una vulnerabilità alta o media per via della soggiacenza spesso inferiore ai dieci metri per la presenza di falde locali.

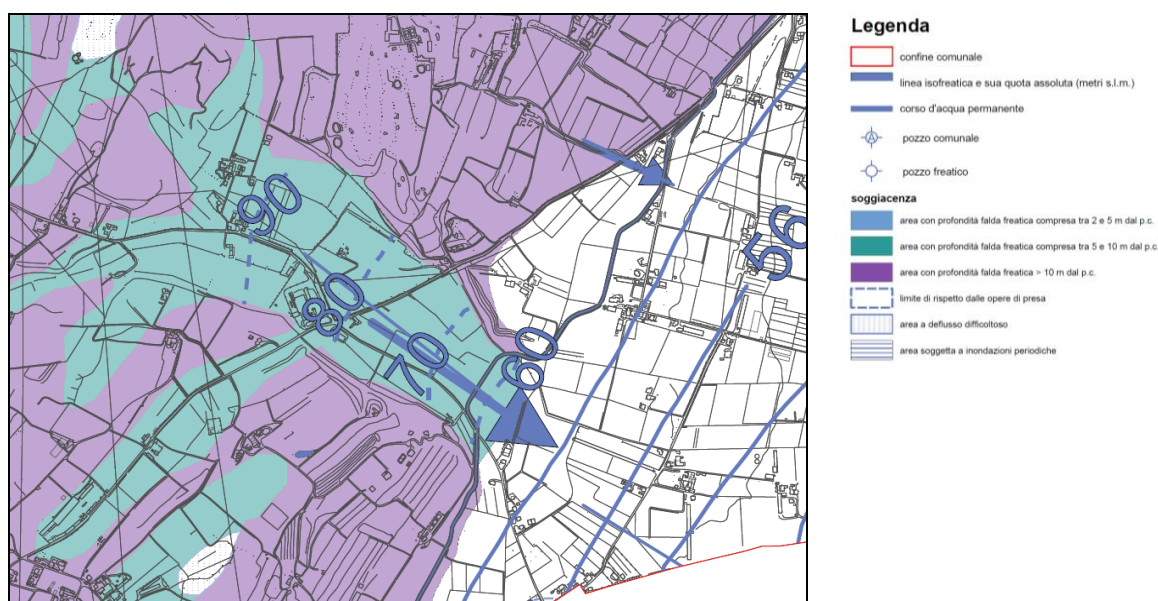


Figura 17 - Estratto della Carta Idrogeologica del PAT

Dalla Carta Idrogeologica del PAT, vedi precedente figura, si evince che l'area in esame ricade all'interno dell'ambito territoriale caratterizzato da una profondità di falda compresa tra 5 e 10 metri dal p.c.

6.3.2. Verifica degli impatti e assunzione eventuali misure mitigative

L'analisi geo litologica del PAT conferma per l'area in esame la presenza di materiali granulari più o meno addensati dei terrazzi fluviali e/o fluvioglaciali antichi a tessitura prevalentemente ghiaiosa e sabbiosa, caratteristica tipica di un'area inframorenica e scaricatore fluvioglaciale (estinto).

La variante urbanistica in esame, prodromica alla realizzazione di una nuova rotatoria, non comporta alcun impatto sulla matrice suolo – sottosuolo, in ragione delle criticità geologiche indicate dal PAT per il territorio di Sommacampagna (erosione di versanti, esondazione, smottamenti, ...). Tutt'al più le opere di regimazione delle acque meteoriche previste per la nuova rotonda potranno consentire un adeguato e regolare deflusso delle acque meteoriche e superficiali: la stessa natura del terreno circostante consentirà inoltre un adeguato assorbimento di eventuali fenomeni meteorologici intensi, con conseguente soluzione di potenziali criticità legate al ristagno idrico.

6.4. Uso e consumo del suolo

6.4.1. Stato ambientale attuale

Come riportato nel Rapporto Ambientale, una delle cause di degradazione del suolo è sicuramente la sempre maggiore diffusione delle aree urbanizzazione e lo sviluppo di infrastrutture dei trasporti che hanno come conseguenza la cementificazione del territorio. Influssi negativi a causa della sigillatura dei suoli sono da ricercarsi poi nella limitazione delle sue funzioni ecologiche quali l'essere l'habitat per particolari specie o come accumulatore di risorse di carbonio. Le aree urbanizzate possono creare effetti negativi sulla componente vegetazionale e sulla componente faunistica, perché oltre a provocare una riduzione dei siti idonei in termini di potere trofico e di habitat naturali adatti al rifugio e alla riproduzione della fauna, ne limita la diffusione a causa di disturbi provocati dalla vicinanza con gli insediamenti stessi.

Negli ultimi 40 anni lo sviluppo economico ha comportato una profonda trasformazione dell'assetto del territorio assoggettato al PAT, con consumo e sottrazione alla SAU di suoli destinati a processi di urbanizzazione e industrializzazione a carattere diffuso.

Diversi sono gli elementi che concorrono a delineare l'elevata qualità ambientale del territorio; tra questi le formazioni boschive giocano un ruolo primario. I boschi rappresentano per eccellenza gli habitat naturali della flora e della fauna selvatiche, e costituiscono serbatoio di biodiversità. I boschi giocano poi un ruolo fondamentale nella regimazione delle acque e nella prevenzione dei fenomeni erosivi, oltre che nella valorizzazione del paesaggio e nel fornire spazi per scopi turistico-ricreativi.

6.4.2. Verifica degli impatti e assunzione eventuali misure mitigative

La variante urbanistica in esame, come già accennato di sopra, comporta la variazione di destinazione d'uso di piccole porzioni di area agricola prodromica alla conformazione dell'attuale PRG/PI all'opera pubblica (nuova rotatoria). L'assetto viario sul quale si innesta il nuovo manufatto stradale è già esistente.

In tal senso il consumo di nuovo suolo è da ritenersi trascurabile (poche decine di metri quadrati): gli stessi fondi agricoli coltivati, non subiranno limitazioni di utilizzo, se non l'estirpazione di qualche pianta (vite), conservando pertanto la vocazione agricolo – produttiva.

La variante in progetto, pertanto, non ingenera fenomeni di frazionamento del paesaggio agricolo o naturale, in quanto si basa su uno scheletro viabilistico già esistente, riqualificandone le funzioni di interconnessione. Lo stesso manufatto, inoltre, prevede un'area centrale a verde e la sistemazione dell'area circostante (capitello esistente, piste ciclabili, arredo urbano, ...), ottenendo in tal seno una riqualificazione anche del limitrofo paesaggio rurale.



Figura 18 – Area incrocio esistente oggetto di variante urbanistica

6.5. Ecosistema ed ambienti naturali - Biodiversità

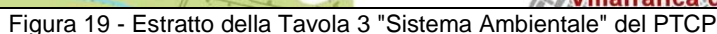
6.5.1. Stato ambientale attuale

La finalità della rete Natura 2000 non è la realizzazione di un semplice insieme di territori isolati tra loro e scelti fra i più rappresentativi ma, vuole essere un sistema di aree strettamente relazionato dal punto di vista ecologico-funzionale, in relazione al fatto che vanno preservate specie e habitat (Rete Natura 2000 nasce dalle due Direttive comunitarie "Uccelli" (1979, sostituita dalla 147/2009) e "Habitat" (1992), profondamente innovative per quanto riguarda la conservazione della natura. Non solo semplice tutela di piante, animali e aree, ma conservazione organizzata di habitat e specie).

Nel territorio del Comune di Sommacampagna non sono presenti matrici naturali di primaria importanza, quali siti S.I.C., Z.P.S. oppure aree protette. Sono invece individuate dal P.T.R.C. del 1992 due aree definite "Ambiti Naturalistici di livello regionale" localizzabili la prima nella zona valliva del fiume Tione, la seconda nella zona occupata dal Bosco dei Fitti. Tali aree venivano individuate in ragione della loro alta sensibilità ambientale o dell'elevato rischio ecologico e ne veniva previsto un regime di tutela e valorizzazione delle risorse che le caratterizzavano.

Dall'analisi territoriale risulta che in realtà tali corridoi, salvo il caso del fiume Tione, sono costituiti dalle fasce boscate presenti tra le colline moreniche, che seppur frammentarie in più punti, garantiscono, grazie anche alla presenza di diverse distese a prato, una continuità morfologica funzionale alla capacità di interconnessione dell'ecosistema.

Su tali basi informative è stata strutturata all'interno del PAT la rete ecologica locale.



Il concetto di Rete ecologica sta ad indicare essenzialmente una strategia di tutela della diversità biologica e del paesaggio basata sul collegamento di aree di rilevante interesse ambientale-paesistico in una rete continua. Rappresenta un'integrazione al modello di tutela focalizzato esclusivamente sulle Aree Protette, che ha portato a confinare la conservazione della natura "in isole" ("Teoria delle isole") immerse in una matrice territoriale antropizzata: questa nuova strategia nasce proprio dalla considerazione che da sole e per le loro limitate estensioni le Aree Protette non riescono a garantire un'adeguata ed efficiente tutela della biodiversità.

