

de liberazione della Giunta provinciale n. 218
del 19.09.12
Il Segretario generale

Oggetto: Servizio Valutazione Impatto Ambientale - Commissione V.I.A. Giudizio di compatibilità ambientale sul progetto denominato "WTC Adige City: progetto di riassetto di aree urbane con superficie superiore ai 10 ha e realizzazione di un centro commerciale nell'area delle Ex Officine Adige", sito in Comune di Verona, presentato dalla ditta AIDA S.p.a., con sede legale in Corso Vittorio Emanuele II, 55 - Villatranca (VR). (art. 23 e art. 26 decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modifiche ed integrazioni).

La Giunta provinciale

Visto il decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, ad oggetto: "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali", e, in particolare, l'articolo 48 relativo alle competenze della Giunta;

Vista la legge regionale 26 marzo 1999, n. 10 e successive modifiche ed integrazioni, recante norme per la "Disciplina dei contenuti e delle procedure di valutazione di impatto ambientale" per progetti di impianti, opere o interventi individuati negli allegati alla medesima legge;

Visto il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modifiche ed integrazioni, recante "Norme in materia ambientale";

Premesso che la ditta AIDA S.p.a. ha depositato in data 15 luglio 2011, acquisita in data 15 luglio 2011 al numero 76507 di protocollo, e successivamente integrata in data 16 febbraio 2012 al numero 17569 di protocollo, la domanda ed i relativi allegati del progetto definitivo e dello studio di impatto ambientale (S.I.A.) del progetto denominato "WTC Adige City: progetto di riassetto di aree urbane con superficie superiore ai 10 ha e realizzazione di un centro commerciale nell'area delle Ex Officine Adige" sito in Comune di Verona, ai sensi dell'articolo 23 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modifiche ed integrazioni;

dato atto che l'autorità competente per la suddetta procedura di valutazione di impatto ambientale (V.I.A.) è la Provincia;

accertato che, contestualmente alla presentazione della domanda di V.I.A., la ditta AIDA S.p.a. ha provveduto, ai sensi degli articoli 23 e 24 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modifiche ed integrazioni, a pubblicare, sui quotidiani Arena e Corriere di Verona, l'avvenuta presentazione dell'istanza;

- depositare gli elaborati progettuali e lo S.I.A. presso il Comune di Verona, interessato dagli impatti; accertato inoltre che, la ditta AIDA S.p.a. ha provveduto a versare la somma di cui all'articolo 13, comma 4, della legge regionale n. 10/1999;

verificato che la ditta AIDA S.p.a. ha provveduto, ai sensi dell'articolo 15 della richiamata legge regionale n. 10/1999, alla presentazione al pubblico dei contenuti del progetto e dello S.I.A.;

dato atto che ai sensi dell'art. 24 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modifiche ed integrazioni, sono pervenute le seguenti osservazioni tese a fornire elementi conoscitivi e valutativi concernenti i possibili effetti dell'intervento:

• in data 26 marzo 2012, protocollo 32727, il Comune di Verona ha trasmesso le proprie osservazioni approvate con la delibera della Giunta Comunale n. 78 del 8 marzo 2012 tra le quali si evidenzia la non conformità urbanistica del progetto all'approvato P.I.;

Autore Paolo Malesani	Compilatore Patrizia Ruffo	Diregente Carlo Pini	Segretario generale Giuseppe Giannone
--------------------------	-------------------------------	-------------------------	--

Autore Paolo Malsani	Compilatore Patrizia Ruffo	Dirigente Elio For	Segretario generale Giuseppe Giuliano
-------------------------	-------------------------------	-----------------------	--

1) di formulare giudizio favorevole di compatibilità ambientale con prescrizioni sul progetto denominato "WTC Adige City: progetto di riassetto di aree urbane con superficie superiore ai 10 ha e realizzazione di un centro commerciale nell'area delle Ex Officine Adige" sito in Comune di Verona, presentato dalla ditta AIDA S.p.a., con sede legale in Corso Vittorio Emanuele II, 55 - Villafraanca (VR), di cui al verbale n. 321 del 14 settembre 2012 della Commissione provinciale V.I.A.

Delibera

considerato che l'istruttoria effettuata è completa e regolare e, che possano essere condivise le motivazioni espresse dalla Commissione provinciale V.I.A. con il suddetto verbale n. 321 del 14 settembre 2012;

in fase di rilascio delle successive autorizzazioni/approvazioni dovrà essere eseguita dall'Ente competente all'emissione, la verifica della sussistenza delle condizioni di cui al punto 9 del sopra richiamato art. 46 delle norme tecniche attuative del P.L.

dall'ufficio Mobilità e Traffico del Comune di Verona in attuazione della delibera del 12 settembre 2012; est ed ovest) su via Vigasio (via dell'Esperanto) e via Gioia il cui progetto dovrà essere approvato

il rilascio dell'agibilità dei fabbricati previsti dal progetto sia subordinato al collaudo delle opere infrastrutturali, a carico del proponente, relative allo sviluppo della pianura (in entrambe le direzioni

espesso sul suddetto progetto parere favorevole di impatto ambientale con le seguenti prescrizioni: visto il verbale n. 321 di registro del 14 settembre 2012, con il quale la Commissione provinciale V.I.A. ha

in data 13 settembre 2012 con protocollo n. 97300 il Comune di Verona ha trasmesso bozza di delibera con la quale la Giunta, nella seduta del 12 settembre 2012, ha preso atto ed approvato le osservazioni espresse dai coordinamenti Pianificazione Territoriale, Progettazione Urbanistica Qualità Urbana, Mobilità e Traffico, precisando che l'operatività dell'insediamento è da intendersi subordinata esclusivamente alla realizzazione delle opere inerenti la viabilità che risultano poste a carico del proponente;

presunto atto che alla luce della ulteriore documentazione sono pervenute le seguenti osservazioni tese a fornire elementi conoscitivi e valutativi concernenti i possibili effetti dell'intervento;

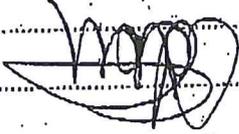
visto che in data 22 giugno 2012 con protocollo n. 68723, il Comune di Verona ha riscontrato che la documentazione integrativa presentata dalla ditta AIDA S.p.a. riporta in modo corretto le carture urbanistiche e che risulta pertanto conforme al piano degli interventi approvato con D.C.C. n. 91 del 23 dicembre 2011;

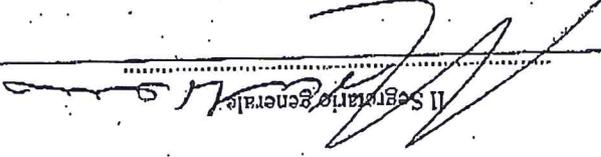
visto che in data 9 maggio 2012 protocollo 49131 e 17 maggio 2012 protocollo 53134 la ditta ha trasmesso rispettivamente le osservazioni e le integrazioni in merito alla comunicazione dei motivi ostativi;

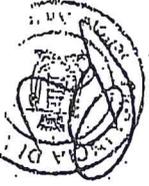
presunto atto che la ditta AIDA S.p.a. con nota del 27 aprile 2012 prot. 45508 ha richiesto una proroga del termine temporale per la presentazione delle osservazioni a seguito della comunicazione dei motivi ostativi, e che tale richiesta è stata accolta con nota protocollo 46641 del 4 maggio 2012;

presunto atto che in data 16 aprile 2012, protocollo 40874, a seguito del parere negativo sull'impatto ambientale espresso dalla Commissione Provinciale V.I.A. nella seduta del 30 marzo 2012, per incompatibilità urbanistica, la Provincia ha comunicato alla ditta i motivi ostativi all'accoglimento dell'istanza.

