



Comune di
Verona

Consorzio ZAI



Interporto
Quadrante
Europa

PIANO URBANISTICO ATTUATIVO DEL QUADRANTE EUROPA - AREA NORD

L.R. 23.04.2004 n° 11

V A R I A N T E N . 1

Elaborato aggiornato con adeguamento alle prescrizioni
approvate con DGC n° 269 del 12/07/2016

IL PRESIDENTE
(Matteo Gasparato)



Norme di attuazione - VAR.1

Ottobre 2014
REV Febbraio 2015
Marzo 2018

INDICE:

TITOLO I: NORME GENERALI	3
Art. 1 – Area del Piano urbanistico attuativo (P.U.A.) del Quadrante Europa (Q.E.) – Area Nord.....	4
Art. 2 – Elaborati di Piano-VARIANTE	5
Art. 3 – Modalità generali d'intervento	7
TITOLO II: NORME RELATIVE AGLI USI DEL SUOLO E DEGLI EDIFICI.....	8
Art. 4 – Zonizzazione	9
Art. 5 - Aree per la viabilità meccanica, per i parcheggi e per la viabilità pedonale e ciclabile	10
Art. 6 – Aree verdi	12
Art. 7 - Aree edificabili	14
TITOLO III: NORME RELATIVE AGLI INDICI E PARAMETRI PER GLI INTERVENTI EDILIZI, ALLE CARATTERISTICHE DELLA VIABILITA', DELLE AREE VERDI E DELLE RETI DEI SOTTO SERVIZI	18
Art. 8 – Indici e parametri edilizi ed urbanistici.....	19
Art. 9 – Caratteristiche della viabilità e delle aree verdi.....	22
Art. 10 – Tipi di strade e reti dei sottoservizi – Sezioni tipo	23
Art. 11 – Progetto guida e planivolumetrico	26
TITOLO IV: MODALITA' DI ATTUAZIONE	27
Art. 12 – Modalità generali	28
Art. 13 – Aree progetto.....	29
Art. 14 – Aree di intervento unitario - (Comparti edificatori).....	32
Art. 15 – Unità minime d'intervento – (Lotti).....	33
Art. 16 – Elaborati di progetto per le unità minime d'intervento – Lotti	34
TITOLO V: NORME FINALI	36
Art. 17 – Flessibilità del disegno di Piano	37
Art. 18 – Fasce di rispetto degli elettrodotti.....	38
Art. 19 - Ulteriori Prescrizioni	39

TITOLO I: NORME GENERALI

**Art. 1 – Area del Piano urbanistico attuativo (P.U.A.) del Quadrante Europa (Q.E.)
– Area Nord**

L'area soggetta alle presenti norme, con riferimento agli strumenti urbanistici sovraordinati, è compresa:

- per la massima parte nella *Zona 25 – Zone Fieristiche, Annonarie e per Servizi Tecnici* e nella *Zona 23 – Zone Ferroviarie* del PRG vigente del Comune di Verona;
- totalmente compresa nel "*Ambito del Quadrante Europa*", tav.4 – Carta delle Trasformabilità- del nuovo PAT del Comune di Verona;
- totalmente compresa nel territorio definito "*Quadrante Europa*" nella tav. 1 della Variante n°2 al Piano di Area Quadrate Europa della Regione Veneto.

Con riferimento all'assetto dei luoghi l'area è compresa tra la ferrovia Milano - Venezia a nord, l'autostrada per il Brennero a ovest, la via Sommacampagna e la nuova via in costruzione al di sotto della ex cava Moreschi a sud, la nuova dorsale occidentale a est.

Nella parte orientale dell'ambito viene ricompresa nel PUA, sensi e per gli effetti di quanto previsto dall'art. 11, comma 2 della L.R. 61/85., e quindi soggetta alle presenti norme, anche una piccola porzione di terreno ricadente in *Zona 3 – "Zone agricole"* e in *Zona 1 – "Zona a verde privato"* dell'attuale PRG.

Il perimetro di tale area è riportato a tratto negli elaborati grafici di P.U.A. di cui al successivo art. 2.

Tutti gli interventi edilizi ed urbanistici ricadenti all'interno del perimetro del P.U.A. del Q.E. – *Area nord* devono essere conformi alle prescrizioni delle presenti norme e degli elaborati grafici del Piano.

Qualora si rilevasse una discordanza tra le prescrizioni fornite attraverso gli elaborati grafici in tavola e quelle fornite dalle presenti norme, prevalgono queste ultime.

Pertanto nell'area del P.U.A. di cui al primo comma del presente articolo, le prescrizioni di Piano Regolatore Generale, del PAT e del PAQE sono sostituite dalle presenti norme.

Art. 2 – Elaborati di Piano - Variante

Capitolo 1

ESTRATTI DAGLI STRUMENTI URBANISTICI VIGENTI E PERIMETRO DEL PIANO

Tav.	A 1	ESTRATTO DAL P.R.G. VIGENTE CON INDIVIDUATA L'AREA DI P.U.A. DEL Q.E. – AREA NORD	Scala	1:5000
Tav.	A 2	ESTRATTO DAL P.A.Q.E. VARIANTE 2 E DAL P.A.T. CON INDIVIDUATA L'AREA DI P.U.A. DEL Q.E. – AREA NORD	Scala	1:50000 1:20000 1:15000
Tav.	A 3	ESTRATTO DAL P.P. SUD DELLE AREE DI COMPLETAMENTO DEL Q.E. VARIANTE 3 CON INSERITO IL PERIMETRO DELL'AREA DI P.U.A. DEL Q.E. – AREA NORD	Scala	1: 4000

Capitolo 2

CARTOGRAFIA DELLO STATO DI FATTO E PERIMETRO DEL PIANO

Tav.	A 4	ESTRATTO DALLA CARTA TECNICA REGIONALE CON INDIVIDUATA L'AREA DI P.U.A. DEL Q.E. – AREA NORD	Scala	1:5000
Tav.	A 5	VERIFICA DEL RISPETTO DEI LIMITI DI CUI ALL'ART. 11 COMMA 2 L.R. 61/85	Scala	1:5000
Tav.	A 6	CARATTERI TIPOLOGICO FUNZIONALI DELLE AREE E DEGLI EDIFICI	Scala	1:2000
Tav.	A 7	CARATTERI TIPOLOGICO FUNZIONALI DELLA VIABILITA' E DEI PARCHEGGI	Scala	1:10000
Tav.	A 8	INQUADRAMENTO TERRITORIALE E URBANO CARATTERI TIPOLOGICO FUNZIONALI DELLA VIABILITA' E DEI PARCHEGGI	Scala	1:2000
Tav.	A 9	PRINCIPALI TIPI DI STRADE E AREE A PARCHEGGIO CARATTERI TIPOLOGICO FUNZIONALI DELLA VIABILITA' E DEI PARCHEGGI	Scala	1:100
Tav.	A 10	PRINCIPALI SEZIONI STRADALI CARATTERI TIPOLOGICO FUNZIONALI DELLE AREE VERDI	Scala	1:2000
Tav.	A 11	ORTOFOTO – INQUADRAMENTO URBANO	Scala	1:5000
Tav.	A 12	ORTOFOTO – AMBITO DEL P.U.A. DEL Q.E. - AREA NORD	Scala	1:2000
Tav.	A 13	RILIEVO PLANOALTIMETRICO	Scala	1:2000

Capitolo 3

INFRASTRUTTURE A RETE

Tav.	A 14	INFRASTRUTTURE A RETE INTERRATE E AEREE	Scala	1:5000
Tav.	A 15	FASCE DI RISPETTO DEGLI ELETTRODOTTI E AREA DEL CONO DI VOLO	Scala	1:2000

Capitolo 4

COMPATIBILITA' GEOLITOLOGICA – GEOMORFOLOGICA E IDROGEOLOGICA

Tav.	A 16	CARTA GEOLITOLOGICA – GEOMORFOLOGICA E IDROGEOLOGICA	Scala	1:5000
------	-------------	--	-------	--------

Capitolo 5

ELEMENTI CATASTALI

Tav.	A 17	ESTRATTO DELLE MAPPE CATASTALI - VARIANTE	Scala	1:2000
	VAR.1			
Tav.	A 18	PROPRIETA' DEL CONSORZIO ZAI COMPRESSE NELL'AMBITO DI	Scala	1:5000
	VAR.1	P.U.A. DEL Q.E. - AREA NORD - VARIANTE		