Una rete ecologica è un'infrastruttura naturale che consta di diverse componenti: aree centrali ("Core Areas", detti anche "Nodi primari"), coincidenti con aree da sottoporre oppure già sottoposte a tutela data la loro altissima valenza naturalistica quali parchi, riserve naturali, SIC, generalmente collegate da corridoi ecologici o da altri elementi di collegamento discontinui ("stepping stones", dette anche "aree di sosta") sostenuti e "protetti" da aree cuscinetto ("buffer areas") che svolgono sia una funzione di ammortizzamento della pressione antropica sulla rete ecologica sia, allo stesso tempo, di corridoio per alcune specie naturali.

L'importanza delle reti ecologiche risiede nella loro funzione di interconnessione tra habitat differenti, anche in presenza di ambienti fortemente antropizzati, permettendo il flusso dei patrimoni genetici degli esseri viventi ed evitando di conseguenza l'impoverimento genetico delle specie presenti e la degradazione dovuta all'incrocio tra consanguinei.

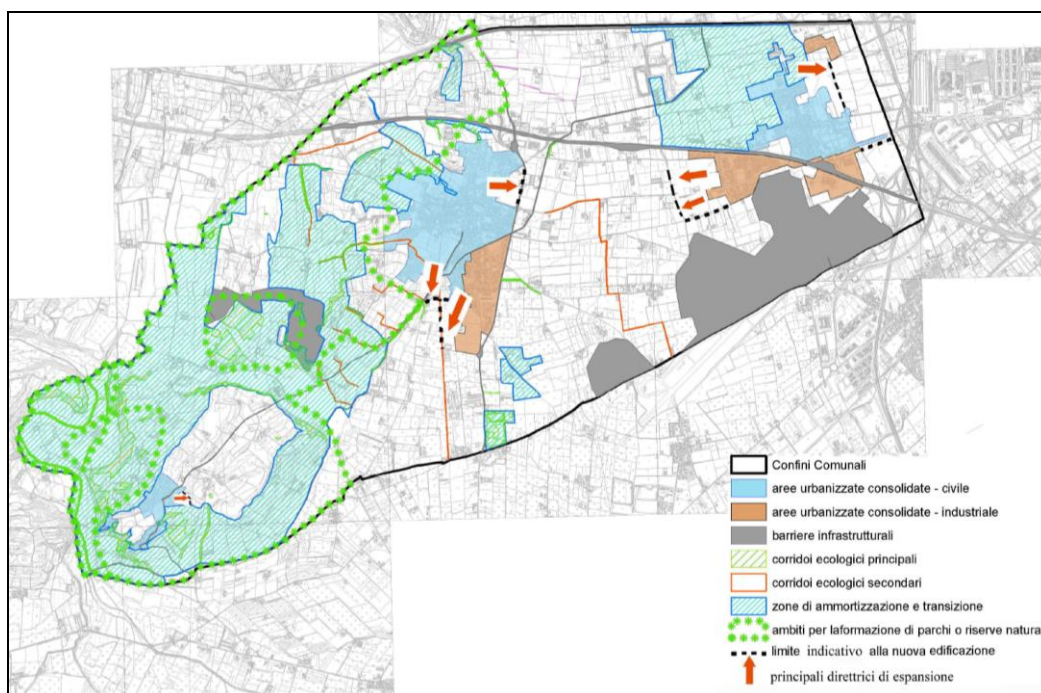
L'attività antropica, inoltre, produce il cosiddetto effetto di "mosaicatura" del paesaggio: la conformazione degli elementi naturali, quali boschi, foreste, prati, e quindi, in chiave ecologica, la disponibilità delle risorse, cibo, riparo, luoghi di rifugio, non è più distribuita omogeneamente sul territorio ma è suddivisa e frammentata da elementi strutturali artificiali (viabilità, opere irrigue, insediamenti edilizi, ecc) che possono compromettere la funzionalità biologica dell'ecosistema.

Una rete ecologica deve perciò essere progettata conformemente ai requisiti e alla esigenze delle specie, valutando l'idoneità di un elemento del paesaggio a costituire o meno un corridoio per le specie individuate. Dal momento che ciascuna specie presenta diverse necessità per quanto riguarda gli elementi di collegamento utilizzati, non è possibile stabilire un corridoio come unico "percorso di migrazione" tra le aree centrali ("core areas").

In realtà i corridoi ecologici assumono un carattere dinamico, non statico come potrebbe essere per le aree protette o i parchi naturali: viene sì individuato sul territorio l'elemento naturale che costituisce il collegamento, come potrebbe essere il caso di una fascia boscata, però allo stesso tempo viene analizzata nel suo intorno una fascia di transizione e ammortizzamento che, accanto alla funzione specifica di protezione del corridoio, aumenta essa stessa il grado generale di interconnessione naturalistica.

6.5.2. Verifica degli impatti e assunzione eventuali misure mitigative

Se osserviamo il progetto di rete ecologica locale del Comune di Sommacampagna, si nota come la variante urbanistica in esame interessi una infrastruttura esistente, la strada 2ex – provinciale" che collega il capoluogo a Custoza, riconosciuta come "barriera infrastrutturale" nel Rapporto Ambientale.



Riprendendo quanto riportato all'interno del Rapporto Ambientale, i livelli attuali di antropizzazione del territorio comportano la presenza di un insieme di ostacoli per la continuità funzionale della rete ecologica. A parte l'effetto barriera prodotto dalle aree insediate, è importante evidenziare i punti di incontro tra il sistema aree centrali – corridoi ecologici individuati e le principali linee di frammentazione (autostrade, strade ad alta percorrenza, ferrovia, grandi canali, ecc...).

I principali punti di conflitto potranno essere successivamente oggetto di specifici progetti di deframmentazione, quali la creazione di gallerie sottostanti tratti stradali o ferroviari o di “passaggi” naturali attraverso il Canale di Bonifica, la “vegetalizzazione” dei sovrappassi autostradali, ecc

All'interno del territorio del Comune di Sommacampagna sono state individuate le seguenti barriere infrastrutturali:

- autostrada A4
- strada provinciale n° 26 “Morenica” e strada provinciale n° 26A “Di Santa Lucia della Battaglia”
- strada comunale Sommacampagna-Custoza
- TAV (in previsione)
- Ferrovia Milano-Venezia
- aeroporto
- canale del Consorzio di Bonifica Alto Veronese
- area destinata ai campi da golf
- sistema delle tangenziali Venete ad ovest del comune di Sommacampagna

In ragione di questa ricognizione, tra le mitigazioni degli impatti, nel Rapporto Ambientale, viene indicato che il PI confermi la tipologia e le associazioni corrette delle alberature e delle formazioni lineari arbustive, così come indicato nell'analisi paesaggistica propedeutica alla Variante al PRG n°17 e che siano realizzate opere per la fruizione delle aree naturalistiche di pregio: tabellonistica, percorsi ciclopedonali naturalistico-didattici, servizi per i cittadini, ...

L'opera pubblica in relazione alla quale è stata predisposta la variante in esame, prevede la realizzazione dei percorsi ciclopedonali attorno al manufatto e la piantumazione a verde dell'area centrale e delle aree contermini, le quali possono, dati anche i non eccessivi livelli di traffico e, quindi, di emissioni atmosferiche ed acustiche, fungere da riparo e sosta per avifauna e piccole specie animali.

L'effetto del rallentamento veicolare che generalmente consegue l'inserimento di una rotatoria lungo una strada, produce anche un locale abbassamento delle emissioni rumorose in quel tratto, a vantaggio della qualità degli habitat limitrofi. La velocità ridotta, infine, permette un più attento e vigile transito lungo la carreggiata, a beneficio delle specie animali statisticamente ad alto rischio di schiacciamento (microfauna, rettili, anfibi, ...).

In tal senso l'opera pubblica correlata alla proposta di variante diminuisce il livello di barriera infrastrutturale, almeno per il tratto interessato, riconosciuto alla strada che collega Sommacampagna a Custoza.

6.6. Sistema storico-culturale e paesaggistico

6.6.1. Stato ambientale attuale

L'espansione delle aree urbanizzate produce impatti negativi sulla componente paesaggistica del territorio perché diminuisce il grado di naturalità e la diversificazione dell'assetto paesaggistico. Ed ha effetti irreversibili sulla frammentazione e destrutturazione del mosaico ambientale.

Inizialmente, gli insediamenti urbani si sono attestati sui due siti di Sommacampagna e Custoza, i più idonei alla difesa in quanto sufficientemente lontani dalle principali vie di collegamento, a quel tempo luogo di passaggio delle truppe che si spostavano tra Verona e Mantova e, nel contempo, tra loro sufficientemente vicini per costituire luogo di agglomerazione.