2) di dare atto che copia della presente deliberazione, unitamente a copia dell'estratto di verbale della Commissione provinciale V.I.A. n. 321 del 14 settembre 2012 saranno comunicate alla ditta AIDA S.p.a. e al Comune di Verona.

Perve del responsabile del servizio in ordine alla regolarità tecnica
Si esprime parere favorevole.
Data: 19.09.2012


Osservazioni sulla conformità alle leggi, allo statuto e ai regolamenti
Data: 19.09.2012
Il Segretario Generale




Il Presidente, accertata la regolare convocazione e la presenza del numero legale, dichiara aperta la seduta ed invita a trattare gli argomenti iscritti all'ordine del giorno:

* entra nel corso della seduta.

Giustificano l'assenza l'arch. Mazzon e l'arch. Peruzzi.

- | | |
|-----------|---------------------------------------|
| Presente | Ing. Carlo POLI |
| Presente | Dott. Paolo MALESANI |
| Assente | Ing. Giancarlo CUNEGO |
| Presente* | Ing. Giovanni AMANTIA |
| Presente | Dott. Simone DAL FORNO |
| Presente | Ing. Genaro DELLA ROSA |
| Presente | Dott. Martino DELLOSSEL |
| Assente | Arch. Maurizio MAZZON |
| Assente | Arch. Valerio PERUZZI |
| Presente | Arch. Luciano RAMBALDO |
| Presente | Ing. Tommaso RESIDORI |
| Presente | Arch. Federico SIGNORELLI |
| Presente | Responsabile Uff. Prov.le V.I.A. |
| Presente | Dip. Prov.le A.R.P.A.V. |
| Presente | Esperto nominato dalla Giunta Prov.le |
| Presente | Esperto nominato dalla Giunta Prov.le |
| Presente | Esperto nominato dalla Giunta Prov.le |
| Presente | Esperto nominato dalla Giunta Prov.le |
| Assente | Esperto nominato dalla Giunta Prov.le |
| Assente | Esperto nominato dalla Giunta Prov.le |
| Presente | Esperto nominato dalla Giunta Prov.le |
| Presente | Esperto nominato dalla Giunta Prov.le |
| Presente | Esperto nominato dalla Giunta Prov.le |
| Presente | Esperto nominato dalla Giunta Prov.le |

Sono presenti alla seduta i seguenti componenti:

Il giorno 14 settembre 2012 alle ore 9,30 presso la sala riunioni del Settore Ambiente della Provincia di Verona, nella sede di via delle Franceschine n. 10, si è riunita la Commissione Provinciale per la Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.), istituita ai sensi dell'art. 6 della L.R. 26 marzo 1999, n. 10 e s.m.i. I componenti della Commissione sono stati convocati in riunione plenaria, con nota prot. n. 95893 del 11/09/2012, ai sensi dell'art. 7 delle "Modalità di Funzionamento della Commissione V.I.A.", approvate dal Presidente della Provincia di Verona con decreto n. 66 del 29/08/2002.

Estratto Verbale n. 321
Seduta del 14 settembre 2012

PROVINCIA DI VERONA

Legge Regionale 26 marzo 1999, n. 10 e successive modifiche ed integrazioni

COMMISSIONE PROVINCIALE VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE



Ditta AIDA S.p.a., con sede legale in Corso Vittorio Emanuele II, 55 - Villafraanca (VR). Procedura di V.I.A., ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., relativa al progetto "WTC Adige City: progetto di riassetto di aree urbane con superficie superiore ai 10 ha e realizzazione di un centro commerciale nell'area delle Ex Officine Adige" nel comune di Verona. Discussione un centro commerciale nell'area delle Ex Officine Adige" nel comune di Verona. Discussione parere.

Il Presidente informa che il sig. Leno Boghetich in qualità di legale rappresentante della Società AIDA S.p.a. ha depositato in data 15/07/2011, acquisita agli atti con prot. n. 76507 del 15/07/2011, la richiesta che venga attivata la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. 152/2006, relativa al progetto "WTC Adige City: progetto di riassetto di aree urbane con superficie superiore ai 10 ha e realizzazione di un centro commerciale nell'area delle Ex Officine Adige" nel comune di Verona.

Ricorda che a seguito di richiesta da parte della ditta stessa ricevuta al prot. n. 86849 del 09/08/2012, in data 10/08/2012 la Commissione ha accordato la richiesta di sospensione dell'iter procedurale, (comunicazione alla ditta con nota prot. n. 88187 del 14/08/2012); con nota acquisita al prot. n. 95518 del 10/09/2012 la ditta chiede la riattivazione della procedura.

Riferisce che il progetto è stato presentato nella seduta del 27 gennaio 2012 e di aver assegnato l'istruttoria, ai sensi dell'art. 5 delle "Modalità di Funzionamento della Commissione V.I.A." approvate dal Presidente della Provincia di Verona con decreto n. 66 del 29/08/2002, al gruppo di lavoro composto dai relatori arch. Peruzzi, ing. Amantia, dott. Dal Forno, arch. Rinaldo individuando come referente l'arch. Peruzzi.

Ricorda che nella seduta del 30/03/2012, sulla base della relazione del gruppo istruttorio, la Commissione ha espresso parere negativo di impatto ambientale, mettendo in evidenza alcune criticità (comunicazione alla ditta con nota prot. n. 40874 del 16/04/2012 - motivi ostativi).

Informa che a seguito della sopra citata nota la ditta ha presentato documentazione integrativa acquisita con prot. n. 49131 del 09/05/2012 e prot. n. 53134 del 17/05/2012.

Essendo assente l'arch. Peruzzi invita uno dei commissari del gruppo incaricato ad esporre alla Commissione la relazione e proposta di parere.

L'arch. Rinaldo da lettura della relazione data 14/09/2012, che si allega al presente verbale e ne fa parte integrante e sostanziale, con la quale il gruppo istruttorio propone favorevole di impatto ambientale con prescrizioni in ordine all'intervento denominato "WTC Adige City: progetto di riassetto di aree urbane con superficie superiore ai 10 ha e realizzazione di un centro commerciale nell'area delle Ex Officine Adige" nel comune di Verona.

Il Presidente sulla scorta di quanto esposto dall'arch. Rinaldo e alla luce della discussione emersa, verificato il numero legale, mette ai voti la proposta di cui sopra che viene condivisa ad unanimità dei presenti, con il seguente voto deliberativo:

Componenti presenti	8	Poli, Malesani, Dal Forno, Della Rosa, Dell'Ossbel, Rinaldo,
Voti Favorevoli	8	Poli, Malesani, Dal Forno, Della Rosa, Dell'Ossbel, Rinaldo, Residori, Signorelli
Voti Contrari	0	

Esprimita la votazione, la Commissione V.I.A. composta dal Presidente ing. Carlo Poli, e dai Commissari presenti alla seduta, approva la proposta di parere con la quale si esprime favorevole di impatto ambientale con prescrizioni relativamente al progetto in argomento.