Capitolo 6

ELABORATI GRAFICI DI PROGETTO

Tav.	P 1	USO DEL SUOLO E DEGLI EDIFICI	Scala	1:2000
	VAR.1	ZONIZZAZIONE - VARIANTE		
Tav.	P 2	MODALITA' DI ATTUAZIONE	Scala	1:2000
	VAR.1	INDICI E PARAMETRI EDILIZI E URBANISTICI CARATTERISTICHE DELLA VIABILITA' E DELLE AREE VERDI - VARIANTE		
Tav.	P3.1	VIABILITA' E SOTTOSERVIZI	Scala	1:4000
	VAR.1	TIPI DI STRADE E SEZIONI TIPO - VARIANTE		1:100 1:50
Tav.	P3.2	VIABILITA' E SOTTOSERVIZI	Scala	1:4000
	VAR.1	INFRASTRUTTURE A RETE - DORSALI PRINCIPALI A - RETE FOGNATURE B - RETE ACQUEDOTTO - VARIANTE		
Tav.	P3.3	VIABILITA' E SOTTOSERVIZI	Scala	1:4000
	VAR.1	INFRASTRUTTURE A RETE - DORSALI PRINCIPALI C - RETE GAS D - RETE ELETTRICA - VARIANTE		
Tav.	P 4	PROGETTO GUIDA - VARIANTE	Scala	1:2000
	VAR.1			
Tav.	P 5	PLANIVOLUMETRICO - VARIANTE	Scala	1:2000
	VAR.1			

Capitolo 7

ELABORATI SCRITTI

RELAZIONE E QUADRO CONOSCITIVO

NORME DI ATTUAZIONE - VARIANTE N.1

RILIEVO DELLO STATO DEI LUOGHI

COMPATIBILITA' GEOLITOLOGICA, GEOMORFOLOGICA E IDROGEOLOGICA

VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE

VALUTAZIONE PREVISIONALE DI IMPATTO ACUSTICO

DEFINIZIONE DELLE FASCE DI RISPETTO DEGLI ELETTRODOTTI

ELENCO CATASTALE DELLE PROPRIETA' COMPRESSE NEL PIANO - VARIANTE N.1

PREVENTIVO SOMMARIO DI SPESA - VARIANTE N.1

RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA VARIANTE

RELAZIONE DI COMPATIBILITA' IDRAULICA A SEGUITO DELLA VARIANTE

CONVENZIONE E DOCUMENTI ALLEGATI

Art. 3 – Modalità generali d'intervento

Nell'area soggetta al P.U.A.

A. ai fini delle *modalità di attuazione* del piano sono individuati i seguenti *ambiti di intervento*:

- **Aree progetto**

e le seguenti *dimensioni operative*:

- **Aree d'intervento unitario (comparti edificatori)**

- **Unità minime d'intervento (lotti)**

di cui al successivo Titolo IV delle presenti norme.

B. ai fini invece degli *usi del suolo e degli edifici*, degli *indici e parametri per gli interventi edilizi*, e delle *caratteristiche della viabilità delle aree verdi e delle reti dei sottoservizi*, da adottarsi nella progettazione degli interventi sono prescritte le seguenti norme:

- **norme relative agli usi del suolo e degli edifici**

- **norme relative agli indici e parametri per gli interventi edilizi**

- **norme relative alle caratteristiche della viabilità, delle aree verdi e delle reti dei sottoservizi**

di cui ai successivi Titoli II e III delle presenti norme.

TITOLO II: NORME RELATIVE AGLI USI DEL SUOLO E DEGLI EDIFICI

Art. 4 – **Zonizzazione**

(Riferimento Tav. P1 VAR.1)

Le *“norme relative agli usi del suolo e degli edifici”* riguardano le **aree per la viabilità meccanica, per i parcheggi, per la viabilità pedonale e ciclabile e per le aree verdi** (di cui ai successivi art. 5 e 6), le **aree edificabili** (di cui al successivo art. 7).

Per le *“Aree edificabili”*, le destinazioni d'uso sono riferite all'intera estensione dei *“Comparti edificatori”* di cui all'art. 14, indicati nelle planimetrie di progetto e alla globalità degli edifici edificabili all'interno di tali comparti.

Art. 5 - Aree per la viabilità meccanica, per i parcheggi e per la viabilità pedonale e ciclabile (Riferimento Tav. P1 VAR.1)

Le planimetrie di progetto precisano le **aree riservate alla viabilità meccanica e ai parcheggi di uso pubblico, alla viabilità pedonale e ciclabile.**

Queste si intendono riferite alle seguenti categorie operative:

5.1 - Viabilità di superficie

E' la zona riservata alla viabilità meccanica all'interno dell'area. Riguarda la via Sommacampagna, nel suo nuovo tracciato a sud degli stabilimenti Cailotto e della Corte Moreschi, la nuova strada di gronda che separa l'area nord-est del Quadrante dalle aree agricole della Carbonara e del Fenilon, e le strade interne di distribuzione ai vari comparti in cui il Piano stesso è suddiviso.

La nuova strada di gronda, ad est del quadrante, viene ricompresa all'interno del piano in quanto definizione e salvaguardia del tracciato, pur essendo chiaramente una strada di scala territoriale, indicata negli strumenti urbanistici di scala superiore. La sua realizzazione, nel tratto compreso tra le due rotonde, non risulta necessaria al fine del raggiungimento degli obiettivi di piano, e sarà attuata in relazione e concordemente ai programmi dell'ente comunale.

A est della nuova strada di gronda ed in attesa della sua edificazione, viene prevista una deviazione della Via Sommacampagna ai fini di separare da subito il traffico di attraversamento da quello di penetrazione all'interporto.

In posizione centrale, ad est dell'edificio della dogana, la zona riservata alla viabilità comprende anche un'area di forma grossomodo triangolare dove realizzare le corsie e i **caselli di ingresso e uscita dall'area securizzata** del Centro Spedizionieri.

5.2 – Accesso carraio ai comparti edificatori

Individua la zona riservata all'ingresso carraio necessario per accedere alle aree edificabili e/o ai singoli comparti. L'individuazione si intende prescrittiva, ma non esclusiva.

Qualora si intendesse nel corso della realizzazione delle opere di urbanizzazione previste dal Piano variare la posizione di uno o più passi carrai, ciò è possibile fermo restando il rispetto di quanto previsto all'art. 12 delle norme di attuazione del PRG e dell'art. 22 del Codice della Strada.

5.3 – Casello d'ingresso/uscita dell'area securizzata

Individua la zona riservata alla realizzazione di un ingresso controllato, del tipo casello autostradale, per accedere all'area securizzata del Centro Spedizioni. La posizione dei due caselli deve intendersi indicativa e non prescrittiva. Essa potrà variare all'interno dell'area prevista, sulla base delle esigenze funzionali e delle tecnologie utilizzate per la realizzazione dell'opera.

5.4 - Parcheggi pubblici

E' la zona riservata ai parcheggi pubblici di superficie all'interno dell'area. E' collocata all'ingresso del Quadrante, a nord di via Sommacampagna, tra questa e i magazzini di proprietà della Immobiliare Magazzini.

5.5 – Marciapiedi esterni/pista ciclabile

E' la zona riservata a marciapiede, all'esterno della sede stradale e può comprendere una pista ciclabile mono o bi-direzionale. Tale zona varia di dimensione e di posizione in relazione al tipo di strada così come previsto nella Tav. P3 *"Caratteri tipologico funzionali della viabilità"*.

5.6 – Percorsi pedonali interni alle aree verdi

E' la zona riservata ai piccoli viali, alla sosta e ai percorsi pedonali all'interno delle aree verdi ed è in continuità con la pista ciclabile di cui al precedente punto 5.5.

Le opere di cui al presente articolo, agli effetti della determinazione delle caratteristiche e degli oneri dell'urbanizzazione, sono da intendersi quali *"Opere di urbanizzazione primaria"*.

Le opere di cui al precedente punto 5.4 - *Parcheggi pubblici* - del presente articolo sono da intendersi quali *"Aree per gli spazi pubblici"* di cui all'art. 5 del D.M. 2 aprile 1968 n. 1444, come recepito dal PRG vigente e pertanto concorrono alla determinazione della dotazione minima per *"Aree per Servizi"* inerenti il presente P.U.A.

Art. 6 – **Aree verdi**

(Riferimento Tav. P1 VAR.1)

Le planimetrie di progetto precisano le **zone riservate alle aree verdi** riferite alle seguenti categorie operative:

6.1 – **Aree a verde pubblico attrezzato**

Sono le aree a diretto servizio della struttura del Q.E. e dei suoi utenti, ma anche dei nuclei abitati circostanti e del quartiere. Saranno sistemate prevalentemente a prato con alberature. In tali aree è ammessa inoltre la presenza di attrezzature per il tempo libero, per il gioco e lo sport in stretta sintonia con la natura verde dell'area. Perciò oltre ai campi gioco e ai percorsi nel verde è consentita la costruzione di attrezzature di servizio atte a contenere campi da gioco coperti, palestre, luoghi per lo sport all'aperto, e in genere strutture di servizio legate allo sport e al tempo libero e ai loro "prolungamenti", quali le attività di direzione, di accoglienza e di ristoro. All'interno dell'area è ammessa anche la costruzione di attrezzature di ausilio per l'infanzia (con particolare riferimento alle donne lavoratrici all'interporto) e sociosanitarie di base quali l'asilo nido o i locali di presidio sanitario e assistenziali.