L'abitato di Sommacampagna ha origini antiche: nel medioevo lo stesso stava raccolto attorno al “Castello” e, in parte, attorno al sito dove ora si trova la chiesa di Sant'Andrea che in quell'epoca assurse a centro di controllo territoriale in vicinanza di importanti vie quali la Gallica e la Postumia. L'abitato di Custoza è di epoca più recente: lo storico Cipolla fa risalire le probabili origini della fortificazione “Custodia” al periodo delle lotte fra guelfi veronesi e i ghibellini di Ezzelino, intorno al 1243, anno di costruzione di quella muraglia anticamente realizzata tra Villafranca e Valeggio, oggi conosciuta con l'appellativo di “Serraglio”, e di quel fossato che andava “a capite Villafranche usque ad caput Summe Campanee”.

Il territorio comunale, oltre che dalle numerose corti rurali e dei centri storici di Sommacampagna e Custoza, è caratterizzato dalla presenza di numerose e prestigiose ville storiche coi relativi parchi. Lo stesso territorio si arricchisce poi con gli elementi naturali presenti quali: i siti fluviali lungo il Tione, il vaio della Valle, il Monte Cornone, i siti panoramici rappresentati dai crinali di Custoza, dal Monte Croce, dal “piano alto” ricompreso tra le Zerbare e la Berettara, dal crinale di Madonna del Monte ed infine da San Pierino.

Il territorio agricolo circostante ha visto lo sviluppo della coltivazione della vite e del seminativo attorno a Custoza e al capoluogo ed è rimasto pressoché incolto nella parte di pianura, fino ai grandi lavori per

l'irrigazione che sono stati attuati verso la fine del '800 e nei primi anni del '900. Successivamente, quest'ultima parte del territorio è stata coltivata a frutteto intensivo, per lo più pescheti e actinidieti (kiwi).

6.6.2. Verifica degli impatti e assunzione eventuali misure mitigative

Il progetto di variante urbanistica in esame, vedi figura seguente, interessa un'area non caratterizzata nelle immediate vicinanze da emergenze di natura storico – culturale, anche se siamo in ogni caso all'interno dell'ambito di vincolo panoramico (D.Lgs. 42/2004 – art. 134), nel rispetto del quale il progetto di opera pubblica sotteso è stato sottoposto alla procedura prevista all'art. 146 del medesimo decreto. Per tale ragione, in fase di progettazione dell'opera, sono state adottate tutte le misure necessarie alla tutela anche paesaggistica dell'ambito, in particolare per quanto riguarda la scelta di materiali di rivestimento esterno, la scelta delle essenze vegetali, la scelta degli elementi di arredo urbano all'esterno del nastro stradale attorno al manufatto. In prossimità dell'intersezione è presente inoltre un capitello di epoca inizio secolo: il progetto ne prevede la riqualificazione e la sistemazione in un'area limitrofa adeguatamente valorizzata.

La variante urbanistica, pertanto, non comporta impatti ambientali negativi sulla matrice in esame: tutt'al più la riqualificazione dell'attuale incrocio che ne consegue migliorerà la percezione visiva dei luoghi, contribuendo a valorizzarne le caratteristiche peculiari oggetto di tutela nel decreto di vincolo panoramico sopracitato.

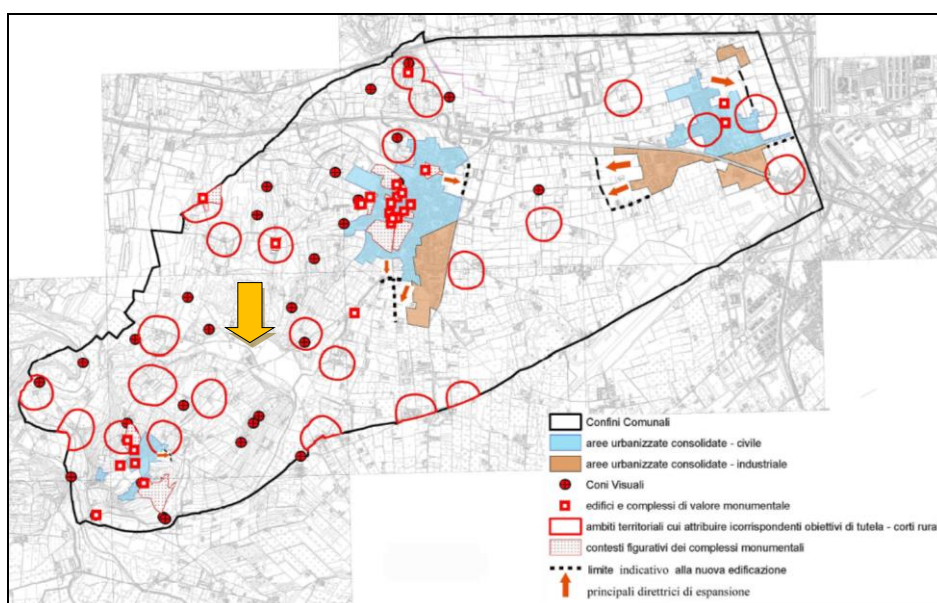


Figura 20 – Presenze storico – culturali sul territorio



Figura 21 - Contesto paesaggistico (presenza del capitello in prossimità dell'intersezione a raso)

6.7. Agenti fisici

6.7.1. Radiazioni non ionizzanti - Inquinamento elettromagnetico

6.7.1.1 Stato ambientale attuale

Il territorio del PAT è interessato, in particolar modo nella parte orientale, da un inquinamento luminoso assai significativo (dati Rapporto Ambientale). Il valore indicativo ricavato dai dati della Regione Veneto risulta essere compreso tra 300% e 900% di luminanza totale rispetto a quella naturale.

Il territorio di Sommacampagna, inoltre, è catalogato, ai sensi della legge regionale 27 giugno 1997, n° 22, tra le zone di protezione entro 10 km da osservatori astronomici esistenti (pubblici o privati) e, nello specifico, i siti astronomici “Le Pleiadi” e “Luciano Lai”.

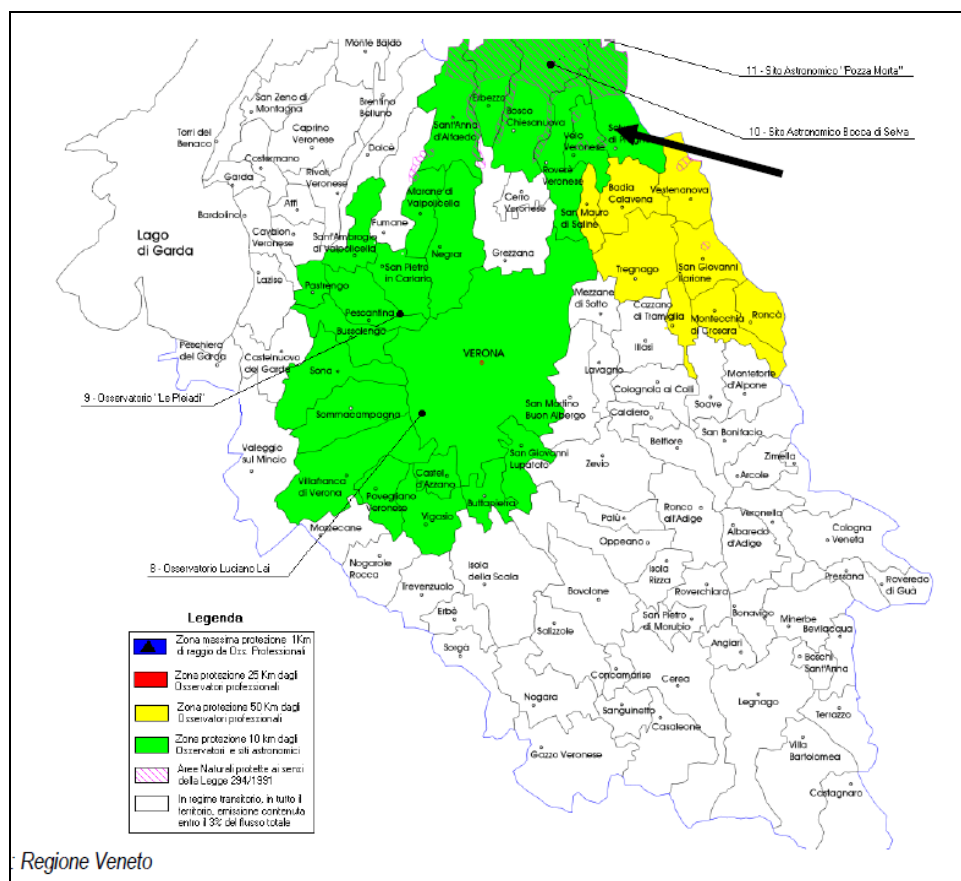


Figura 22 - Zone di tutela luminosa per la protezione degli osservatori astronomici (fonte Regione Veneto)

Con Delibera del Commissario Straordinario n. 36 del 02.04.2014 il Comune di Sommacampagna ha approvato il “Piano dell’illuminazione per il contenimento dell’inquinamento luminoso”, a seguito del quale sono stati attivati numerosi interventi di riqualificazione degli impianti esistenti (riduzione flussi luminosi, sostituzione sorgenti luminose con tecnologia a led, ecc) , al fine della riduzione dell’inquinamento luminoso e dei consumi energetici.