[Handwritten signature]
IL SEGRETARIO
Partita Runita
PROVINCIA DI VERONA

Viene da me vistato su ogni foglio per autentica.

Seguono i relativi allegati.
anteriore).

Il presente estratto di verbale, da me redatto, si compone di n. 3 fogli (stampati nella sola parte

[Handwritten signature]
IL SEGRETARIO
Partita Runita
PROVINCIA DI VERONA

F.TO IL PRESIDENTE
(ing. Carlo Poli)

Letto, approvato e sottoscritto.

Terminata la trattazione degli argomenti iscritti all'ordine del giorno, il Presidente alle ore 12.30
dichiara chiusa la riunione.

**PROVINCIA DI VERONA
COMMISSIONE PROVINCIALE VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE**

Istanza presentata da: Ditta AIDA S.p.a., con sede legale in Corso Vittorio Emanuele II, 55 - Villafraanca (VR).

Oggetto della richiesta: Richiesta di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto denominato "WTC Adige City" di nassetto di aree urbane con superficie superiore ai 10 ha e realizzazione di un centro commerciale nell'area delle Ex Officine Adige nel comune di Verona.

Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) Provinciale ai sensi dell'art.23 della L.R. 26/03/1999 n. 10 e dell'art. 23 del D. Lgs. 30/04/2006 n. 152 e successive modifiche ed integrazioni.

Istruttoria assegnata nella seduta del 20/07/2011 al gruppo di lavoro composto da:

Arch. Valerio Peruzzi (coordinatore/relatore)
 Arch. Luciano Rambaldo
 Ing. Giovanni Amantia
 Dott. Simone Dal Forno

Analisi della documentazione allegata alla richiesta, assunta ai fini dell'istruttoria:

CD contenente:

- Capitolo 1 - introduzione;
- Capitolo 2 - quadro programmatico;
- Capitolo 3 - quadro progettuale;
- Capitolo 4 - quadro ambientale;
- Progetto definitivo;
- Relazioni specialistiche;
- Sintesi non tecnica.

CD "Integrazione spontanea 2" contenente:

- Piano gestione terre e rocce da scavo post-bonifica;
- DOC.01.00-Risposte alle osservazioni della delibera di giunta comunale 78/2012;
- DOC.02.00 Osservazioni ed approfondimenti su tematiche ambientali;
- Allegato al DOC.01.00 - schede opere viabilistiche di intervento;
- Allegato al DOC.02.00 - analisi impatto viabilistico;
- Allegato al DOC.02.00 - valutazione previsionale di clima acustico.



1) LA FUNZIONE DIREZIONALE (unità di intervento 1 e 4)

Le funzioni previste

Il progetto "WTC Adige City", caratterizzato da un'elevata qualità architettonica ed alte prestazioni ambientali, prevede quindi la realizzazione di una torre per uffici, edifici residenziali (anche per edilizia convenzionata), ampi spazi destinati al verde ed al tempo libero, un nuovo insediamento commerciale, una struttura alberghiera, parcheggi interrati, per un totale di circa 138.000 mq di superficie lorda su di un'area di circa 10 ettari. L'area delle ex Officine Adige rappresenta per la città uno spazio rimasto inutilizzato dopo un processo di dismissione industriale che ha lasciato come eredità "un paesaggio dell'abbandono"; un deposito di territorio ambientale, aperto al territorio senza per questo consumare nuovi spazi. Il recupero di questa parte della città può rappresentare la vera potenzialità e la risorsa per un nuovo disegno della città, più moderna ed aperta nelle politiche territoriali promosse dall'Amministrazione comunale di Verona, che incoraggia anche la partecipazione dei privati.

Inquadramento generale

La soluzione architettonica illustrata nello SIA si discosta solo marginalmente dall'ipotesi progettuale del PUA. Non cambiano i volumi complessivi, né ovviamente le funzioni; cambia invece la posizione di alcuni edifici e l'impostazione di alcune forme architettoniche; tutti gli elementi dunque che non lasciano supporre un diverso peso degli effetti ambientali connessi; le soluzioni architettoniche ed impiantistiche presentate nello SIA consentono piuttosto di ritenere che la nuova configurazione garantisca maggiori benefici ambientali (in termini di fruibilità, minori consumi, inserimento nel contesto, etc.).

Il progetto "WTC Adige City" propone la riqualificazione dell'area produttiva dismessa delle ex Officine Adige, all'interno della Z.A.L. storica, nella zona sud del comune di Verona, in prossimità del casello autostradale "Verona Sud" dell'A4 "Brescia Padova". L'idea è quella di realizzare un modello di "città compatta", in cui sono concentrate funzioni diverse ma integrate tra di loro, riducendo le necessità di spostamenti, il consumo di risorse e di nuovi suoli, in cui gli spazi verdi ed i percorsi ciclo-pedonali diventano gli elementi chiave del disegno urbanistico e realizzano il processo di ricucitura con il resto della città. Quello che si ritiene essere uno dei punti di forza dell'iniziativa "Adige City" è proprio l'assicurare un'ampia e diversificata offerta di nuovi servizi ai cittadini ("mix funzionale") senza aumentare il consumo di suolo, realizzando dunque quel modello di città compatta su cui da anni lavora l'architetto inglese Rogers.

Il miglioramento della qualità della vita di coloro che vivono o lavorano in questo quadrante della città è legato anche ad un aumento nella disponibilità di nuove funzioni, amministrative, commerciali (piccola e grande distribuzione), sociali, ricreative e culturali, disponibilità di edilizia libera e convenzionata, anche per quelle fasce della popolazione che non accedono con facilità al mercato immobiliare, fruibilità di ampi spazi verdi (le aree verdi o comunque non edificate coprono il 27% della superficie complessiva d'intervento).

A seguito di un bando la società AIDA ha presentato una proposta per un PUA nell'area delle ex Officine Adige; dalla proposta di Accordo Pubblico Privato (A.P.P.) previsto dall'art.6 della L.R.11/2004 e presentato in data 25 maggio 2011 scaturisce direttamente il progetto architettonico in esame ed il rispettivo SIA.

Premessa ed ubicazione

A.1 - QUADRO PROGETTUALE

A - STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE (S.I.A.)

La funzione direzionale è collocata in due unità di intervento distinte e conseguentemente in due fabbricati separati e di caratteristiche dimensionali diverse:

- la torre direzionale nella zona più a Nord dell'ambito di intervento;
- il fabbricato in linea sull'angolo sud ovest dell'ambito di intervento.

La torre direzionale

La torre è completamente destinata ad uffici.