La superficie coperta da destinarsi ad attrezzature per lo sport al coperto non potrà superare i 6.500 mq. In relazione al tipo di attività sportiva ivi prevista andranno opportunamente dimensionati i relativi parcheggi le cui superfici potranno esser recuperate anche nelle A.I.U. circostanti.

In ogni caso il complesso delle attrezzature costruibili non potrà occupare un'area superiore al 25% della superficie complessiva dell'intera zona.

6.2 – **Aree a parco urbano**

Sono aree poste in continuità con le precedenti aree di verde pubblico attrezzato con le quali costituiscono il "*sistema delle aree verdi*" interne all'area del Q.E. Derivano dalla sistemazione e dal recupero della ex cava Moreschi, in parte già attuato. Il loro completamento e mantenimento costituisce un obiettivo primario del Piano e rappresenta un polmone verde naturale attrezzato all'interno delle aree della logistica.

L'area a parco urbano presenta sul fondo un "*bacino lacustre*" che andrà mantenuto e reso salubre.

In queste aree saranno attuate tutte le opere atte alla conservazione e al ripristino ambientale della zona.

Si prevede la realizzazione di edifici a servizio dell'area verde, per una superficie coperta massima di 1500 mq. Tali edifici saranno di proprietà del Consorzio ZAI e manterranno vincolo di uso pubblico.

6.3 - Aree a verde di completamento della viabilità

Individua le aree in fregio alla viabilità, all'interno delle rotonde stradali e all'interno di nodi stradali complessi sia della viabilità principale che degli accessi alle varie A.I.U. Tali aree potranno:

- essere temporaneamente utilizzate per funzioni stradali, soprattutto in quei casi nei quali il raggiungimento degli obiettivi di piano passa attraverso un lungo periodo di transizione e di uso delle sedi stradali attuali (come accade per la via Sommacampagna nel tratto interno all'area del PUA).
- venire definitivamente utilizzate, in tutto o in parte, come sede stradale nel caso di una diversa definizione delle aree di manovra e di accesso ai vari ambiti (come potrà accadere per l'ambito del parcheggio Tir davanti ai Magazzini Generali o per gli accessi al nuovo Terminal Gate ed ai terminali di RFI).
- conservare la loro specificità di aree verdi della viabilità.

A seconda del loro uso nel tempo, tali aree, per le parti non utilizzate da viabilità, andranno comunque sistemate a verde con arbusti, siepi e/o alberature di basso fusto tali da non impedire la visibilità lungo le carreggiate.

Agli effetti della determinazione delle caratteristiche e degli oneri dell'urbanizzazione, le opere di cui ai punti 6.1 e 6.2 sono da intendersi come *"Opere di urbanizzazione secondaria"*; le opere di cui al punto 6.3, come *"Opere di urbanizzazione primaria"*.

Agli effetti della dotazione minima di *"Aree per servizi"* interni al P.U.A. di cui all'art. 5 del D.M. 2 aprile 1968 n. 1444, come recepito dal PRG vigente, le opere di cui al punto 6.1 e 6.2 sono da intendersi quali *"Aree per spazi pubblici"* e pertanto concorrono alla determinazione della dotazione minima di *"Aree per servizi"* inerenti il presente P.U.A.

Per gli edifici esistenti all'interno delle *"Aree verdi di completamento della viabilità"* e non inclusi tra quelli di cui all'art.7.8 delle presenti norme (evidenziati in giallo nella Tavola P1), sono ammessi gli interventi di manutenzione ordinaria e di manutenzione straordinaria di cui all'art. 3, comma 1, lettere a) e b) del Testo Unico per l'edilizia – DPR 380/2001 e sue modifiche ed integrazioni.

Art. 7 - Aree edificabili

(Riferimento Tav. P1 VAR.1)

Le planimetrie di progetto precisano le **aree riservate al completamento dell'edificato esistente, alla nuova edificazione, e quelle riservate ai terminals intermodali** riferite alle seguenti categorie operative:

7.1 - Aree per i terminals intermodali

Sono le aree che, all'interno del Q.E. sono riservate per la costruzione e/o l'ammodernamento dei terminals intermodali per l'esercizio del traffico combinato gomma-rotaia. Sono collocate a sud della linea ferroviaria Milano - Venezia e a est della Tangenziale, e corrispondono agli "*ambiti di intervento unitario 3 e 6*".

Un nuovo terminale intermodale è previsto tra la zona riservata al Centro Spedizionieri e l'area di proprietà della Immobiliare Magazzini.

Sono aree in genere prive di edificazione ed occupate prevalentemente dai binari ferroviari e da strade di penetrazione. I nuovi sistemi di realizzazione dell'intermodalità prevedono l'installazione in tali aree di carri ponte semoventi e di altre attrezzature ad essi riferite, quali pensiline, edifici ricovero, o altre strutture in sintonia con la funzionalità dell'area.

Gli edifici presenti all'interno di tali aree fanno riferimento unicamente alle strutture direzionali del sistema intermodale e ai manufatti di servizio necessari alla manutenzione degli impianti, e potranno esser ampliati, rinnovati od implementati, compatibilmente con la speciale destinazione di tale zona.

Sono aree prive di zone verdi, nelle quali la dimensione dei parcheggi è strettamente relazionata agli operatori fissi e non proporzionata alla dimensione dell'intera area.

7.2 - Aree per la logistica ferroviaria

Sono le aree riservate alla costruzione di manufatti nei quali si svolgono attività connesse con quelle dei terminals intermodali. Oltre alle attività di riparazione e manutenzione di tutto il materiale rotabile, compresi i carri e le locomotive, all'interno dell'area sono consentite le attività proprie della logistica che derivano dalla attività del traffico combinato.

All'interno di tali aree trovano inoltre collocazione quei fasci di binari di raccordo tra i nuovi manufatti e la rete ferroviaria generale. Corrispondono agli "*ambiti di intervento unitario 1, 2 e 4*" del Piano e sono collocate direttamente a ridosso delle aree ferroviarie riservate ai terminals intermodali.

7.3 - Aree per la logistica integrata

Sono le aree riservate alle attività di logistica riferite a quel complesso di funzioni che ne costituiscono le modalità operative contemporanee. Sono collocate nella parte centrale dell'area del presente PUA e ne occupano la superficie maggiore. Corrispondono agli "*Ambiti*

d'intervento unitario 7, 8, 9, 10, 15, 16, 18". Oltre alle funzioni "basiche" di magazzinaggio e di preparazione degli ordini, le attività di logistica comprendono le attività di imballaggio, pre e post manufacturing, assemblaggio, gestione delle scorte e le attività ad esse collegate.

All'interno delle aree per la logistica integrata possono essere collocate anche quelle funzioni di servizio agli operatori della logistica: gli uffici e le sale riunioni, i luoghi di esposizione delle merci, i servizi di mensa e ristoro, i luoghi per il tempo libero e per il relax e in genere tutte quelle funzioni di servizio agli operatori riferite ad un concetto moderno del lavoro all'interno di un'azienda.

All'interno di tali aree possono inoltre trovare collocazione binari singoli o fasci di binari di raccordo tra i manufatti e la rete ferroviaria generale.

7.4 – Aree doganali

E' l'area riservata alla attuale dogana che potrà essere ristrutturata nella attuale configurazione oppure ulteriormente ampliata nei limiti previsti dal presente PUA. L'area è collocata in posizione centrale a nord dell'attuale centro direzionale. Corrisponde all' "*Ambito d'intervento unitario n. 12*". All'interno di tale area andranno collocate le funzioni attinenti alle attuali attività doganali: gli uffici e le attrezzature necessarie allo svolgimento delle pratiche doganali, le aree di sosta e di controllo, e le funzioni connesse.

Qualora l'attuale struttura doganale dovesse esser trasferita all'interno delle strutture direzionali previste nelle A.I.U. 11 o 5, gli edifici previsti all'interno dell'ambito potranno esser riconvertiti ad attività di logistica nei limiti di edificabilità consentiti dal presente piano.

7.5 – Aree direzionali

Sono le aree riservate alla localizzazione delle attività direzionali dell'intero interporto. Due sono le zone destinate a tale funzione e sono collocate rispettivamente nella parte sud dell'ambito del presente P.U.A., in adiacenza all'attuale centro direzionale e nella parte nord-est dell'ambito di P.U.A.. Tale collocazione fa riferimento a due tipi e/o a due modalità delle funzioni direzionali: quelle legate principalmente alla logistica integrata e quelle legate principalmente alla logistica ferroviaria e ai terminals intermodali. Corrispondono agli "*Ambiti di intervento unitario n. 5 e n. 11*".

All'interno di tali aree oltre alle funzioni direzionali in senso stretto possono essere collocate quelle funzioni terziarie e di supporto alla logistica che costituiscono il sistema dei moderni servizi necessari all'interporto: le attività di tipo bancario, i laboratori di ricerca e le sedi di istituti, l'università, le società di consulenza professionale, di assicurazione, di intermediazione, ecc..., le attività di ristoro e di meeting, e in generale le funzioni di supporto al personale impiegato nell'attività direzionale.