Si evidenzia che il territorio del PAT non risulta interessato da fonti di emissione naturali o artificiali di radiazioni ionizzanti mentre è interessato da un inquinamento elettromagnetico derivante dalla presenza di elettrodotti e di impianti di trasmissione per la telefonia mobile.

6.7.1.2. Verifica degli impatti e assunzione eventuali misure mitigative

L’approvazione della variante in progetto non comporta ulteriori effetti negativi sulla componente analizzata, in quanto non si rende necessario realizzare nuovi impianti che generano campi elettromagnetici, né tanto meno sono ipotizzabili fonti di immissioni radioattive.

Per quanto riguarda l’illuminazione notturna del manufatto, il progetto prevede la sostituzione degli attuali apparecchi con l’utilizzo di sorgenti luminose direzionali a led, al fine di migliorare la percezione visiva notturna della rotatoria e diminuirne l’effetto diffusivo ed i relativi consumi energetici. In tal senso non si

individuano impatti ambientali sulla matrice in esame, mentre ne risultano esternalità positive dal punto di vista della sostenibilità.

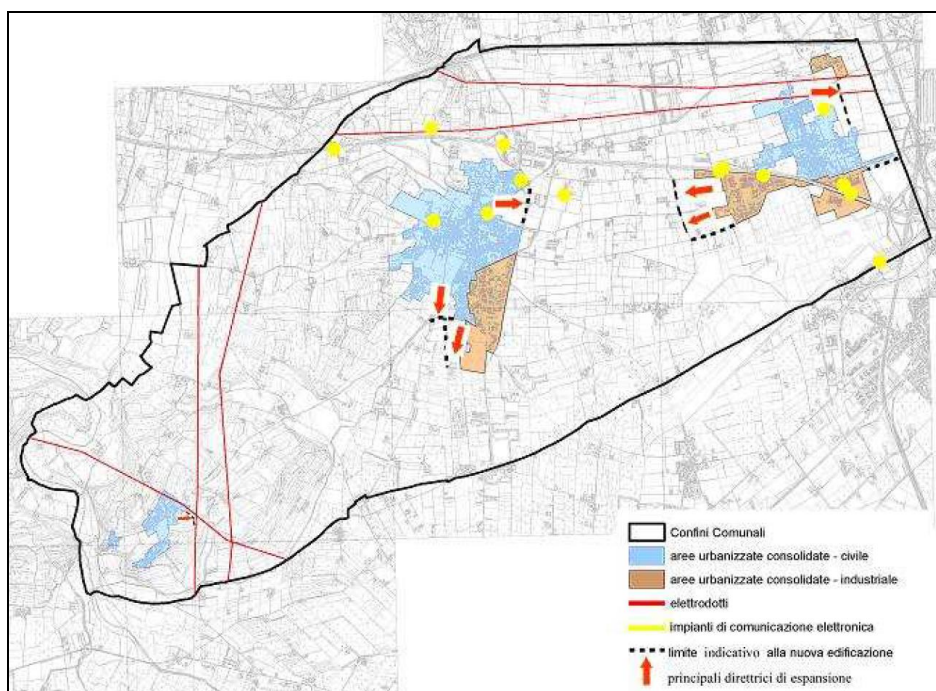


Figura 23 - Dislocazione linee alta tensione ed impianti di comunicazione elettronica

6.7.2. Rumore

6.7.2.1. Stato ambientale attuale

Nel 2002 il Comune di Sommacampagna si è dotato di un Piano di Classificazione Acustica del territorio (adottato con Deliberazione Consiliare n° 54 del 16/09/2002 e approvato definitivamente con Deliberazione Consiliare del 27/08/2003). Il territorio è stato suddiviso in cinque classi acustiche differenziate a seconda del tipo di traffico, della densità di popolazione e della presenza di aree protette, nonché di attività terziarie, commerciali, artigianali e industriali.

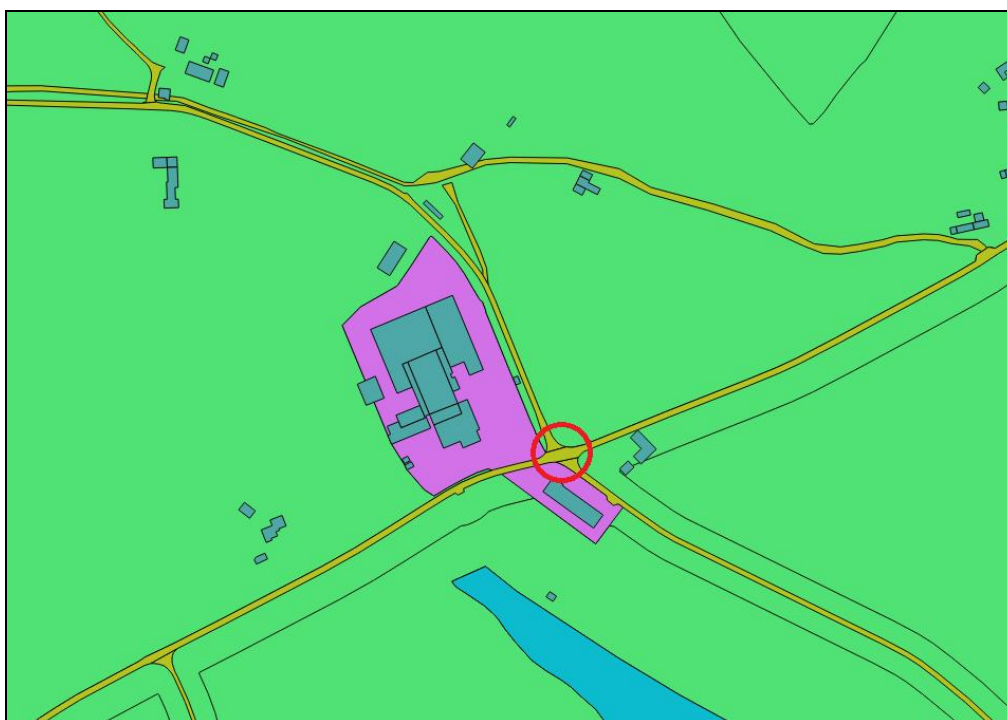


Figura 24 - Piano di classificazione acustica

Il livello attuale di criticità acustica per il territorio in esame, calcolato da ARPAV attraverso uno schema decisionale discreto, risulta basso: tale livello è determinato principalmente dalla presenza di strade caratterizzate da un determinato livello sonoro.

La rumorosità prodotta dai veicoli è originata da diverse componenti: motore e sistema di scappamento (rumore meccanico), interazione pneumatico e fondo stradale (rumore di rotolamento) e dall'intersezione con l'aria (rumore aerodinamico). Il rumore prodotto dal contatto pneumatico-fondo stradale cresce rapidamente con l'aumento della velocità e nei veicoli leggeri il rumore dei pneumatici diventa la principale sorgente di inquinamento acustico per velocità superiori a 60 Km/h. Diversamente, per quanto riguarda i mezzi pesanti, la componente motore predomina sempre (a qualunque velocità) sulla componente pneumatici. Un altro parametro che influisce sui livelli di emissione sonora è la velocità del flusso veicolare; oltre i 50 Km/h tale variabile influisce in maniera decisiva fino a circa 80-90 Km/h, valore oltre il quale s'instaura un fenomeno di saturazione dei livelli che aumentano più lentamente.

6.7.2.2. Verifica degli impatti e assunzione eventuali misure mitigative

Gli effetti del progetto di variante sulla matrice di analisi del rumore sono da considerarsi nulli in considerazione del fatto che le aree sottese alla procedura urbanistica rientrano nella zona di rispetto stradale o in Classe V – Zone Industriali.

L'effetto di un generale rallentamento degli automezzi transitanti, come sopra evidenziato, conseguente alla realizzazione della nuova rotatoria, creerà in realtà una locale diminuzione dell'intensità di emissione acustica dei veicoli, a beneficio delle unità ricettive presenti nell'intorno del manufatto stradale.

6.8. Mobilità e trasporti

6.8.1. Rete stradale

6.8.1.1. Stato ambientale attuale

L'evoluzione delle attività antropiche è spesso accompagnata da trasformazioni irreversibili sull'eterogeneità del paesaggio, che risulta frammentato e si destruttura perdendo di identità e funzionalità. La presenza delle infrastrutture di trasporti (sebbene di impronta storica) rappresenta una delle cause della frammentazione delle tessere del mosaico ambientale.

I problemi ambientali generati dal trasporto di mezzi e persone, inoltre, sono di rilevante entità, interessando sia le componenti ambientali che quelle antropiche. Gli impatti più rilevanti sono riconducibili all'inquinamento atmosferico e acustico (già trattati nei precedenti paragrafi), agli impatti energetici, alla sicurezza degli utenti, agli impatti urbanistici, alla congestione veicolare nei centri urbani, alle disfunzioni indotte nei sistemi di distribuzione e di comunicazione e nello scadimento della qualità della vita.