Ha una altezza, fuori terra, pari a ml. 140. Tutti i piani sono destinati ad uffici ad eccezione del piano terra che ospita, pur ritenendo nella destinazione d'uso residenziale, la hall di ingresso ed il sistema scale ed ascensori di distribuzione verticale ai piani superiori ed inferiori. Ha pianta regolare di forma triangolare e si sviluppa su n. 30 piani fuori terra più un piano "mezzanino" tra il piano terra ed il piano primo con dimensioni ridotte rispetto il piano tipo, e n. 4 piani interrati e precisamente:

- PIANO TERZA (hall di ingresso degli uffici, spazi pubblici, vani tecnici e uscite di sicurezza e sistema di distribuzione verticale);
- PIANO MEZZANINO;
- PIANO TIPO DAL PRIMO AL TRENTESIMO (uffici, blocco scale e ascensori, locali tecnici);
- PIANO TERZA;
- PIANO PRIMO, SECONDO, TERZO E QUARTO INTERRATO (parcheggi, vani tecnici; uscite di sicurezza).

Edificio in linea

L'edificio in linea nell'angolo sud est dell'ambito di intervento è completamente destinato ad uffici.

Solamente la parte del piano terra, oltre ad accogliere la hall di ingresso ed il sistema scale ed ascensori di distribuzione verticale ai piani superiori ed inferiori avrà del commerciale di vicinato e probabilmente attività di bar e/o ristorazione. Tutti i piani sono destinati ad uffici.

Ha pianta regolare a forma di L, essendo collocato sull'angolo tra le Viale delle Nazioni e Via Cagnoli.

Si sviluppa per 6 piani fuori terra con una altezza massima di ml. 24,00:

- PIANO TERZA (hall di ingresso degli uffici, spazi pubblici, vani tecnici e uscite di sicurezza e sistema di distribuzione verticale);
- PIANO TIPO DAL PRIMO AL QUINTO (uffici, sale convegni e congressi, blocco scale e ascensori, locali tecnici);
- PIANO PRIMO E SECONDO INTERRATO (parcheggi, vani tecnici; uscite di sicurezza).

2) LA FUNZIONE COMMERCIALE (unità di intervento 2): IL CENTRO COMMERCIALE

Il Centro Commerciale è inserito nell'Area Nord dell'ambito intervento denominato "WTC Adige City".

Si sviluppa su n. 2 piani fuori terra e n. 3 piani interrati e precisamente

- PIANO TERZA (galleria uso pubblico-mall; negozi; ipermercato; aree carico e scarico e parcheggi; vani tecnici e uscite di sicurezza);
- PIANO PRIMO (negozi; galleria-mall; aree carico scarico; vani tecnici e uscite di sicurezza);
- PIANO PRIMO INTERRATO (parcheggi; vani tecnici; uscite di sicurezza);
- PIANO SECONDO INTERRATO (parcheggi; vani tecnici; uscite di sicurezza);
- PIANO TERZO INTERRATO (parcheggi; vani tecnici; uscite di sicurezza).

L'edificio è caratterizzato da due prospetti principali che si affacciano sulle due strade di maggior percorrenza ovvero Viale Delle Nazioni e Via Copernico; questi affacci sono caratterizzati da ampie vetrate affinché interno ed esterno siano in continuo dialogo e la luce naturale entri all'interno del centro commerciale. Altresì, la copertura caratterizzata da una struttura in metallo sorretta da ampi pennoni che sostengono i tranti è elemento caratterizzante dei fronti stradali struttura indipendente che "fluttua" sopra il centro commerciale stesso, permettendo anche la copertura di parte dei marciapiedi pubblici. E' questo fronte su Viale delle Nazioni che, con la presenza delle torri quali forte segno di riconoscimento, si presenta come "porta alla città". Altro prospetto importante perché collegato direttamente allo stesso è l'affaccio al grande parco che

separa il centro commerciale dalla residenza e dalle altre destinazioni d'uso; questo prospetto è caratterizzato dallo stesso parco che al piano primo del centro commerciale entra all'interno ricreando uno spazio pubblico-privato continuo. Tutto il centro commerciale sarà, altresì, ampiamente illuminato dalla luce naturale grazie sempre alla copertura che è in parte opaca ed in parte aperta o trasparente. La finitura sarà in metallo, serramenti in alluminio e vetro, parti in cemento o muratura anche rivestiti in metallo o pietra.

3) LA FUNZIONE RESIDENZIALE (unità di intervento 3, 5 e 6)

La funzione residenziale è collocata in due unità di intervento distinte e conseguentemente in più fabbricati separati e di caratteristiche dimensionali, architettoniche e tipologiche diverse:
 Le torri residenziali nella zona centrale dell'ambito di intervento, caratterizzate da edilizia residenziale libera;
 I 3 fabbricati in linea sul confine sud dell'ambito di intervento, prospicienti Viale del Commercio e Via Copernico, caratterizzati da edilizia residenziale libera e pubblica.

Le torri residenziali: edilizia residenziale libera

Le torri sono esclusivamente a destinazione residenziale ad eccezione del piano terra che ospita dei negozi; sempre nell'obiettivo di ricreare il mix funzionale e di fornire più servizi all'interno dell'intervento complessivo i piani terra delle due torri ospiteranno attività come bar, banche, poste, tabacchi e giornali ovvero categorie merceologiche che soddisfino le primarie necessità dei futuri fruitori delle residenze, del parco e degli uffici e hotel. Hanno una altezza, fuori terra, pari a ml. 100. Tutti i piani hanno dimensioni uguali ad eccezione dei piani mezzanino, primo e secondo che sono leggermente rientranti rispetto la sagoma esterna dell'intera torre; proprio per dare più slancio in elevazione alla torre stessa ed avere minor impatto visivo per chi fruisce del parco pubblico, come si evince dalla sezione delle torri, queste hanno 2 piani interrati + 2 piani fuori terra (corrispondenti con la "collinetta di accesso al centro commerciale) dedicati completamente a parcheggio. La hall di ingresso è al piano quarto, dopodiché c'è il mezzanino al quinto e dal sesto la torre si allarga.

Hanno pianta regolare di forma rettangolare. Si sviluppano su n.30 piani fuori terra:

- PIANO TERRA (ingresso, scale e ascensori, negozi di vicinato, vani tecnici);

- PIANO MEZZANINO;

- PIANO TIPO DAL PRIMO AL TRENTESIMO (appartamenti, blocco scale e ascensori, locali tecnici);

- PIANO PRIMO E SECONDO INTERRATO (parcheggi, vani tecnici, uscite di sicurezza).

Edifici in linea: residenziale libero e pubblico

Gli edifici residenziali in linea, a residenza libera e pubblica sono 3.

In particolare:

- Fabbricato A: inserito nell'unità di intervento 5;

- Fabbricato B: inserito nell'unità di intervento 5;

- Fabbricato C: inserito nell'unità di intervento 6.

Hanno una altezza, fuori terra, pari a ml. 19,70. Tutti i piani hanno dimensioni uguali. Hanno pianta regolare di forma rettangolare che si ripete per 5 piani fuori terra. La distribuzione verticale è garantita da un corpo indipendente. Si sviluppano su n.5 piani fuori terra e precisamente:

- PIANO TERRA (ingresso, scale e ascensori, appartamenti, negozi di vicinato, vani tecnici);

- PIANO TIPO DAL PRIMO AL QUINTO (appartamenti, blocco scale e ascensori, locali tecnici);

- PIANO PRIMO E SECONDO INTERRATO (parcheggi, vani tecnici, uscite di sicurezza).