7.6 – Aree per attrezzature e servizi

Sono le aree riservate alla localizzazione di quelle attrezzature e servizi generali utili agli uomini e ai mezzi che transitano o stazionano nel Q.E. Le aree riservate a tale zona sono tre, tutte prospicienti o accessibili dal tratto centrale di via Sommacampagna e prossime alle aree a verde pubblico attrezzato e al parco urbano.

Corrispondono agli "Ambiti unitari d'intervento 13,14,19".

In tali aree potranno essere collocate:

- le **attività di servizio agli uomini** quali le funzioni ricettive e alberghiere, gli uffici e le attività direzionali, le sedi di istituzioni civili e religiose, le attività di ristoro e di relax, i centri per il fitness e le altre attività di servizio ritenute utili a coloro che svolgono la propria azione all'interno del Quadrante.
- le **attività di servizio ai mezzi**, quali le auto-officine e i centri di riparazione, i centri di rifornimento e di lavaggio e ogni altra attività connessa.

7.7 – Area della Corte Moreschi e delle Case Battistoli.

E' l'area occupata dal sistema degli edifici cosiddetti della "Corte Moreschi", delle "Case Battistoli" e delle aree libere circostanti, e corrisponde all' "Ambito di intervento unitario n. 17".

Gli edifici interni all'area della "Corte Moreschi" presentano attualmente diverse funzioni e un diverso grado di utilizzo e di degrado edilizio, come è documentato nelle schede predisposte per ogni manufatto all'interno del capitolo 2° della Relazione di Piano.

In considerazione del valore urbanistico che l'ambito riveste ed in considerazione delle necessità di attivare residenze temporanee per gli addetti che frequentano l'interporto, il presente P.U.A. consente l'utilizzo, la conservazione, il recupero e la ristrutturazione degli immobili esistenti e delle aree circostanti.

Pertanto all'interno di tale area potranno essere collocate quelle attività connesse con la logistica, compatibili con l'attuale struttura insediativa della corte: residenze e annessi, residenze temporanee, uffici ed attività di servizio, depositi e magazzini. I volumi esistenti potranno esser ampliati fino ad un massimo del 30% del volume attuale.

Gli edifici delle "Case Battistoli" costituiscono un piccolo ambito residenziale, consolidato ed autonomo, all'interno delle zone logistiche, servito da Via Sommacampagna e posto a cavallo delle A.I.U. n°16 e A.I.U. n°9.

In considerazione della stabilità che tale nucleo ha assunto nel tempo il presente P.U.A. conferma l'utilizzo a fini residenziali degli immobili ivi insediati, e consente la loro conservazione, recupero e/o ristrutturazione secondo quanto definito dall'art. 3, comma1, lettere a), b), c) e d) del Testo Unico per l'edilizia DPR 380/2001 e sue modifiche ed integrazioni.

7.8 – Edifici o parti di edifici da demolire

Le planimetrie di progetto individuano inoltre gli edifici, i manufatti e le opere la cui permanenza è giudicata incompatibile con l'assetto urbanistico ed edilizio delle singole aree, prescrivendone la demolizione.

Gli interventi di demolizione che il Piano indica hanno lo scopo di conseguire uno dei seguenti obiettivi:

- a. migliorare l'assetto viabilistico e l'accessibilità dell'area;
- b. migliorare o razionalizzare l'assetto insediativo di quelle aree, che svolgendo un ruolo determinante ai fini del conseguimento degli obiettivi di Piano presentano la necessità di una configurazione unitaria che superi le contraddizioni derivanti dall'assetto attuale dell'edificazione.

Il terreno reso libero, sarà sistemato a verde, a viabilità e annessi o ad una nuova edificazione secondo quanto previsto dalla presente normativa e dagli elaborati grafici di progetto.

In attesa di attuare quanto previsto dal Piano, gli edifici, i manufatti e le opere di cui al presente punto, possono essere sottoposti ad interventi di *"manutenzione ordinaria"* e *"manutenzione straordinaria"* come definito dalle norme del PRG vigente al solo fine di conservare temporaneamente gli immobili e renderli agibili.

7.9 – Presenza delle opere di urbanizzazione preliminare alla attuazione degli interventi edilizi previsti nei singoli comparti edificatori

Gli interventi edilizi e infrastrutturali previsti all'interno delle singole aree edificabili di cui al presente articolo sono comunque subordinati alla esistenza e/o alla realizzazione della viabilità di accesso alle singole A.I.U, e delle relative opere di urbanizzazione. Pertanto le autorizzazioni a costruire all'interno dei singoli "comparti edificatori" potranno esser rilasciate o in presenza di una viabilità di accesso ai comparti e delle relative opere di urbanizzazione già esistenti, oppure in presenza di un progetto contestuale della viabilità di accesso al comparto e delle relative opere di urbanizzazione, la cui realizzazione è vincolo per il rilascio delle relative agibilità.

**TITOLO III: NORME RELATIVE AGLI INDICI E PARAMETRI PER GLI INTERVENTI
EDILIZI, ALLE CARATTERISTICHE DELLA VIABILITA', DELLE AREE VERDI E
DELLE RETI DEI SOTTO SERVIZI**

Art. 8 – Indici e parametri edilizi ed urbanistici

(Riferimento Tav. P2 VAR.1)

All'interno delle "Aree edificabili" di cui al precedente art. 7, l'edificazione dovrà attuarsi secondo quanto stabilito dalle **modalità di attuazione** di cui al successivo TITOLO IV ed in conformità agli **indici e parametri edilizi ed urbanistici** prescritti negli elaborati grafici alla Tav. P2 e di seguito definiti.

8.1 – Superficie fondiaria

La "superficie fondiaria" corrisponde all'area edificabile. La "superficie fondiaria complessiva" è quella parte dell'area di P.U.A. che rimane dopo aver dedotto la superficie utilizzata per la realizzazione delle "opere di urbanizzazione primaria e secondaria". La "superficie fondiaria complessiva" è suddivisa nel presente P.U.A. in 19 "Aree di intervento unitario" di cui al successivo art. 14.

All'interno di ciascuna "Area di intervento unitario" il Piano stabilisce il "limite di edificabilità".

8.2 – Limite di edificabilità

Il "limite di edificabilità" è definito a tratto all'interno di ciascuna "Area di intervento unitario" e stabilisce il perimetro all'interno del quale può collocarsi l'edificazione.

Qualora nel dare esecuzione al presente Piano si intenda suddividere un' "Area di intervento unitario" in più "Unità minime di intervento - lotti", di cui al successivo art. 15, il "limite di edificabilità" rimane fisso sui lati non contigui dei lotti, mentre dovrà essere definito sul lato contiguo all'interno del progetto di "Unità minima d'intervento" di cui al successivo art. 15.

Vanno comunque rispettati i seguenti parametri urbanistici:

Distanza degli edifici

- dall'asse delle strade interne	min. $DS/H = 1/1$
- dal ciglio delle strade interne	min. m. 5

Distanza degli edifici dai confini del lotto

min. $\frac{1}{2} H$ con un
minimo di m. 5

Distanza tra edifici differenti o tra diversi corpi di fabbrica di uno stesso edificio purché non sovrapposti

min. H fabbricato più alto
con minimo ml. 10

oppure

in aderenza per edifici
in linea

Il *"limite di edificabilità"* non è indicato nelle *"Aree per i terminal intermodali"* di cui al precedente Art. 7.1, in quanto tali aree non prevedono al proprio interno un nuovo sistema di edifici; nell'*"Area della Corte Moreschi"* e delle *"Case Battistoli"* di cui al precedente articolo 7.7 in quanto in tale area si prevede la conservazione degli immobili esistenti e/o il loro ampliamento fino al massimo del 30%.

Nel caso in cui all'interno di tali aree si dovesse avere la necessità di realizzare edifici o manufatti di servizio alle funzioni ivi previste si dovranno comunque rispettare i parametri sovraesposti, fatta eccezione per le attrezzature semoventi a servizio dell'intermodalità, e per tutte le attrezzature non configurabili come edifici.

8.3 – Rapporto massimo di copertura (Q)

E' il rapporto percentuale esistente tra la superficie coperta e la superficie fondiaria. Tale rapporto espresso in percentuale, è definito per ogni *"Area d'intervento unitario"* e per l' *"Area di verde pubblico attrezzato"* e vale per l'intera area.

Qualora nel dare esecuzione al presente Piano si intenda suddividere un' *"Area d' intervento unitario"* in più *"Unità minime d'intervento"*, queste singolarmente potranno derogare dal rispetto di tale rapporto purché esso sia comunque rispettato all'interno dell' *"Area d'intervento unitario"* nella sua totalità.