Secondo il Rapporto Ambientale del PAT, poi, la mobilità è uno dei temi più critici di Sommacampagna: per il valutatore, infatti, il territorio risente dei flussi di traffico connessi con le consistenti ed intense attività produttive ivi insediate e con le importanti dotazioni di residenza della cintura metropolitana della città di Verona. Tra le varie carenze riscontrate, in particolare l'inadeguatezza del sistema di collegamento tra Sommacampagna e Verona, che induce i veicoli in transito a preferire l'attraversamento dell'abitato di Caselle e la mancanza di collegamenti rapidi e diretti tra il casello autostradale e la stazione aeroportuale, un'altra criticità messa in evidenza è l'attuale dotazione di piste ciclopedonali, ritenuta scarsa per una corretta fruizione delle qualità ambientali e paesaggistiche del territorio.

Il progetto della nuova rotatoria, al quale fa riferimento la variante urbanistica in esame, si situa al centro di due assi di interconnessione importanti per il territorio di Sommacampagna: il collegamento con Custoza e l'asse viario nord – sud da e per Villafranca di Verona. Inoltre, si ricorda la limitrofa presenza di un'importante attività agricola produttiva (cantina vitivinicola - ex cantina sociale) che agisce sul sistema viario come fulcro della movimentazione merci su mezzi pesanti.

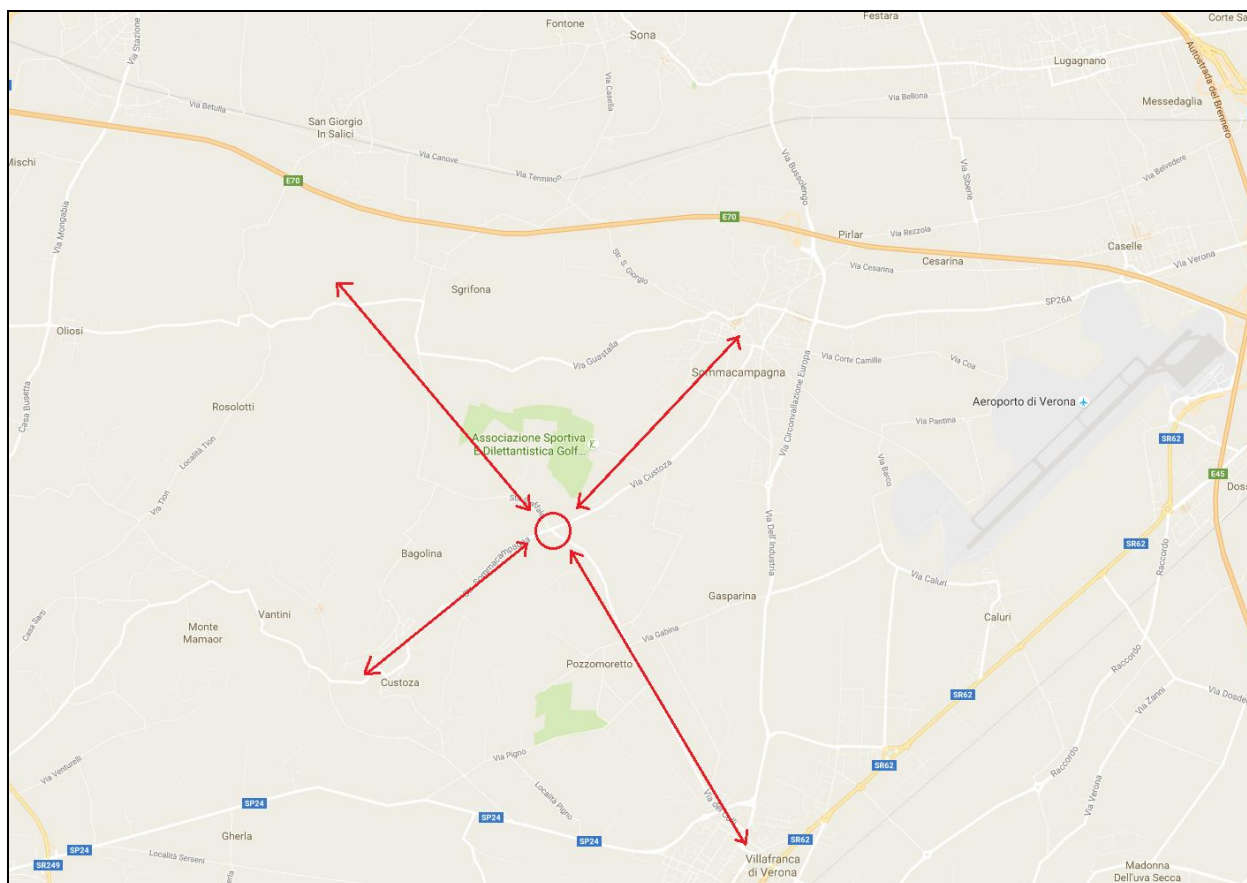


Figura 25 - Posizionamento nuova rotatoria all'interno della rete viabilistica esistente

6.8.1.2. Verifica degli impatti e assunzione eventuali misure mitigative

Il Rapporto Ambientale del PAT fornisce le seguenti indicazioni per la mitigazione degli impatti:

- Tra gli interventi di razionalizzazione del traffico si possono annoverare: la realizzazione di strumenti di pianificazione del traffico (PUT), la realizzazione di sistemi di moderazione e dissuasione del traffico in attraversamento, la realizzazione di arredo urbano per la limitazione del traffico e per l'incentivazione della mobilità ciclopedonale, la promozione di iniziative pubbliche e private come il car pooling, car sharing, ecc.
- Riduzione dei tempi di percorrenza attraverso interventi di potenziamento e miglioramento dell'attuale struttura viaria.

L'opera pubblica in esame risponde pertanto ad entrambe le linee di indirizzo suggerite dal PAT al fine di mitigare gli impatti generatisi dal sistema della mobilità. Per quanto attiene alla valutazione circa la dotazione di piste ciclabili, la variante urbanistica contempla sedimi destinati alla realizzazione del tratto di pista ciclabile che attraversa il manufatto stradale e che in futuro potrà essere collegato alla rete ciclabile territoriale, della quale sono già stati realizzati diversi tratti (via Ceolara, via Rezzola, ecc) nel territorio comunale.

L'intersezione attuale è stata inoltre connotata negli anni da un livello di incidentalità non trascurabile: negli ultimi dieci anni si annovera anche un incidente mortale nel quale è stato investito un ciclista transitante sull'incrocio. L'opera pubblica sottesa alla procedura di variante urbanistica, nasce anche dall'esigenza di mitigare se non risolvere il problema del rischio incidentalità. Per tale ragione sono stati presi in considerazione tutti i dispositivi ritenuti idonei da parte degli enti e/o soggetti competenti alla tutela della sicurezza stradale.

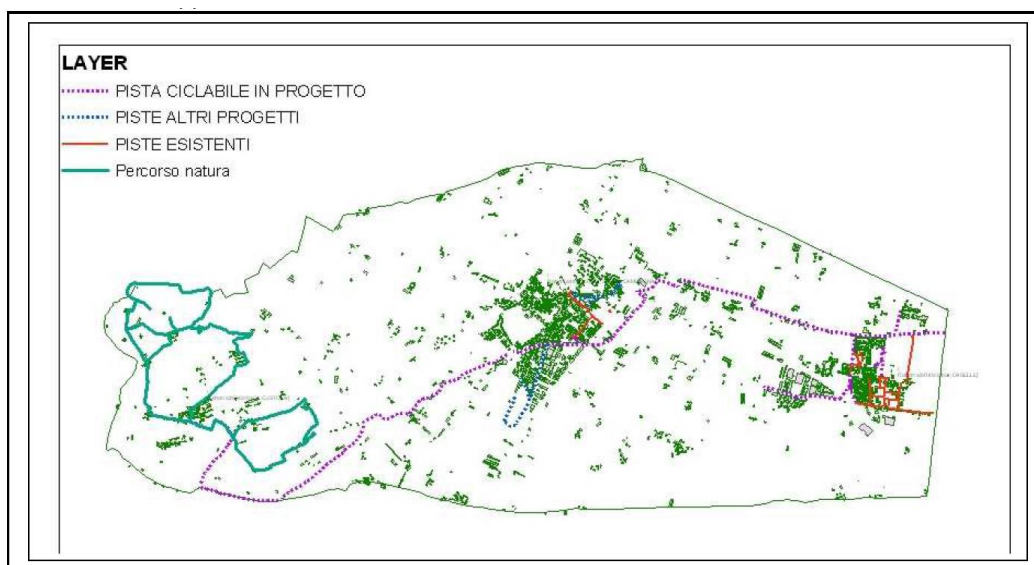
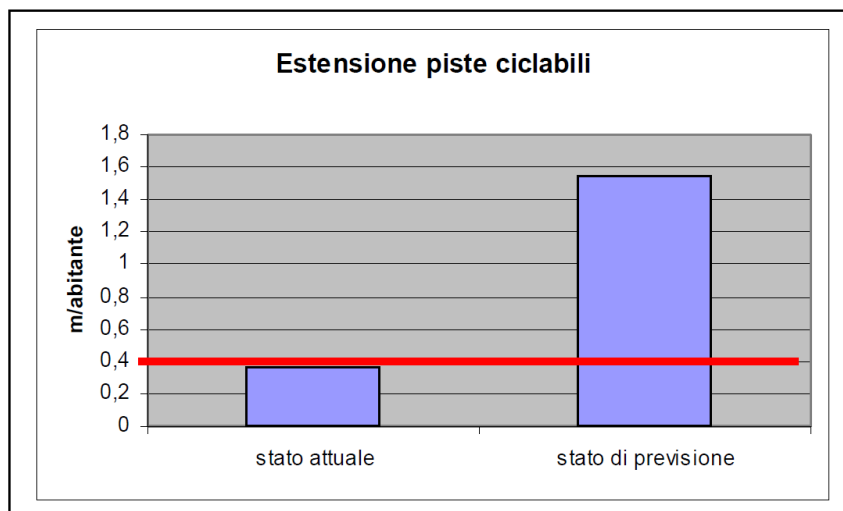
6.8.2. Percorsi ciclo – pedonali e turistici