4) LA FUNZIONE RICETTIVA (unità di intervento 4): HOTEL

La funzione ricettiva è collocata in un unico fabbricato prospiciente Viale delle Nazioni tra l'edificio uffici in linea ed il Centro Commerciale con attacco est ovest. L'edificio in linea è completamente destinato ad Hotel. Ha una altezza, fuori terra, pari a ml. 24,00. Propone la stessa altezza ed arretramento dell'ultimo piano come realizzato nell'edificio ad uffici in linea a L che si presenta sulla stessa cortina edilizia. Solamente la parte del piano terra, oltre ad accogliere la hall di ingresso

- 1) P.T.R.C. - Piano Territoriale Regionale di Coordinamento;
- 2) P.A.Q.E. - Piano d'Area Quadrante Europa;
- 3) P.T.C.P. - Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Verona;
- 4) P.R.G. - Piano Regolatore vigente del comune di Verona;
- 5) P.A.T. - (nuovo) Piano di Assetto del Territorio comune di Verona;
- 6) P.I. - Piano degli Interventi;
- 7) P.U.A. - Piano Urbanistico Attuativo;
- 8) Piano stralcio per l'assetto idrogeologico del fiume Adige (PAI);

Gli strumenti di piano necessari per verificare la coerenza programmatica dell'opera in esame risultano essere:

A.2 - QUADRO PROGRAMMATICO

I bacini di sosta di prevista realizzazione si localizzano per la totalità di posti auto previsti a livello interrato, evitando alcun tipo di sosta a raso. Questo permette un migliore uso dello spazio urbano e garantisce una maggiore vivibilità dei luoghi. I punti di accesso ai bacini di sosta interrati si localizzano in prevalenza su viale del Commercio, via Cagnoli e via Copernico che attualmente risultano essere gli assi con i minori carichi in termini di flussi veicolari e livelli di congestione.

6) I PARCHEGGI

(costituite da materiale naturale come corteccia, sabbia e ghiaia).
attività periodiche o permanenti ed essere attrezzata con aree deputate alla sosta e al gioco centro commerciale e che termina al centro del parco, in una "piazza" verde che potrà ospitare definizione di una grande rampa verde che convoglia i flussi pedonali verso il primo piano del residenziali, gli uffici, l'hotel e il mall commerciale. Il disegno del parco prende forma grazie alla Il parco urbano ad uso pubblico, è il cuore dell'intervento, su cui si affacciano gli edifici rafforzando gli assi di percorrenza e la struttura urbana del comparto.
sistema del verde esistente: gruppi di filari delimitano marciapiedi e percorsi ciclopedonali, arborei (Via Copernico) e arbustivi (Via delle Nazioni) e di incrementare le connessioni con il Nelle aree perimetrali si è potenziato il verde stradale con l'impianto di nuovi esemplari

interrando nei punti strategici di accesso.
parco rimane separato dalla strada e dalle rampe da un sistema di aiuole alberate, che si parcheggio sotterranei; il percorso promiscuo ciclopedonale che dalla piazza a nord arriva fino al del nuovo intervento. Un sistema di rampe parallele all'asse stradale veicola il traffico di accesso ai in continuità con l'asse stradale esistente, rileggendo la nuova sezione stradale prevista per il tratto intervento, lungo Via delle Nazioni e Via Copernico; il boulevard lungo Via delle Nazioni si pone piani interrati dei parcheggi. Dalla piazza si snodano i due boulevard che perimetrano l'area di con aree disponibili per installazioni temporanee. Nel lato a nord est un sistema di rampe conduce al servizio della collettività; sarà attrezzata con elementi di arredo urbano (sedute, illuminazione..) e centro commerciale e alla torre di uffici; è immaginata come una piazza quale futuro spazio a nuovo intervento, rappresenta l'accesso privilegiato dei flussi provenienti da nord per l'ingresso al nord, i boulevard laterali, le corti tra gli edifici a sud. La piazza dell'headquarter, punto focale del Lo spazio pubblico attrezzato è caratterizzato da alcuni temi principali: la piazza dell'headquarter a

5) GLI SPAZI APERTI, IL VERDE STRADALE E IL PARCO

ed il sistema scale ed ascensori di distribuzione verticale ai piani superiori ed inferiori avrà del ad Hotel. Ha pianta regolare di forma rettangolare ed una altezza massima di ml. 24,00. Si sviluppa su n.6 piani fuori terra e n. 2 piani interrati e precisamente:
□ PIANO TERZA (hall di ingresso dell'hotel, spazi pubblici; vani tecnici e uscite di sicurezza e sistema di distribuzione verticale);
□ PIANO TIPO DAL PRIMO AL QUINTO (camere, blocco scale e ascensori, locali tecnici);
□ PIANO PRIMO E SECONDO INTERRATO (parcheggi; vani tecnici; uscite di sicurezza).

- 9) Piano di tutela acque della Regione Veneto (PTA);
 10) Rete Ecologica Natura 2000;
 11) Parco dell'Adige;
 12) Piano faunistico venatorio;
 13) Piano energetico Provinciale di Verona;
 14) Piano energetico ambientale comunale (PEAC) e Piano d'Azione comunale sull'energia sostenibile (PAES);
 15) Piano di gestione dei rifiuti urbani della Provincia di Verona;
 16) Piano d'Ambito dell'ATO Veronese;
 17) Piano di Tutela e Risamento dell'Atmosfera (PRTA);
 18) Piano di azione e risanamento della qualità dell'aria del Comune di Verona;
 19) Piano di zonizzazione acustica del Comune di Verona;
 20) Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Verona (PGTU).
- 1) e 2) Il Progetto in esame presenta un ALTO livello di coerenza con il PTRC e più nello specifico il PAQE (soprattutto in relazione al rimando alla pianificazione di livello comunale per la riorganizzazione delle aree, la riqualificazione del "Cardo Massimo", disegno di quinte edilizie, impermeabilizzazione dei suoli, miglioramento collegamenti trasportistici).
 3) Il Progetto in esame presenta un livello di coerenza MEDIO con il PTPC.
 4) Il Progetto in esame presenta un livello BASSO di coerenza: il PRG vigente, ormai datato, individua l'area di intervento ancora come Zona Industriale.
 5) Il Progetto in esame presenta un ALTO livello di coerenza con le strategie del PAT: l'intervento proposto rientra in una strategia volta al recupero di suoli degradati e dismessi, attraverso interventi sostenibili ed integrati con lo sviluppo strategico del Masterplan Verona Sud.
 6) Il Progetto in esame presenta un ALTO livello di coerenza con le strategie del PI: l'intervento proposto rientra in una strategia per il recupero di suoli degradati e dismessi, attraverso interventi sostenibili ed integrati con il Masterplan Verona Sud.
 7) Si rileva un ALTO livello di coerenza con il PUA, da cui del resto scaturisce direttamente il progetto architettonico.
 8) Il Progetto presenta un ALTO livello di coerenza con il PAI. L'area d'intervento non rientra infatti in aree a rischio idrogeologico o a pericolosità idraulica.
 9) Il progetto in esame prevede il prelievo di acque sotterranee e la reimmissione nella stessa falda (che devono essere autorizzate dalla Provincia di Verona). Il livello di coerenza risulta essere quindi MEDIO.
 10) e 11) e 12) Il Progetto in esame presenta un ALTO livello di coerenza con il Piano per la Rete Natura 2000, in quanto non sono previste influenze significative sulle aree SIC e ZPS. Il Progetto presenta un ALTO livello di coerenza con il Piano del Parco dell'Adige, in quanto non sono state individuate influenze significative.
 13) Il Progetto in esame presenta un ALTO livello di coerenza con il Piano.
 14) Il Progetto in esame presenta un ALTO livello di coerenza con il Piano.
 15) Il Progetto in esame presenta un ALTO livello di coerenza con il Piano.
 16) Il Progetto è COERENTE con il Piano.
 17) Il Progetto in esame propone un ALTO livello di coerenza con le strategie del PRTA. L'intervento prevede infatti interventi di mitigazione e sostenibilità a contrastare le criticità.
 18) Il Progetto in esame è COERENTE con le strategie del Piano comunale. L'intervento prevede infatti interventi di mitigazione e sostenibilità a contrastare le criticità.
 19) Il Progetto in esame presenta un MEDIO livello di coerenza. Il Progetto in esame è PARZIALMENTE COERENTE con il Piano. Infatti il progetto, di natura commerciale, ricade in classe V: zona prevalentemente industriale.