8.4 - Superficie a parcheggio

Con esclusione delle *"Aree per i terminals intermodali"* e per l' *"Area della corte Moreschi"* e delle *"Case Battistoli"* all'interno di ogni *"Area d'intervento unitario"* dovrà essere ricavata una superficie da destinarsi a parcheggio non inferiore al 10% dell'area medesima.

Tale indicazione di superficie minima è da intendersi prescrittiva per le *"Aree della logistica ferroviaria"*; per le *"Aree della logistica integrata"*, per le *"Aree doganali"* e per le *"Aree per attrezzature e servizi"*.

Per le *"Aree direzionali"* la dotazione minima di aree a parcheggio va rapportata alla *"superficie lorda di pavimento"* e non alla superficie dell' *"Area d'intervento unitario"* e non dovrà essere inferiore a 40 mq. di aree a parcheggio ogni 100 mq. di superficie lorda di pavimento.

La superficie a parcheggio interna alle singole *"Aree d'intervento unitario"* potrà essere ricavata in tutto o in parte all'interno di strutture multipiano o interrate.

Qualora nel dare esecuzione al presente Piano si intenda suddividere un' *"Area d'intervento unitario"* in più *"Unità minime d'intervento"*, queste singolarmente potranno derogare dal rispetto dei rapporti percentuali di aree a parcheggio stabiliti dal presente punto purché essi siano comunque rispettati all'interno dell'*"Area di intervento unitario"* nella sua totalità.

8.5 – Superficie a verde

In relazione con quanto previsto all'art. 26 delle Norme di Attuazione del PRG vigente, per le sole due *"Aree direzionali"* previste all'interno del presente P.U.A. dovrà essere ricavata una superficie interna all' *"Area di intervento unitario"* da destinare a verde non inferiore a 40 mq. di verde per ogni 100 mq. di superficie lorda di pavimento.

8.6 - Altezza massima dell'edificio (H)

E' riportata in ogni "*Area d'intervento unitario*" ed è calcolata secondo i modi di cui all'art. 14 delle Norme di Attuazione del PRG vigente. Nel presente P.U.A. l'"*altezza massima*" è sempre associata all'indicazione del "*tipo edilizio*" di cui al successivo comma 8.7. Pertanto nelle "*Aree d'intervento unitario*" che prevedono l'insediamento di più tipi edilizi sono indicate diverse altezze ad essi associate.

8.7 – Tipi edilizi consentiti

All'interno dell' "*Area d'intervento unitario*" sono consentite edificazioni che attuino e seguenti tipi edilizi:

Tipo A – **Edifici per la logistica**, intendendosi tutti i tipi di costruzione che servono da contenitore per le attività di logistica integrata e/o ferroviaria.

Tipo B – **Edifici in linea o a blocco per le attività direzionali e di servizio**, intendendosi le costruzioni che ospitano sia le attività direzionali e di servizio al Quadrante, sia le attività direzionali e di servizio interne alle singole "*Aree d'intervento unitario*".

Tipo C – **Edifici a torre**, intendendosi le costruzioni che ospitano attività direzionali speciali che necessitano di rappresentatività morfologica rispetto all'intera area del Q. E.

Tipo D - **Edifici delle aree a verde pubblico attrezzato**, intendendosi le costruzioni atte ad ospitare le strutture di servizio alle attrezzature del verde, dello sport, o del tempo libero interne alle aree di verde attrezzato.

Le indicazioni relative ai "*Tipi edilizi consentiti*" sono riportate in ogni "*Area d'intervento unitario*" associate a quelle dell'"*Altezza massima dell'edificio*" di cui al precedente punto 8.6.

Tali indicazioni sono riportate anche per l'"*Area di verde pubblico attrezzato*" che pur non costituendo un' "*Area di intervento unitario*" necessita di tali indicazioni per gli edifici di supporto all'area.

Art. 9 – Caratteristiche della viabilità e delle aree verdi

(Riferimento Tav. P2 VAR.1)

Al fine di completare il quadro delle norme relative alle caratteristiche delle opere di urbanizzazione il Piano provvede inoltre a fornire le seguenti prescrizioni in ordine alla realizzazione della viabilità e delle aree verdi interne all'area di P.U.A.

9.1 - Area a pavimentazione in asfalto per la viabilità meccanica

Intendendosi il vincolo alla predisposizione di una pavimentazione continua con finitura superiore in asfalto per le carreggiate delle strade di piano.

9.2 - Area a pavimentazione in asfalto per i parcheggi di superficie

Intendendosi il vincolo alla predisposizione di una pavimentazione continua con finitura superiore in asfalto per i parcheggi pubblici di piano.

9.3 – Aree a pavimentazione continua per la viabilità pedonale e ciclabile

Intendendosi il vincolo alla predisposizione di una pavimentazione continua in cemento e/o in asfalto colorato per i percorsi pedonali e la pista ciclabile interni all'area di Piano.

9.4 – Area a pavimentazione in ghiaio per i viali all'interno delle aree verdi.

Intendendosi il vincolo alla predisposizione di una pavimentazione con finitura superficiale in ghiaio costipato per i viali nelle "Aree a parco urbano" e nelle "Aree a verde pubblico attrezzato".

9.5 – Area a verde e/o a complemento della viabilità.

Intendendosi il vincolo alla formazione di un tappeto erboso con strato superficiale di humus e torba e resistente al calpestio nelle aree interne alle rotonde stradali, ed il vincolo alla sistemazione a verde della parte di superficie residua risultante dalla attuazione degli snodi stradali complessi.

9.6 - Area a prato con alberature

Intendendosi il vincolo alla formazione di un'area a prato con alberature in cui saranno messe a dimora essenze erbose desunte dall'elenco riportato in legenda della Tav. P2, oppure previste all'interno di un "Progetto di verde" che potrà accompagnare i progetti esecutivi delle "Aree a parco urbano" e a "Verde pubblico attrezzato".

9.7 – Area alberata degli argini in scarpata – ex cava Moreschi

Intendendosi il vincolo alla predisposizione di un apposito "Progetto del verde" sulla base del quale predisporre gli interventi di manutenzione e di nuove piantumazioni all'interno dell'area della ex cava Moreschi

L'esecuzione delle opere e/o dei manufatti previsti dal presente articolo dovrà essere definita sulla base di appositi progetti esecutivi in conformità a quanto previsto dal Piano. Tuttavia in sede di progetto esecutivo si potranno apportare quelle minime variazioni, soprattutto in relazione ai tracciati, che potrebbero essere richiesti dalla condizione operativa del luogo o da necessità interne agli interventi delle singole "Aree d'intervento unitario".

Art. 10 – Tipi di strade e reti dei sottoservizi – Sezioni tipo e infrastrutture a rete

(Riferimento Tav. P3.1 VAR.1, P3.2 VAR.1, P3.3 VAR.1)

Le caratteristiche della viabilità sono inoltre precisate da “Sezioni Tipo” con le quali si provvede a fornire le seguenti prescrizioni in ordine alla realizzazione della viabilità di Piano e delle reti dei sottoservizi.

Norme stradali di riferimento

La rete stradale sarà conforme al D.M. n. 6792 del 05.11.2001 “*Norme Geometriche e Funzionali per la Costruzione delle Strade*” tenuto conto che gli interventi di riqualificazione di tratti esistenti ricadono nella fattispecie prevista dal successivo D.M. n. 67/S del 22 aprile 2004 “*Modifica del decreto 5 novembre 2001 n. 6792*” per le quali le norme diventano di semplice riferimento. Le strade di servizio interne o di circuito dei singoli lotti potranno ricadere nella fattispecie delle Strade Locali in ambito Urbano” e/o “Strade a Destinazione Particolare” per le quali saranno comunque garantiti i parametri geometrici – funzionali adatti alla funzione richiesta.

Le intersezioni saranno in linea con le prescrizioni del D.M. n. 1699 del 19.04.2006 “*Norme Geometriche e Funzionali per la Costruzione delle Intersezioni Stradali*” tenuto conto dei vincoli fisici presenti che possono limitare la stretta applicazione delle norme su intersezioni esistenti fermo restando che l'intervento nel suo complesso deve comunque produrre un innalzamento del livello di sicurezza.

Sarà inoltre applicato il D.L. 285/1992 “*Nuovo Codice della Strada*”, G.U. 18.05.1992 ed il relativo Regolamento 495/92 “*Segnaletica stradale*” oltre al D.P.R. 685/92 “*Regolamento di esecuzione e attuazione del CdS*” D.P.R. 30.03.2004, n. 142.

Saranno inoltre applicate, per quanto possibile, le vigenti disposizioni della Regione Veneto in merito all'utilizzo di materiale riciclato da impianti autorizzati per la costruzione i rilevati e sottofondi stradali.