6.8.2.1. Stato ambientale attuale

L'estensione di piste ciclabili nel territorio comunale, ma soprattutto la disponibilità pro capite espressa in metri per abitante, sono indicative della capacità dei Comuni di incentivare forme di trasporto alternative all'automobile, al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico e la congestione da traffico nei centri storici.

La situazione che emerge dalle analisi effettuate nel Rapporto Ambientale non è soddisfacente, soprattutto se paragonata ai valori medi che si riscontrano in alcuni centri urbani di riferimento in Europa (0,56 m pro capite). Addirittura, la media nei centri urbani dei Paesi dell'Europa settentrionale si attesta fra 1,5 e 2 m/abitante.

Per quanto riguarda Sommacampagna il Rapporto Ambientale riporta un valore medio di 0,36 m/abitante, con una ipotesi di progetto, ovvero una volta realizzate le previsioni strategiche contenute nel PAT, pari a 1,55 m/abitante.



I percorsi valorizzano il contesto paesaggistico e diventano in primo luogo un'occasione per restituire ai centri urbani, attraverso parchi, aree attrezzate e percorsi nel verde la loro fruizione, un momento di svago e nello stesso tempo valorizzano maggiormente gli elementi di alto pregio storico-culturale del territorio.

Il territorio vanta un buon patrimonio storico-culturale e la presenza di un territorio collinare agricolo, adatto ad essere percorso a piedi e in bicicletta, offre ai fruitori tanti itinerari a loro dedicati.

6.8.2.2. Verifica degli impatti e assunzione eventuali misure mitigative

Anche in questo caso si riprendono direttamente le indicazioni fornite dalla VAS per la mitigazione degli impatti relativamente alla matrice ambientale in esame. In particolare il valutatore del PAT ha dato rilievo alla implementazione delle infrastrutture dedicate alla mobilità non motorizzata (rete della ciclabilità, della pedonabilità, del pattinaggio, ecc) con percorsi che raggiungano i luoghi di servizio della popolazione.

Come già ampiamente descritto nei paragrafi precedenti, il progetto sviluppa il tema della mobilità ciclopedonale prevedendo nello specifico il passaggio della pista ciclabile lungo l'arco rotatorio, al fine di garantire adeguati standard di sicurezza e fluidità veicolare per entrambi i fruitori, motorizzati e non, del manufatto stradale.

In tal senso la variante in esame concorre ad attuare quegli obiettivi definiti dal PAT e demandati per il loro raggiungimento anche al futuro PI.

6.9. Sistema socio-economico

6.9.1. Stato ambientale attuale

Il territorio comunale, essendo anche servito dalle due autostrade (A4 e A22), dalla ferrovia (linea Torino – Venezia e la Brennero – Bologna) nonché da una Aerostazione di primaria importanza, ed essendo ubicato nella cintura di Verona, alle prime falde delle colline moreniche del lago di Garda (che favoriscono un particolare clima), ha visto nell'ultimo quarantennio uno sviluppo esponenziale delle attività industriali, artigianali e commerciali; contemporaneamente la sua produzione agricola si è specializzata in special modo nella peschicoltura e viticoltura; attualmente sono tre le denominazioni a D.O.C. della produzione dei vini: il Bianco di Custoza, il Bardolino e il Garda.

La produzione agricola di Sommacampagna è quasi interamente dedicata alla viticoltura e alla produzione di pesche e kiwi, anche se quest'ultimi hanno trovato ingenti difficoltà negli ultimi anni. Anche per questo territorio, la qualità del prodotto è ormai da qualche tempo l'obiettivo principale per il miglioramento delle posizioni acquisite sul mercato, condizione necessaria per adeguarsi alla competizione su scala europea che premia la qualità a scapito della quantità. In questo senso occorre tenere sotto controllo, non solo l'inquinamento che il traffico motorizzato può portare sulle colture (vedi. PAQE art.5), ma anche quello che le nuove tecniche di coltivazione possono comportare per l'aria, le acque di falda ed il prodotto che arriva al consumatore.

Per quanto riguarda strutture e infrastrutture necessarie alla funzionalità del settore, le dotazioni esistenti non appaiono incongrue e non si segnalano specifici problemi o carenze. I dispositivi utili allo sviluppo e alla riqualificazione del settore primario saranno quelli orientati alla tutela del paesaggio e del territorio, al fine di preservare le aree coltivate da intrusioni estranee e da frammentazioni o interruzioni della continuità aziendale, come descritto nei paragrafi precedenti.

I dati relativi alle imprese registrate, attive (per forma giuridica), unità locali attive per settori, imprese artigiane e femminili attive del comune di Sommacampagna indicano in questi ultimi anni una buona risposta al generale clima di crisi economica.

Indici turistici

Partendo dai presupposti paesaggistico-ambientali del luogo e dalle economie locali che si sono già sviluppate, il PAT mira alla valorizzazione in tal senso di tutti quegli elementi che singolarmente sono in grado solo di sopravvivere, mentre relazionati in un programma coordinato possono produrre grandi momenti di richiamo.

Sommacampagna, posta a metà strada tra la città di Verona ed il lago di Garda, si candida sia ad assorbire alcuni segmenti del turismo lacustre ormai troppo congestionato dalle brevi permanenze, sia a diventare nuovamente la "campagna della città" per il fine settimana, non come propaggine a quest'ultima subordinata, ma con un ruolo proprio ed autonomo.

D'altra parte, anche Enti territoriali quali la Fiera di Verona (il cui programma risulta inserito nel P.A.Q.E.) ritengono condizione imprescindibile, per il rilancio a livello internazionale delle proprie iniziative, uno stretto legame sia con Verona città d'arte che con il suo territorio, inteso come luogo ampio di esposizione delle proprie potenzialità e come sede di attività promozionali e ricreative diffuse.

6.9.2. Verifica degli impatti e assunzione eventuali misure mitigative

Per le motivazioni di cui sopra, la variante in esame e la messa in esercizio della nuova rotatoria con relativo tratto di percorso ciclo – pedonale, contribuiranno ad aumentare sia il livello di qualità infrastrutturale necessario per la corretta gestione e mantenimento del sistema economico primario, soprattutto, ma anche relativamente agli altri settori. La riqualificazione del sistema viabilistico, inoltre, soprattutto se pensata in primis per risolvere situazioni di disagio per la mobilità, motorizzata e non, o di rischio di incidentalità, promuoverà ulteriormente la visitabilità del paesaggio con evidenti e positive ricadute per tutto il territorio.

Possiamo infatti ritenere che l'aspetto turistico-ricettivo del territorio di Sommacampagna sia valorizzato sia nell'ipotesi di un turismo diffuso ed escursionistico, sia nella costituzione di un polo di attrazione a vasta scala. La tutela e la riqualificazione del paesaggio assumono, nella VAS, ordine di priorità per lo sviluppo del territorio. Il reddito che può essere potenzialmente ricavato da uno sviluppo locale del turismo, come suggerisce il Rapporto Ambientale, è rappresentato dalle diverse forme di ricettività che si intenderanno proporre: alberghi, pensioni, agriturismi, bed and breakfast, nonché dalle infinite ricadute sul commercio al dettaglio e sui servizi alle persone.

7. VERIFICA DELLA COERENZA CON ALTRE PROGETTUALITÀ ESISTENTI

Il presente progetto di variante, con le prescrizioni e le mitigazioni ambientali precedentemente analizzate e riportate in sintesi nelle conclusioni, non presenta elementi di conflittualità o di interferenza con altri progetti in esercizio, in corso di realizzazione o di progettazione, né per quanto riguarda l'utilizzo delle risorse né relativamente agli impatti sull'ambiente (emissioni in atmosfera, scarichi, smaltimento rifiuti, ecc.).