20) Il Progetto in esame presenta un ALTO livello di coerenza con il Piano. In sintesi dunque si rileva una sostanziale coerenza tra l'iniziativa proposta e l'insieme di documenti di programmazione e pianificazione a livello territoriale e locale, inclusa quella di settore, soprattutto per quanto riguarda i criteri di riqualificazione e ri funzionalizzazione urbanistica, l'adeguamento della viabilità ed il miglioramento dell'accessibilità (anche in termini di una maggiore funzionalità dei servizi di TPL), una maggiore dotazione di spazi verdi attrezzati, l'adozione di criteri per ridurre consumi energetici ed idrici, la produzione di rifiuti, etc.

A.3 - QUADRO AMBIENTALE

A.3.1 - Impatti sull'atmosfera

a) in fase di cantiere

Gli impatti principali previsti in fase di cantiere sono legati alla previsione di lavorazioni che comportano l'innalzamento di polveri, quali la demolizione e la realizzazione delle opere edili. Inoltre l'inquinamento atmosferico sarà maggiorato dalla presenza di traffico da mezzi pesanti che trasportano materiale dal cantiere verso impianti di smaltimento e recupero (nella fase di demolizione e di scavo) e dalle aree di prelievo dei materiali utilizzati nell'opera di progetto, verso il cantiere.

Mitigazione.

Durante le fasi di cantiere sarà necessario mettere in atto tutti gli accorgimenti conosciuti per limitare la dispersione di polveri in atmosfera, quali l'utilizzo di sistemi di innaffiamento, per depositare la polvere a terra, bagnare le piste di cantiere, utilizzare sistemi di copertura dei materiali polverosi depositati nelle aree logistiche cantiere e trasportati dai camion.

b) in fase d'esercizio

L'inserimento nel territorio urbano di nuovi poli attrattori può generalmente determinare un significativo impatto sul sistema viario locale, identificabile nell'aumento dei volumi di traffico caratteristici della zona indotto dai flussi indotti in origine e in destinazione, ed un conseguente potenziale peggioramento della qualità atmosferica. Nello Studio di Impatto Ambientale sono stati eseguiti dei modelli di simulazioni per osservare come la concentrazione di sostanze inquinanti in atmosfera vari rispetto alla situazione attuale. Dall'analisi dei modelli si è potuto osservare che l'inquinamento aumenta in relazione all'aumento del traffico veicolare, ma che dall'anno 2015 al 2020 è possibile un miglioramento in conformità con l'applicazione di misure stradali previste dall'Amministrazione pubblica (quali la previsione della filovia e il ribaltamento del casello autostradale e ingrosso in tangenziale VR Sud). Per quanto riguarda gli impianti tecnologici previsti a servizio dell'opera di progetto, essi sono stati studiati in maniera da minimizzare le fonti di inquinamento, in sintonia con gli obiettivi previsti nel Piano Energetico Comunale e Provinciale di Verona. E' prevista infatti la realizzazione di impianti a scambio termico a servizio dei diversi comparti. Questi impianti sfruttano energia rinnovabile "pulita", contribuendo quindi alla riduzione della produzione di anidride carbonica ad un livello globale.

Un altro aspetto interessante analizzato è la collocazione dell'opera nel contesto limite tra area residenziale e area industrializzata, per poter analizzare le fonti di pressione esercitate da industrie presenti nella zona sulle residenze di progetto. Sono state individuate le industrie aventi autorizzazione alle emissioni atmosferiche. Per esse, come riportato nei documenti di autorizzazione alle emissioni depositate negli uffici provinciali, vengono fissati i limiti massimi di emissione delle diverse sostanze gassose prodotte dalle lavorazioni effettuate.

A.3.2 - Impatti sul suolo e sottosuolo

Dalla Valutazione di compatibilità Idraulica e Idrogeologica del PVA si ricava che l'intervento in oggetto si classifica come a "Modesta impermeabilizzazione potenziale" (intervento che comporta un incremento della impermeabilizzazione della superficie inferiore a 0,1 ha rispetto lo scenario attuale) e che lo stesso non prevede lo scarico delle acque meteoriche verso un corpo recettore in quanto lo smaltimento di quest'ultimo avverrà attraverso la dispersione nel terreno con l'ausilio di pozzi perdenti. Le indagini geologiche ed ambientali per la caratterizzazione del sottosuolo del sito sono state svolte nell'area in esame dalla Società Demiced e hanno accertato il rispetto dei limiti della tabella I col. B del D. Lgs. 152/06, relative ai suoli con destinazione d'uso di tipo industriale classificando il sito come non contaminato salvo alcuni casi di contaminazione puntuale in corrispondenza di cisterne interrate (idrocarburi pesanti >12 1490 mg/kg) e di un pozzo perdente (Piombo 1270 mg/kg, Zinco 2510 mg/kg, Idrocarburi pesanti >12 3340 mg/kg).

Il Piano Urbanistico Attuativo prevede che una parte dall'area venga riconvertita ad uso di tipo direzionale/commerciale, mantenendo quindi gli attuali standard di riferimento per la qualità dei terreni stabiliti dalla tabella I/B, mentre una vasta porzione meridionale sarà riconvertita ad un uso residenziale/verde pubblico. Questa revisione comporterà l'adozione dei limiti di concentrazione più restrittivi della tabella I/A con la conseguenza che una vasta area presenterà una contaminazione provocata da: Stagno, Zinco, Piombo, Rame, Idrocarburi pesanti, IPA, PCB. La suddetta contaminazione tuttavia interessa solamente gli strati di terreno più superficiali spingendosi fino ad una profondità massima di 2,20 m dal piano campagna.