10.1 – Sezione stradale tipo e gerarchia del sistema infrastrutturale

(Riferimento Tav. P3.1 VAR.1)

Intendendosi la variazione della sezione stradale in relazione alla natura e al ruolo della strada all'interno dell'area di P.U.A. Con riferimento alla tav. P 3, il sistema stradale previsto nel PUA prevede tre diverse gerarchie funzionali assimilate a:

- **Tipo E – Strada Urbana di Quartiere**
Sottotipo: Strada Interquartiere di 1° Livello
- **Tipo E – Strada Urbana di Quartiere**
Sottotipo: Strada Interquartiere di 2° Livello
- **Tipo F – Strada Urbana Locale**

Sezione stradale 1-1 TIPO E - Strada Interquartiere di 1° Livello

Riguarda la strada principale nord-sud che funge da strada di coronamento est al Q.E. (e che con il futuro sviluppo della Marangona collegherà la Strada dell'Alpo alla Bretella di Verona Nord). E ' una

strada la cui realizzazione sarà determinata dai programmi di sviluppo delle aree per la logistica contermini a quelle del Quadrante Europa – Area Nord - e dai programmi di settore previsti dall'amministrazione comunale, di cui all'art. 5.1 delle presenti norme. E' una strada in parte in trincea a quattro corsie di marcia e marciapiede laterale per complessivi 25 metri di sezione stradale.

Sezione stradale 2-2 e 3-3 Strada interquartiere di 2° livello

Riguarda l'asse principale est-ovest di servizio al Q.E. che lo collega da un lato con lo svincolo di Sommacampagna sulla Tangenziale Sud, e dell'altro con la strada di cui al punto precedente. E' di fatto il tratto della nuova via Sommacampagna entro il Q.E. E' una strada a quattro corsie di marcia, dotata di alberature a viale, marciapiede e pista ciclabile da ambo i lati, con sezione stradale complessiva variabile tra i 26.70 e i 28 metri complessivi.

Sezione stradale 4-4 Strada Urbana Locale

Riguarda quasi tutte le vie di distribuzione interna al Q.E. ed è caratterizzata dalla presenza da un lato del solo marciapiede. E' una strada a quattro corsie, due per senso di marcia e con sezione stradale di larghezza pari a 16 metri complessivi.

Sezione stradale 5-5 Strada Urbana Locale

Riguarda una nuova strada costruita in parallelo alla strada Tipo E - Interquartiere di 1° livello – che ha la funzione di collegare la via Sommacampagna proveniente da est (S. Massimo – S. Lucia) con l'asse principale est-ovest di servizio al Q.E., così da evitare che il traffico locale non direttamente legato alle attività interportuali debba attraversare il centro dell'interporto come oggi avviene. E' una strada a due corsie con unico marciapiede su di un lato di 12 metri complessivi di sezione stradale.

10.2 – Reti dei sottoservizi

Al fine di completare il quadro delle indicazioni relative alle caratteristiche della viabilità interna all'area, il PUA provvede a definire le sezioni tipo delle reti dei sottoservizi, ognuna separatamente e nell'insieme della localizzazione al di sotto della sede stradale.

Tali sezioni sono riportate nelle Tav. P3.1 all'interno della **Sezione stradale tipo** e delle **Sezioni tipo delle reti dei sottoservizi** riportate in legenda.

Tali sezioni hanno valore indicativo. L'intera rete dei sottoservizi dovrà essere concordata preventivamente con l'Ente gestore sulla base di appositi progetti esecutivi. In tale sede si valuteranno le eventuali variazioni da apportare alle sezioni delle singole reti in relazione ai diversi tratti di strada.

Le caratteristiche tecniche delle strade e delle reti dei sottoservizi si intendono come indicative e non prescrittive. Esse potranno variare su specifiche richieste dell'Ente ZAI, del Comune di Verona o degli Enti gestori dei sottoservizi in relazione a particolari esigenze nel tempo sopravvenute, a modifiche richieste da leggi, oppure a un diverso modo di operare definito dagli Enti gestori i sottoservizi.

Perciò nel titolo abilitante alla realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria sarà possibile presentare progetti definitivi/esecutivi anche in variante rispetto alle sezioni tipo di cui al presente articolo, nel rispetto comunque dell'uso del suolo, delle destinazioni e dei tracciati definiti dal presente P.U.A e nel rispetto delle norme tecniche e di legge vigenti.

Le caratteristiche della viabilità dovranno in ogni caso esser conformi a quanto stabilito dal D.P.R. 27.04.1978 n.° 384 e successive modifiche ed integrazioni relativo alla eliminazione delle barriere architettoniche.

10.3 – Infrastrutture a rete - Dorsali principali

(Riferimento Tav. P3.2 VAR.1, P3.3 VAR.1)

Le planimetrie di progetto precisano i tracciati delle dorsali principali delle seguenti infrastrutture a rete:

- Rete fognatura
- Rete acquedotto
- Rete gas
- Rete elettrica

distinguendo i tratti di rete esistenti da quelli di progetto previsti dal presente piano ai fini della dotazione di ogni singola A.I.U. dei necessari sottoservizi.

Per quanto riguarda i tracciati di progetto questi si intendono indicativi. L'estensione dell'intera rete dei sottoservizi dovrà essere concordata con l'Ente Gestore sulla base di appositi progetti esecutivi. In tale sede si valuteranno eventuali variazioni dei tracciati delle reti in relazione alle esigenze espresse dall'Ente e allo stato dei luoghi.

Art. 11 – **Progetto guida e planivolumetrico**

(Riferimento Tav. P4 VAR.1 e Tav. P5 VAR.1)

Per le “*Aree progetto*” il P.U.A. definisce un **Progetto guida** e un **Planivolumetrico**, distinguendo gli edifici esistenti da quelli di nuova costruzione. Lo scopo del “*Progetto guida*” e del “*Planivolumetrico*” è quello di orientare l'intervento all'interno dell'area di piano e di dimostrare le possibilità operative all'interno di ciascuna “*Area di intervento unitario*” di configurare l'assetto che l'intera area del P.U.A. potrebbe raggiungere se venissero attuati tutti gli interventi consentiti dal presente P.U.A.

Con riferimento a quanto previsto al successivo art. 13 delle presenti norme, il “*Progetto guida*” e il “*Planivolumetrico*” costituiscono una direttiva per l'operatività interna alle singole “*Aree progetto*”.

Le definizioni planimetriche e planivolumetriche del “*Progetto guida*” e del “*Planivolumetrico*” si intendono come sagome indicative degli edifici, che potranno liberamente disporsi all'interno dei relativi comparti edificatori rispettando i limiti di edificabilità imposti dal Piano (distanze dai fabbricati e dai confini, distanze stabilite dalle fasce di rispetto delle arterie stradali così come indicate negli elaborati di progetto).

TITOLO IV: MODALITA' DI ATTUAZIONE

Art. 12 – **Modalità generali**

L'attuazione del Piano avviene tramite progetti riferiti ai seguenti *"ambiti d'intervento"*:

- **Aree progetto.**

ed utilizzando le seguenti *"dimensioni operative"*:

- **Aree d'intervento unitario (comparti edificatori);**
- **Unità minime d'intervento (lotti).**

Art. 13 – Aree progetto

Le “Aree progetto” corrispondono ad ambiti edilizio urbanistici incompleti o ancora da realizzare che presentano prevalentemente problemi di conservazione e completamento del sistema edilizio esistente e/o di trasformazione edilizia e urbanistica.

Ogni “Area progetto” corrisponde ad un “Comparto edificatorio” di cui al successivo art. 14.

Con riferimento alle proprietà dei suoli e degli edifici, e conseguentemente alle modalità di intervento le “Aree progetto” all'interno del presente P.U.A. si distinguono in due tipi:

13.1 - Aree progetto Tipo A

Nelle “Aree progetto Tipo A” la proprietà è mista e l'attuazione dell'area stessa è definita in funzione della massima utilità conseguibile mediante il coordinamento nello spazio e nel tempo dei programmi di intervento dei diversi soggetti proprietari dei suoli e degli immobili con quelli delle opere di pertinenza dell'Ente Consorzio ZAI.

Tali aree richiedono un coordinamento dei diversi soggetti proprietari dei suoli e degli immobili preliminare al rilascio delle concessioni a costruire perché sono aree nelle quali:

- a. con riferimento agli “**indici e parametri per gli interventi edilizi**” è necessario addivenire in sede attuativa ad una unità della progettazione edilizia di massima, verificando la congruenza tra indicazioni di piano ed intenzioni attuative (fermo restando la possibilità di attuare successivamente il progetto per lotti);
- b. con riferimento alle indicazioni del **Progetto guida** è necessario valutare la congruenza della soluzione volumetrica alla luce delle esigenze operative espresse dalle singole proprietà;
- c. con riferimento ai “**soggetti e alle fasi di realizzazione delle singole opere**” è necessario definire:
 - l'interesse di tutti i proprietari all'attuazione dell'intervento,
 - la eventuale suddivisione del comparto in “*unità minime d'intervento*” (lotti),
 - l'ordine da seguire nell'attuazione dei singoli progetti relativi alle singole “*unità minime d'intervento*”.