Tale verifica è stata effettuata in relazione ai piani sovraordinati (PTRC, PAQE e PTCA) ed al PAT, non rilevando incongruenze con le scelte strategiche effettuate in sede di pianificazione territoriale, bensì evidenziando comuni linee di indirizzo (implementazione rete percorsi, incentivazione attività propedeutiche alla risorsa turismo visitazionale, rete ciclabile territoriale, ecc) e sinergie con alcune azioni demandate al futuro Piano degli Interventi.

8. CONCLUSIONI

L'analisi dei possibili impatti ambientali del progetto di variante al PRG/PI in esame è stata condotta rispettando i criteri per la verifica di assoggettabilità definiti dal D.Lgs. n°152/2006 e s.m.i.

In particolare è possibile riassumere quanto segue:

- la variante urbanistica stabilisce un quadro di riferimento per il successivo progetto definitivo/esecutivo dell'opera pubblica e definisce linee di indirizzo generali, prescrizioni normative e regolamentari, anche a livello progettuale e tecnico-costruttivo;
- la variante urbanistica non influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati;
- il progetto di variante urbanistica è pertinente all'integrazione delle considerazioni ambientali, nel momento in cui attraverso la realizzazione del progetto sotteso, si possono raggiungere particolari obiettivi finalizzati alla promozione dello sviluppo sostenibile;
- non ci sono problemi ambientali pertinenti la variante urbanistica esaminata, nel momento in cui si ottempera alle prescrizioni e si concretizzano le mitigazioni ambientali indicate;
- la rilevanza della variante per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque) è da considerarsi nulla.

L'analisi dei singoli possibili effetti significativi sull'ambiente e delle loro caratteristiche specifiche è stata eseguita tenendo in opportuna considerazione:

- a. probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti;
- b. carattere cumulativo degli effetti;
- c. natura transfrontaliera degli effetti,
- d. rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti),
- e. entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate),
- f. valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:
- g. delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale,
- h. del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo
- i. effetti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.




La tabella che segue riassume in estrema sintesi, adottando la strutturazione in matrici del Quadro Conoscitivo e del Rapporto Ambientale del PAT, la valutazione degli impatti ambientali che la variante urbanistica può avere sulle componenti ambientali. E' necessario precisare che non sono stati rilevati effetti significativi negativi sull'ambiente e che le eventuali criticità, a seguito ottemperanza alle prescrizioni ambientali indicate e predisposizione opere di mitigazione, possono essere considerate da non assoggettare a valutazione strategica. L'analisi, inoltre, ha evidenziato eventuali effetti positivi intrinseci della stessa progettualità, quali ad esempio l'aumento della permeabilità territoriale verso ambiti territoriali di rilevante interesse paesistico – ambientale (aumentando il livello di sicurezza stradale), la riqualificazione di un tratto delle infrastrutture viarie attuali, la realizzazione di un nodo della rete dei percorsi ciclo - pedonali, la generazione di effetti sinergici per indotto economico legata al fenomeno del turismo visitazionale, ...

Nella seguente tabella vengono riassunte, per matrice ambientale, lo stato attuale ambientale, così come si evince dalla proposta di Rapporto Ambientale, le eventuali criticità conseguenti all'approvazione della variante urbanistica in esame, le eventuali relative azioni mitigatrici proposte per incrementarne il livello di sostenibilità globale ed il giudizio finale in relazione alle componenti ambientali, che ne giustifica l'esclusione dalla procedura di VAS.







La tabella è suddivisa in :







- righe, corrispondenti alle singole matrici ambientali
- colonne, corrispondenti allo stato ambientale attuale (come si evince dalla proposta di Rapporto Ambientale), le eventuali criticità derivanti dal progetto di variante, la valutazione di sostenibilità dell'azione progettuale senza le mitigazioni, le proposte di mitigazione, la valutazione di sostenibilità dell'azione progettuale con l'apporto delle mitigazioni.




La valutazione di sostenibilità viene espressa sinteticamente con tre simboli:







	effetti significativi sull'ambiente trascurabili e/o esternalità positive
	effetti significativi sull'ambiente non trascurabili e/o presenza di criticità medie
	effetti negativi significativi sull'ambiente e/o presenza di criticità rilevanti







A fronte della verifica di eventuali criticità o effetti significativi sull'ambiente, in conseguenza della realizzazione della variante urbanistica, la definizione di opportune misure mitigative dovrà comportare l'annullamento di detti effetti e/o la soluzione delle eventuali criticità rilevate per l'ambito di intervento, affinché non si debba procedere all'implementazione della procedura di VAS.







Matrice ambientale	Stato ambientale attuale (Rapporto Ambientale e PATI)	Criticità relative a variante urbanistica	Valutazione di sostenibilità à azione senza mitigazioni	Proposte di mitigazione	Valutazione di sostenibilità à azione con mitigazioni
ATMOSFERA		<ul style="list-style-type: none"> Il nuovo manufatto consentirà una migliore percezione dell'intersezione a raso, con un generale rallentamento dei veicoli transitanti, in favore di maggiori margini di sicurezza stradale. A tal proposito non si rilevano eventuali impatti o, in generale, esternalità ambientali ai fini della presente verifica di assoggettabilità alla VAS. Tutt'al più la minore velocità veicolare comporta in genere una minore emissione atmosferica veicolare, a vantaggio della qualità dell'aria in quell'ambito territoriale. 			
ACQUA		<ul style="list-style-type: none"> Dai dati riportati all'interno del Rapporto Ambientale si evince che il territorio di Sommacampagna si caratterizza per una buona qualità delle acque sotterranee, mentre per quanto attiene la qualità delle acque superficiali si riscontrano alcuni valori di attenzione (per il fiume Tione in particolare). Il rischio idraulico (esondazione e ristagno idrico) riguarda le aree golenali del fiume Tione e qualche area limitrofa al Rio Feriaddon nel capoluogo. Stante la natura della variante urbanistica si possono già considerare non correlati gli eventuali effetti agli indicatori della qualità delle acque potabili ed agli indicatori 		<ul style="list-style-type: none"> Per quanto attiene al fenomeno del ristagno idrico, per quanto in tale area non viene individuata una specifica criticità, il progetto della nuova rotatoria prevede adeguate opere di regolazione e smaltimento dal manufatto delle acque meteoriche 	

		<p>prestazionali relativi alle reti dell'acquedotto e fognarie.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La variante urbanistica non va ad incidere sulle componenti qualitative delle risorse idriche sia superficiali che sotterranee. Allo stesso tempo l'eventuale aumento di superficie impermeabilizzata (la maggior superficie pavimentata della rotonda in confronto all'attuale incrocio a raso), può ritenersi trascurabile. 			
SUOLO E SOTTOSUOLO		<ul style="list-style-type: none"> • L'analisi geo litologica del PAT conferma per l'area in esame la presenza di materiali granulari più o meno addensati dei terrazzi fluviali e/o fluvioglaciali antichi a tessitura prevalentemente ghiaiosa e sabbiosa, caratteristica tipica di un'area inframorenica e scaricatore fluvioglaciale (estinto). • La variante urbanistica non comporta alcun impatto sulla matrice suolo – sottosuolo, in ragione delle criticità geologiche indicate dal PAT per il territorio di Sommacampagna (erosione di versanti, esondazione, smottamenti, ...). 		<p>- Le opere di regimazione delle acque meteoriche previste per la nuova rotonda potranno consentire un adeguato e regolare deflusso delle acque meteoriche e superficiali: la stessa natura del terreno circostante consentirà inoltre un adeguato assorbimento di eventuali fenomeni meteorologici intensi, con conseguente soluzione di potenziali criticità legate al ristagno idrico.</p>	
USO E CONSUMO DEL SUOLO		<ul style="list-style-type: none"> • La variante in progetto non ingenera fenomeni di frazionamento del paesaggio agricolo o naturale, in quanto si basa su uno scheletro viabilistico già esistente, riqualificandone le funzioni di interconnessione. • In tal senso il consumo di nuovo suolo è da ritenersi trascurabile (poche decine di metri quadrati): gli stessi fondi agricoli coltivati, non subiranno limitazioni di utilizzo, se 			

		non l'estirpazione di qualche pianta (vite), conservando pertanto la vocazione agricolo – produttiva.			
ECOSISTEMA ED AMBIENTI NATURALI – BIODIVERSITA'		<ul style="list-style-type: none"> • Se osserviamo il progetto di rete ecologica locale del Comune di Sommacampagna, si nota come la variante urbanistica in esame interessi una infrastruttura esistente, la strada “ex – provinciale” che collega il capoluogo a Custoza, riconosciuta come “barriera infrastrutturale” nel Rapporto Ambientale. • Tra le mitigazioni degli impatti, nel Rapporto Ambientale, viene indicato che il PI confermi la tipologia e le associazioni corrette delle alberature e delle formazioni lineari arbustive, e che siano realizzate opere per la fruizione delle aree naturalistiche di pregio: tabellonistica, percorsi ciclopedonali naturalistico-didattici, servizi per i cittadini, ... • L'opera pubblica prevede la realizzazione dei percorsi ciclopedonali attorno al manufatto e la piantumazione a verde dell'area centrale e delle aree contermini, le quali possono, dati anche i non eccessivi livelli di traffico e, quindi, di emissioni atmosferiche ed acustiche, fungere da riparo e sosta per avifauna e piccole specie animali. • L'effetto del rallentamento veicolare che generalmente consegue l'inserimento di una rotatoria lungo una strada, produce anche un locale abbassamento delle emissioni rumorose in quel tratto, a vantaggio 			