Per quanto riguarda il materiale di risulta dalle opere di scavo verrà in parte conferito a discarica ed in parte riutilizzato in cantiere. Coerentemente con quanto previsto dalla vigente normativa in materia di gestione dei siti inquinati e della D.G.R. V. 2424/08 (art. 1.5 dell'allegato A "utilizzo di terre e rocce provenienti da aree oggetto di procedure di bonifica") nell'ambito del progetto di bonifica verranno individuate le tecnologie e le modalità di smaltimento più idonee, minimizzando lo smaltimento in discarica dei terreni contaminati e favorendo il reimpiego delle frazioni non contaminate. Per i settori dell'area non contaminati si procederà al reimpiego dei materiali di scavo come inerti per la formazione di rilevati, terrapieni e/o come inerti per il confezionamento di calcestruzzo. Le modalità di reimpiego saranno condotte nel rispetto dei criteri tecnici e procedurali stabiliti dalla D.G.R. V. 2424/08.

Le azioni di scavo, in particolare per l'allestimento delle nuove strutture richiedono asportazione di consistenti volumi di terreno. La presenza stessa delle opere costituisce una azione relativamente impattante, in parte per l'ampia superficie interessata, in parte per la profondità delle opere di fondazione. Inoltre sono possibili inquinamenti del suolo a causa di sversamenti accidentati di sostanze inquinanti durante le operazioni di cantiere e durante le operazioni di bonifica del materiale inquinato e dei rifiuti.

Mitigazione.

A mitigazione dell'inquinamento del suolo, è necessario prendere tutte le precauzioni necessarie durante la fase di cantiere per evitare sversamenti di prodotti di stoccaggio nel suolo e sottosuolo. Si ritiene necessario adottare tutte le tecnologie conosciute per ridurre la quantità e il prelievo di risorse dal sistema naturale, privilegiando materie prime e seconde e utilizzando materiali ecomcompatibili che riducano il consumo del suolo e del sottosuolo con l'apertura di cave e l'asportazione di terreno agrario con una evidente pregiudizio per l'ambiente, il paesaggio e la salute pubblica. Per quanto riguarda la fase di esercizio dell'intervento di progetto, si ritiene necessario adottare accorgimenti atti alla riduzione dei rifiuti prodotti che altrimenti sarebbero convogliati in discariche e che contribuirebbero al consumo complessivo di suolo (introducendo la necessità di realizzare nuove discariche). In particolare sarà necessario incentivare l'utilizzo di contenitori e imballaggi in materiali riciclabili ed ecomcompatibili, tali da ridurre la quantità di rifiuti non differenziabili che andrebbero smaltiti in discariche, contribuendo quindi al consumo di suolo.

Il sottosuolo nell'area è costituito da un acquifero superficiale libero caratterizzato da ghiaie sabbiose talvolta con una presenza di matrice limosa e da acquiferi più profondi artesiani costituiti da livelli permeabili ghiaiosi e/o sabbiosi alternati a livelli impermeabili argillosi e limosi. L'area in studio insiste su una verticale la cui idrogeologia sotterranea coincide con il passaggio dal sistema indifferenziato tipico dell'alta pianura veronese con litologie granulari ad un sistema di acquiferi artesiani costituiti da litologie permeabili granulari intervallati da interstrati semipermeabili, impermeabili.

I possibili impatti sull'acqua di falda collegati alla presenza dell'impianto a scambio termico si riferiscono a variazioni di temperatura generate dalla reimmissione, attraverso i pozzi di scarico, di acqua ad una temperatura diversa rispetto a quella presente nella falda. Infatti, l'acqua sarà prelevata alla temperatura di 12,5°C (temperatura dell'acqua di falda) e sarà reimmissa con una temperatura avente uno scostamento massimo di 5°C (pari a 17,5°C in estate e 7,5°C in inverno). Un altro tipo di impatto è collegato alla variazione di livello della falda, che subirà un abbassamento laddove viene prelevata e un innalzamento di falda laddove viene scaricata. La distribuzione dei pozzi è stata studiata in modo da garantire che lo scambio termico non vada ad interferire con la qualità dell'acqua di falda. Sono infatti state studiate le interferenze che possono nascere a livello di falda sia dal punto di vista dell'anomalia termica generata, sia dal punto di vista dell'innalzamento e abbassamento della falda.

L'allestimento del cantiere, i collegamenti tra comparti e il ripristino della zona di cantiere producono un impatto lieve sulla qualità delle acque sotterranee. Il valore, comunque negativo, attribuito a questi impatti è dovuto alla elevata permeabilità dell'acquifero e alla ridotta soggettività che rendono immediato il raggiungimento della falda da parte di potenziali inquinanti dovuti a sversamenti e/o perdite da parte di serbatoi o sistemi presenti nelle aree di cantiere. Si ritiene comunque che la falda interessata dall'eventuale inquinamento sia quella superficiale che è comunque isolata dalla seconda falda profonda. La profondità del piano di posa delle fondazioni fa sì che possano esserci delle limitate perturbazioni della falda.

Mitigazione.

Essendo l'area di alta vulnerabilità per gli acquiferi sotterranei esiste necessariamente un rischio potenziale intrinseco per le acque sotterranee tuttavia l'area, risultata, durante la fase di esercizio, per gran parte impermeabilizzata, in particolare nelle aree altrimenti più esposte a rischio. Inoltre qualsiasi inquinante presente verrà canalizzato e convogliato nel sistema di raccolta delle acque. È stato inoltre analizzato l'impatto potenziale sul deflusso e sulla temperatura della falda generato dalla presenza dei pozzi di prelievo e di restituzione a servizio dell'impianto a scambio termico. Dai modelli realizzati risulta del resto che i campi pozzi idropotabili di Acque Veronesi posti a valle dell'impianto, che prelevano acqua da livelli posti a quote diverse separati fisicamente da potenti strati argillosi impermeabili, non risentiranno degli effetti di tali prelievi e restituzioni, per il limitato raggio di influenza delle perturbazioni termiche e di flusso. La presenza di uno strato argilloso impermeabile isola l'acquifero superficiale impedendo la propagazione di inquinanti verso il secondo e il terzo acquifero. Durante la realizzazione delle fondazioni dovranno pertanto essere attuati gli accorgimenti necessari a disposizione della tecnica di costruzione attuale, previsti nel paragrafo relativo alle mitigazioni per evitare passaggi di inquinanti verso gli acquiferi profondi.

b) Acque superficiali

È stata esaminata la possibilità di rischio idrogeologico attraverso lo studio delle cartografie redatte dall'Autorità di bacino. Si ritiene che l'area non sia interessata dal rischio idraulico legato alla presenza del fiume Adige. Il rischio idraulico potrà essere connesso all'impermeabilizzazione del suolo e alla gestione delle acque meteoriche.