Il coordinamento tra i diversi soggetti proprietari dei suoli e degli immobili è reso esplicito attraverso la predisposizione del “*Progetto unitario di coordinamento*” e della “*Convenzione*” allegata al progetto stesso di cui ai successivi punti 13.3 e 13.4 del presente articolo.

13.2 - Aree Progetto Tipo B

Le "Aree progetto Tipo B" appartengono interamente all'Ente Consorzio ZAI che ne ha acquisito o è in via di acquisizione della proprietà. Per queste aree non si pone la necessità di un coordinamento dei programmi di intervento tra più soggetti proprietari dei suoli, e l'operatività è totalmente demandata all'Ente Consorzio ZAI.

Anche per queste aree tuttavia è necessario addivenire ad alcune specificazioni preliminari alla predisposizione degli elaborati del progetto edilizio di cui al successivo art. 16, perché sono aree nelle quali:

- a. Con riferimento agli **indici e parametri per gli interventi edilizi** è necessario addivenire in sede attuativa ad una unità della progettazione edilizia di massima, verificando la congruenza tra indicazioni di Piano e intenzioni attuative (fermo restando la possibilità di attuare il progetto per lotti);
- b. con riferimento alle indicazioni del **Progetto Guida** è necessario valutare la congruenza della soluzione volumetrica, la sua conferma o modifica, alla luce delle esigenze operative espresse dall'Ente Consorzio ZAI;
- c. con riferimento alle fasi di realizzazione dei singoli interventi è necessario definire:
 - la eventuale suddivisione del comparto in "*Unità minime d'intervento*" (Lotti);
 - l'ordine da seguire nell'attuazione dei singoli progetti relativi alle singole "*unità minime d'intervento*".

Tali specificazioni preliminari alla predisposizione dei singoli progetti edilizi saranno rese esplicite attraverso la predisposizione del "*progetto unitario di coordinamento*" di cui al successivo punto 13.3. del presente articolo.

13.3 – Progetto unitario di coordinamento

Il "*Progetto unitario di coordinamento*" ha lo scopo di:

- a. verificare la congruenza tra le indicazioni di P.U.A. e le intenzioni ad attuare le stesse (intendendo con ciò la possibilità di attuare in tutto o in parte le previsioni di Piano);
- b. chiarire il senso della soluzione planivolumetrica prefigurata sia in rapporto alla natura delle funzioni svolte all'interno dell'area, sia in rapporto alla possibilità di conferma o variazione del progetto guida;
- c. definire l'eventuale partizione dell' "*Area d'intervento unitario*" in "*Unità minime d'intervento (lotti)*";
- d. verificare il rispetto delle norme relative agli indici e parametri per gli interventi edilizi stabiliti dal presente P.U.A.

Il "*Progetto unitario di coordinamento*" redatto dall'Ente Consorzio ZAI dovrà essere approvato dalla Giunta Comunale che ne verifica la congruità urbanistica con il presente P.U.A. entro il termine di 45 giorni dalla data della sua presentazione. Decorso tale termine il progetto si intende comunque approvato. I rilievi eventualmente apportati in sede di approvazione assumono valore vincolante ai fini della predisposizione degli elaborati del progetto edilizio di cui al successivo art. 16.

13.4-Convenzione contestuale alla presentazione del progetto unitario di Coordinamento

Nel caso in cui il "*Progetto Unitario di coordinamento*" riguardi un' "*Area progetto Tipo A*", il coordinamento tra i soggetti proprietari che vogliono procedere agli interventi previsti dal presente P.U.A., tra loro e l'Ente Consorzio ZAI è reso esplicito attraverso una "*convenzione*".

Tale convenzione che va allegata al "*Progetto unitario di coordinamento*" di cui al precedente punto 13.3, dovrà precisare:

- a. l'impegno a realizzare gli interventi previsti all'interno dell' "*Area di intervento unitario*" e i termini entro i quali tale realizzazione si dovrà effettuare,
- b. il carattere e le modalità particolari della realizzazione delle opere di urbanizzazione interna all'area e le modalità per stabilire il concorso da parte dei privati relativo alla realizzazione della quota parte delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria previste all'interno dell'area del P.U.A., e quantificate nel "*Preventivo sommario di spesa*" allegato al presente Piano, nonché la misura del concorso del privato ai costi di infrastrutturazione complessiva dell'interporto in ragione della conseguente valorizzazione della proprietà del privato medesimo.
- c. le garanzie finanziarie e le clausole compromissorie per l'adempimento degli obblighi della stipula della convenzione,
- d. ogni altro elemento che l'Ente Consorzio ZAI ritenga utile al fine di meglio definire il tipo di coordinamento da attuarsi tra proprietario e Ente Consorzio ZAI.

Nel caso di cui all'ultimo comma del precedente art. 13.3, qualora l'intervento riguardi un' "*area progetto tipo A*", la "*Convenzione*" di cui al presente articolo va comunque predisposta e allegata al progetto edilizio di cui al successivo art. 16.

Art. 14 – Aree di intervento unitario - (Comparti edificatori)

Le “Aree d'intervento unitario (Comparti edificatori)” corrispondono a dimensioni operative entro le quali assumono una definizione architettonico urbanistica le indicazioni funzionali relative **all'uso del suolo e degli edifici** e quella relativa agli **indici e parametri edilizi ed urbanistici**.

All'interno del presente PUA le “Aree d'intervento unitario” A.I.U. riportate nelle tavole P1 e P2 fanno riferimento ai seguenti ambiti:

- A.I.U. n. 3 - 6	Aree per i terminals intermodali
- A.I.U. n. 1 – 2 – 4	Aree per la logistica ferroviaria
- A.I.U. n. 7-8-9-10-15-16-18	Aree per la logistica integrata
- A.I.U. n. 12	Aree doganali
- A.I.U. n. 5 - 11	Aree direzionali
- A.I.U. n. 13 -14-19	Aree per attrezzature e servizi
- A.I.U. n. 17	Aree della corte Moreschi, delle Case Battistoli e degli edifici limitrofi

Le “Aree d'intervento unitario “ costituiscono le unità di riferimento per l'applicazione e la verifica degli standards edilizi e urbanistici previsti dal presente P.U.A.

Qualora l' “Area d'intervento unitario” non venga attuata nella sua interezza, ma divisa in lotti di cui al successivo Art. 15, o, seppur attuata nella sua interezza si intenda modificare le previsioni planivolumetriche definite dal “Progetto guida” e dal “Planivolumetrico” di cui all'art. 11, andrà predisposto per ogni “Area d'intervento unitario” il “Progetto unitario di coordinamento” secondo quanto definito al precedente art. 13.3.

In ogni caso ogni progetto riferito alle “Aree d'intervento unitario” deve essere accompagnato dalla adesione della totalità dei proprietari e/o aventi titolo sui suoli e/o sugli immobili oggetto degli interventi.

Nell' “Area d'intervento unitario” n. 17 – Area della corte Moreschi il presente P.U.A. consente sia la conservazione degli immobili esistenti attraverso interventi di “manutenzione ordinaria e straordinaria”, sia interventi di “ristrutturazione” così come definiti dalle *Norme di Attuazione* del PRG vigente, e nei limiti delle funzioni consentite dall'articolo 7.7 delle presenti norme. Per questi tipi di intervento e per la sola A.I.U. n. 17, in deroga da quanto previsto dal precedente comma e dal precedente articolo n.13, i progetti saranno presentati singolarmente da ciascun proprietario senza alcuna forma di coordinamento con altre proprietà interne all'area e senza la necessità della adesione della totalità dei proprietari dei suoli e degli immobili.

Art. 15 – Unità minime d'intervento – (Lotti)

Le “Unità minime d'intervento – (lotti)” - sono unità operative conseguenti a specifici programmi d'intervento

Tale “Unità minime” si riferiscono ad una unità immobiliare comprensiva di un edificio – esistente o di progetto – o a parte di esso e alle opere di urbanizzazione ad esso relazionate.

Le “Unità minime d'intervento” sono individuate nel “Progetto unitario di coordinamento” relativo ad ogni “Area d'intervento” di cui al precedente art. 14.

I progetti delle singole “Unità minime d'intervento” devono uniformarsi alle prescrizioni delle presenti norme e si attuano:

- a. sulla base del rilascio da parte del Comune della concessione a costruire nel caso di progetti di iniziativa privata;
- b. direttamente dall'Ente Consorzio ZAI in base all'art. 25 della L.R. 7 novembre 2003 n. 27, nel caso di progetti di iniziativa dell'Ente Consorzio ZAI.