		della qualità degli habitat limitrofi. La velocità ridotta, infine, permette un più attento e vigile transito lungo la carreggiata, a beneficio delle specie animali statisticamente ad alto rischio di schiacciamento (microfauna, rettili, anfibi, ...).			
SISTEMA STORICO- CULTURALE E PAESAGGISTICO		<ul style="list-style-type: none"> • La variante in progetto non ingenera fenomeni di frazionamento del paesaggio agricolo o naturale, in quanto si basa su uno scheletro viabilistico già esistente, riqualificandone le funzioni di interconnessione. • Tutt'al più la riqualificazione dell'attuale incrocio che ne consegue migliorerà la percezione visiva dei luoghi, contribuendo a valorizzarne le caratteristiche peculiari oggetto di tutela nel decreto di vincolo panoramico che vige sul territorio collinare di Sommacampagna 		<ul style="list-style-type: none"> - Si fa in ogni caso presente che l'ambito di variante ricade all'interno di un'area a tutela paesaggistica (D. Lgs. n° 42/04 - art. 134) e per tale ragione, in fase di progettazione dell'opera, dovranno essere adottate tutte le misure necessarie alla tutela anche paesaggistica dell'ambito, in particolare per quanto riguarda la scelta di materiali di rivestimento esterno, la scelta delle essenze vegetali, la scelta degli elementi di arredo urbano all'esterno del nastro stradale attorno al manufatto. 	
AGENTI FISICI					
RADIAZIONI NON IONIZZANTI – INQUINAMENTO ELETTROMAGNE TICO INQUINAMENTO LUMINOSO		<ul style="list-style-type: none"> • Il territorio del PAT è interessato, in particolar modo nella parte orientale, da un inquinamento luminoso assai significativo (dati Rapporto Ambientale). Il valore indicativo ricavato dai dati della Regione Veneto risulta essere compreso tra 300% e 900% di luminanza totale rispetto a quella naturale. • Con Delibera del Commissario Straordinario n. 36 del 02.04.2014 il Comune di Sommacampagna ha approvato il "Piano dell'illuminazione per il contenimento dell'inquinamento luminoso", a seguito del quale sono stati attivati numerosi interventi di 		<ul style="list-style-type: none"> - L'illuminazione notturna a led del manufatto stradale comporta una riduzione dell'effetto diffusivo delle attuali lampade 	

		<p>riqualificazione degli impianti esistenti (riduzione flussi luminosi, sostituzione sorgenti luminose con tecnologia a led, ecc) , al fine della riduzione dell'inquinamento luminoso e dei consumi energetici.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il territorio del PAT non risulta interessato da fonti di emissione naturali o artificiali di radiazioni ionizzanti mentre è interessato da un inquinamento elettromagnetico derivante dalla presenza di elettrodotti e di impianti di trasmissione per la telefonia mobile • La variante urbanistica non comporta ulteriori effetti negativi sulla componente analizzata. 			
RUMORE		<ul style="list-style-type: none"> • Gli effetti del progetto di variante sulla matrice di analisi del rumore sono da considerarsi pressoché. • L'effetto di un generale rallentamento degli automezzi transitanti, come sopra evidenziato, conseguente alla realizzazione della nuova rotatoria, creerà in realtà una locale diminuzione dell'intensità di emissione acustica dei veicoli, a beneficio delle unità ricettive presenti nell'intorno del manufatto stradale. 			
MOBILITA' E TRASPORTI					
RETE STRADALE		<ul style="list-style-type: none"> • Secondo il Rapporto Ambientale del PAT, la mobilità è uno dei temi più critici di Sommacampagna: per il valutatore, infatti, il territorio risente dei flussi di traffico connessi con le consistenti ed intense attività produttive ivi insediate e con le importanti dotazioni di residenza della cintura metropolitana della città di Verona. 		<ul style="list-style-type: none"> • Sono da prendere in considerazione tutti i dispositivi ritenuti idonei da parte degli enti e/o soggetti competenti alla tutela della sicurezza stradale in ragione anche degli attraversamenti ciclopedonali. 	

		<ul style="list-style-type: none"> • Un'altra criticità messa in evidenza è l'attuale dotazione di piste ciclopedonali, ritenuta scarsa per una corretta fruizione delle qualità ambientali e paesaggistiche del territorio. • Il progetto della nuova rotatoria, al quale fa riferimento la variante urbanistica, si situa al centro di due assi di interconnessione importanti per il territorio di Sommacampagna: il collegamento con Custoza e l'asse viario nord – sud da e per Villafranca di Verona. Inoltre, si ricorda la limitrofa presenza di un'importante attività agricola produttiva (cantina vitivinicola - ex cantina sociale) che agisce sul sistema viario come fulcro della movimentazione merci su mezzi pesanti 			
PERCORSI CICLO – PEDONALI E TURISTICI		<ul style="list-style-type: none"> • All'interno della VAS del PAT è stato dato rilievo alla implementazione delle infrastrutture dedicate alla mobilità non motorizzata (rete della ciclabilità, della pedonabilità, del pattinaggio, ecc) con percorsi che raggiungano i luoghi di servizio della popolazione. • Il progetto sviluppa il tema della mobilità ciclopedonale prevedendo nello specifico il passaggio della pista ciclabile lungo l'arco rotatorio, al fine di garantire adeguati standard di sicurezza e fluidità veicolare per entrambi i fruitori, motorizzati e non, del manufatto stradale. 		-	
SISTEMA SOCIO- ECONOMICO		<ul style="list-style-type: none"> • La variante in esame e la messa in esercizio della nuova rotatoria con relativo tratto di percorso ciclo – pedonale, contribuiranno ad aumentare sia il livello di qualità 			

		<p>infrastrutturale necessario per la corretta gestione e mantenimento del sistema economico primario, soprattutto, ma anche relativamente agli altri settori. La riqualificazione del sistema viabilistico, inoltre, soprattutto se pensata in primis per risolvere situazioni di disagio per la mobilità, motorizzata e non, o di rischio di incidentalità, promuoverà ulteriormente la visitabilità del paesaggio con evidenti e positive ricadute per tutto il territorio.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La tutela e la riqualificazione del paesaggio assumono, nella VAS, ordine di priorità per lo sviluppo del territorio. Il reddito che può essere potenzialmente ricavato da uno sviluppo locale del turismo, come suggerisce il Rapporto Ambientale, è rappresentato dalle diverse forme di ricettività che si intenderanno proporre: alberghi, pensioni, agriturismi, bed and breakfast, nonché dalle infinite ricadute sul commercio al dettaglio e sui servizi alle persone. 			
--	--	---	--	--	--

Vista l'analisi puntuale sopra esposta, condotta per ogni matrice ambientale e relativa allo stato ambientale attuale dei luoghi, così come risulta dai dati e dalle informazioni contenute nel Rapporto Ambientale della VAS del PAT del Comune di Sommacampagna, la cui approvazione è stata ratificata, ai sensi dell'art. 15, comma 6, della Legge Regionale n. 11 del 23.04.2004, dalla Giunta Regionale con DGRV n. 556 del 03/05/2013, pubblicata sul B.U.R. n. 42 del 17/05/2013, in seguito alla realizzazione del progetto sotteso all'approvazione della variante urbanistica in esame, agli impatti di qualsiasi natura determinati dalla realizzazione dell'opera prevista, si ritiene che, una volta ottemperato alle prescrizioni e mitigazioni ambientali (riassunte in tabella), a livello normativo e regolamentare, con l'eventuale adeguamento degli elaborati di progetto, la variante urbanistica in esame non debba essere assoggettata alla procedura di VAS, in ragione dell'accertamento della probabilità di effetti significativi sull'ambiente, in riferimento ai criteri individuati nell'Allegato I del D.Lgs. n. 152/06, come modificato dal D.Lgs. n. 4/08.

9. ELENCO DELLE AUTORITÀ COMPETENTI

Si riporta di seguito l'elenco delle autorità competenti in materia ambientale individuate, che possano essere interessate agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione del piano:

- Regione Veneto
- Provincia di Verona
- Comune di Verona
- Comune di Villafranca di Verona
- Comune di Valeggio sul Mincio
- Comune di Sona
- Soprintendenza BB.CC.AA.
- Unità Locale Socio Sanitaria n. 22

Sommacampagna, 12 Settembre 2016

Il valutatore