Art. 16 – **Elaborati di progetto per le unità minime d'intervento – Lotti**

Gli elaborati del progetto relativi ad una o più "*Unità minime d'intervento*" interne alle "*Aree di coordinamento*" e/o alle "*Aree progetto*" devono comprendere:

1. stralcio del piano nella scala 1:2000 da cui risultino tutti i dati ed i vincoli interessanti il lotto e l'area circostante;
2. planimetria in scala non superiore a 1:500 rilevata topograficamente completa di tutte le opere planimetriche ed altimetriche atte ad individuare l'andamento morfologico dell'area, la localizzazione e la dimensione dei fabbricati, nonché le eventuali piantumazioni esistenti. Schema degli allacciamenti alle reti infrastrutturali.
3. planimetria in scala non superiore a 1:500 della sistemazione dell'area con particolare riferimento a:
 - gli accessi pedonali e carrabili;
 - gli spazi per il parcheggio e la manovra dei veicoli;
 - le aree a verde e le relative alberature;
 - la pavimentazione, i punti luce esterni e la recinzione;
 - i profili planimetrici ed altimetrici dell'edificio progettato e di quelli confinanti

e inoltre:

a) **per gli edifici per i quali se ne prevede la ristrutturazione e/o l'ampliamento:**

a1- **rilievo edificio** costituito da:

- pianta in scala 1:100 e/o 1:200 di tutti i piani utilizzabili eseguita all'altezza di m. 1,50 dal piano del pavimento, con l'indicazione dei vani, di porte e finestre, delle scale, degli impianti fissi eventualmente presenti nei singoli vani, nonché delle coperture.
Sulle piante così descritte dovrà essere indicata la quota assoluta riferita al caposaldo per ciascun piano e per le linee di gronda; dovranno altresì essere apposte chiare e complete annotazioni circa i materiali e lo stato di conservazione degli elementi costruttivi.
- prospetti in scala 1:100 e/o 1:200 atti ad illustrare completamente le caratteristiche dell'edificio. I prospetti saranno ottenuti con rilevamenti diretti e riferiti a piani verticali, paralleli a ciascuna delle fronti principali dell'edificio.
Sui prospetti dovranno essere indicate le aperture di porte e finestre, le linee di gronda, le eventuali falde di copertura;
- un numero adeguato di sezioni verticali in scala 1:100 atte ad illustrare per ciascun edificio la specifica composizione altimetrica, di cui almeno una interessante il vano scale. In questi disegni dovranno essere indicate le strutture verticali ed orizzontali rilevate per misura diretta;

- sezioni caratteristiche schematiche verticali in scala 1:200 illustranti il profilo altimetrico degli edifici e con evidenziata la differenza di quota tra i diversi piani degli edifici stessi, indicando i livelli praticabili in ciascuno di essi;
- documentazione fotografica.

a2 – progetto edilizio costituito da:

- piante, sezioni e prospetti di progetto, disegnato sul rilievo edilizio di cui al punto a1 con individuazione delle eventuali demolizioni e delle nuove opere, dalle quali risultino inoltre: destinazione dei vani e superfici di ciascuno di essi; aperture di porte e finestre e dimensione dei fori esistenti, altezza netta dei piani da pavimento a soffitto, spessore dei solai compreso pavimento ed intonaci.
Qualora il progetto comporti opere di sistemazione esterna (muri, scale, strade, recinzioni, ecc...) i prospetti di tali opere devono apparire assieme a quelli dell'edificio progettato.
- Relazione tecnica con eventuali elaborati aggiuntivi, illustrativa, fra l'altro, della metodologia d'intervento.

b) per gli edifici di nuova edificazione

- Piante quotate di ogni piano, del tetto e dei volumi tecnici in scala 1:100, e/o 1:200 dalle quali risultino:
 1. destinazione dei vani e superfici di ciascuno di essi,
 2. aperture di porte e finestre e dimensione dei fori esistenti;
- sezioni quotate in scala 1:100 e/o 1:200 dalle quali risultino:
 1. altezza netta di piani da pavimento a soffitto;
 2. spessore dei solai compreso pavimento ed intonaci;
- Prospetti in scala 1:100 e/o 1:200 comprendenti anche volumi tecnici e contenenti le indicazioni dei materiali nonché i prospetti degli edifici contermini. Qualora il progetto comporti opere di sistemazione esterna (muri, scale, strade, recinzioni, ecc...), i prospetti di tali opere devono apparire assieme a quelli dell'edificio progettato.
- Particolari architettonici e costruttivi, corredati da relazione tecnica ed illustrativa dei criteri tenuti nella progettazione complessiva e nelle scelte dei caratteri architettonici e costruttivi.

Ogni altra documentazione necessaria per la verifica di conformità alle normative ed al regolamento edilizio vigenti.

TITOLO V: NORME FINALI

Art. 17 – Flessibilità del disegno di Piano

Il presente PUA è stato redatto sulla base di un rilievo cartografico aggiornato, i cui caratteri sono stati riportati nella Relazione Generale e nel documento *"Rilievo dello stato dei luoghi"* allegato al presente P.U.A.

E' possibile tuttavia che nel tracciare il confine delle infrastrutture viarie o nel definire i comparti delle *"Aree d'intervento"* si debba apportare qualche minima variazione al tracciato indicato nelle tavole grafiche

Qualora ciò avvenga si intende questa modifica compatibile con le indicazioni di Piano e non costituente variante.

Art. 18 – Fasce di rispetto degli elettrodotti

L'edificabilità prevista all'interno del presente PUA dagli elaborati e dalle norme di piano e prefigurata dal "*progetto guida*" e dal "*planivolumetrico*" di cui alle Tav. P 4 e P 5 prescinde dal vincolo derivante dalle fasce di rispetto delle reti degli elettrodotti così come riportato nella Tav. A15 e calcolate nel fascicolo : "*Definizione delle fasce di rispetto degli elettrodotti*" allegato al presente P.U.A.

In sede di presentazione del "*Progetto unitario di coordinamento*" di cui al precedente art. 13.3 o di presentazione del progetto di "*Unità minima d'intervento*" di cui al precedente art. 15 si dovrà dimostrare il rispetto dei limiti all'edificabilità imposti dalle fasce di rispetto della rete degli elettrodotti così come definito nel fascicolo citato e nella Tav. A 15. o in alternativa allegare il progetto di spostamento o di ottimizzazione del tratto di elettrodotto interessato.

Art. 19 – Ulteriori prescrizioni

Ulteriori prescrizioni specifiche per la realizzazione delle opere di urbanizzazione e degli edifici in ottemperanza al Parere Motivato VAS n.161 del 25 novembre 2015 della Commissione Regionale per la Valutazione Ambientale Strategica VAS

19.01 - Dovrà essere ottemperato in sede di attuazione del PUA quanto prescritto nel Parere Motivato VAS n.161 del 25 novembre 2015 della Commissione Regionale per la Valutazione Ambientale Strategica VAS, allegato alle presenti norme tecniche operative (NTA) di seguito riportato :

In fase di attuazione dovranno essere messe in atto tutte le misure di mitigazione e/o compensazione previste dal RAP e recepite le indicazioni e/o prescrizioni previste nei pareri delle Autorità Ambientali quali: Consorzio di Bonifica Veronese, nonché le prescrizioni V.Inc.A.” e di seguito riportate:

1. di mantenere invariata l'idoneità degli ambienti ricadenti nell'ambito di attuazione dell'intervento in argomento rispetto alle specie di interesse comunitario di cui è possibile o accertata la presenza in tale ambito secondo la D.G.R. n. 2200/2014 (Lycaena dispar, Triturus carnifex, Bufo viridis, Hyla intermedia, Rana latastei, Lacerta bilineata, Podarcis muralis, Hierophis viridiflavus, Zamenis longissimus, Natrix tessellata, Ixobrychus minutus, Ardea purpurea, Pernis apivorus, Circus aeruginosus, Circus cyaneus, Falco columbarius, Falco peregrinus, Himantopus himantopus, Caprimulgus europaeus, Alcedo atthis, Calandrella brachydactyla, Lanius collurio, Lanius minor, Hypsugo savii, Hystrix cristata) ovvero di garantire una superficie di equivalente idoneità per le specie segnalate e locali, coerenti con il contesto ecologico dell'area;”
2. di verificare e documentare, per tramite del Comune di Verona, il rispetto della suddetta prescrizione e di darne adeguata informazione all'Autorità regionale per la valutazione di incidenza.”

19.02 - L'istanza di Permesso di Costruire delle opere di urbanizzazione e le istanze di titolo abilitativo degli edifici, dovranno contenere le modalità di assolvimento delle prescrizioni stabilite nel Parere Motivato n.161 del 25 novembre 2015.

19.03 - Al Collaudo delle opere di urbanizzazione e al deposito degli attestati di agibilità dovrà essere allegata relazione asseverata che illustri le modalità con cui si è ottemperato alle prescrizioni contenute nel Parere Motivato VAS n.161 del 25 novembre 2015 della Commissione Regionale per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), allegato all'elaborato “Norme Tecniche di Attuazione - Variante 1”. La Ditta Attuatrice dovrà trasmettere tale asseverazione all'Autorità regionale per la valutazione di incidenza, come richiesto nel suddetto parere, e per conoscenza all'Amministrazione Comunale.