Nella delibera di Giunta del 20/5/2009 l'Amministrazione chiedeva di sviluppare un progetto per un nuovo sistema di smaltimento delle acque reflue, in considerazione del fatto che già nella situazione attuale la rete fognaria evidenzia criticità. Acque Veronesi ha anche ritenuto opportuno studiare una trasformazione della rete acquedottistica. I modelli discussi con Acque Veronesi permettono di andare a colmare le mancanze attualmente esistenti sul territorio e dimensionare correttamente la rete idrica. Per quanto riguarda il sistema fognario, a causa delle grosse dimensioni dei collettori e del loro posizionamento in strade già densamente popolate di servizi e sottoservizi rende difficile pensare a degli interventi strutturali sugli stessi. La soluzione pensata è la separazione delle acque meteoriche in alcuni rami della rete in modo da sgravare il carico. Inoltre saranno pensati rami di sola rete nera a cui allacciare tutti gli utenti e lasciare la funzione di rete bianca ai vecchi rami che andranno poi collettati sull'esistente rete bianca. Il Progetto "Wtc Adige City" prevede un sistema di raccolta delle acque reflue, con un allacciamento alla fognatura comunale, e sistemi per la riduzione dei consumi idrici (è stato previsto il recupero di gran parte delle acque meteoriche, al fine del loro utilizzo per usi irrigui e per l'alimentazione delle cassette WC dei singoli edifici).

A.3.4 - Impatti su flora e vegetazione

a) in fase di cantiere

In fase di cantiere non si rilevano impatti significativi sulle componenti flora/vegetazione locale. Tale considerazione si basa sul fatto che, nell'immediato intorno dell'area progetto, non sono presenti elementi vegetazionali di particolare pregio.

b) in fase d'esercizio

La prevista sottrazione delle alberature presenti all'interno dell'area di sito (in prevalenza Cedri e Pini neri e strobili) verrà ampiamente compensata, in fase di realizzazione del verde di progetto, dalla messa a dimora di numerose essenze arboree che si svilupperanno all'interno di un Parco Urbano esteso su una superficie di circa 28.000 mq. Il valore complessivo attribuibile all'impatto della sottrazione di alberature, in fase di esercizio, è quindi da ritenersi trascurabile.

A.3.5 - Impatti sulla fauna

a) in fase di cantiere

La fauna presente nelle immediate vicinanze è costituita da specie sinantropiche legate prevalentemente ad ambienti antropizzati e quindi tolleranti i disturbi antropici generati dal traffico e dagli apparati meccanici. L'impatto generato in questa fase può essere quindi considerato trascurabile.

b) in fase d'esercizio

In fase di esercizio l'impatto più rilevante potrebbe essere costituito dalla struttura stessa del nuovo complesso Adige City. La struttura edilizia nel suo complesso potrebbe configurarsi come una barriera allo spostamento delle specie terrocole all'interno del tessuto urbano già in sé poco biopermeabile. Al contrario delle grandi infrastrutture viarie, si tratta comunque di un ostacolo puntiforme, facilmente superabile e certamente, visto il contesto in esame, non in grado di alterare la permeabilità complessiva del territorio.

La riconfigurazione del sistema di trasporto pubblico prevede l'inserimento di tre nuove linee floviarie. Il progetto Adige City beneficerà del nuovo servizio di trasporto dall'elevata frequenza

auto.
 pertinenziali dedicati al centro commerciale in grado di gestire i flussi di oltre 2500 posti sistema composto da due ingressi/due uscite oltre a una serie di rampe per i parcheggio di rampe rappresentano un elemento chiave per la strategia di mobilità; è stato ipotizzato un Sistema di accessibilità al progetto. Il sistema d'accessibilità e la disposizione del sistema modo da evitare sovrapposizioni di percorsi e ridurre le criticità sui nodi più congestionati.

(c) Provenienze e bacino d'utenza. È necessario gestire in maniera ottimale gli accessi al sito, in l'area.

Le previsioni di nuove connessioni infrastrutturali cambieranno radicalmente le relazioni con sulle due arterie principali che lambiscono l'area di progetto. Il ribaltamento del casello e nei tre scenari considerati nello studio citato, mostrano un aumento del volume di traffico

(b) Compatibilità con gli scenari futuri. Le future previsioni del traffico a Verona espresse generazione veicolare del progetto in particolare sui nodi della rete.

(a) Aree/intersezioni/nodi critici, sono state delineate azioni mirate per limitare l'impatto della progettuali:

necessità
 considerazioni, vincoli e parametri relativi a dinamiche di mobilità a scala ampia e a delle

una serie di

Le scelte strategiche che hanno indotto a presentare una serie di interventi sulla rete si basano su intersezioni le maggiori criticità in caso di incremento dei flussi veicolari.

azioni puntuali localizzate in prevalenza sui nodi, ovvero gli elementi che presentano alle comunale. Da un punto di vista concettuale, gli interventi si definiscono come una serie di mantenere maggiore coerenza con le previsioni di trasformazione indicate dall'amministrazione progetto architettonico, le proposte d'intervento intendono ottimizzare la capacità della stessa per ipotizzare una serie di interventi sulla viabilità di contorno. In linea con la filosofia generale del Per rendere sostenibile l'aumento dei nuovi traffici indotti sulla rete locale, si è reso necessario

b) in fase d'esercizio

una media 108 viaggi giornalieri per la durata prevista 90 giorni lavorativi.
 La previsione quindi di un movimento giornaliero con mezzi di capacità di 30 m3 impone

finitivo dell'esistente alle esigenze del progetto.
 cantere stesso. Unici interventi infrastrutturali sono quelli previsti a progetto per l'adeguamento de- evitare, almeno per la fase di cantiere la realizzazione di una specifica viabilità a servizio del all'autostrada A4 ed alla tangenziale sud di Verona. Tale collocazione permette quindi di viabilità: la viabilità in ingresso/uscita dalle aree di intervento trova direttamente accesso La collocazione dell'area di intervento consente un rapido accesso dalle principali arterie

a) in fase di cantiere

A.3.7 - Impatti sulla viabilità

Per quanto riguarda le tabelle che legano gli effetti agli impatti prodotti valgono le stesse considera- zioni fatte per le componenti flora/vegetazione e fauna.

b) in fase d'esercizio

Per quanto riguarda le tabelle che legano gli effetti agli impatti prodotti valgono le stesse considera- zioni fatte per le componenti flora/vegetazione e fauna.

a) in fase di cantiere

A.3.6 - Impatti sugli ecosistemi

Durante la fase di cantiere gli impatti principali sulla salute pubblica sono costituiti principalmente dalle dispersioni di polveri durante le lavorazioni, che possono provocare alterazioni alle vie respiratorie, e l'inquinamento acustico, con conseguenti disturbi sulle normali attività giornaliere, prodotto utilizzando i mezzi rumorosi di cantiere. Si ritiene pertanto che debbano essere adottate tutte le precauzioni per limitare la dispersione delle polveri in atmosfera e la rumorosità del cantiere. Un occhio di riguardo alla corretta delimitazione e segnalazione del cantiere (di giorno e di notte), soprattutto in prossimità delle intersezioni stradali e un'attenta pianificazione dei flussi di veicoli pesanti affluenti al cantiere, sarà necessaria per ridurre la possibilità di situazioni che vadano ad incidere sulla sicurezza del cittadino.

a) in fase di cantiere

A.3.9 - Impatti sulla salute pubblica e contesto socio-economico

I risultati delle simulazioni effettuate relativamente allo scenario di progetto a "medio termine", stradali della zona indagata, presso i ricettori sensibili analizzati, variabile da 0,2 a 2,5 dB(A). Per la tipologia dell'opera di progetto si prevede un utilizzo prevalentemente nel periodo diurno di riferimento, ragione per cui l'aumento del traffico veicolare stimato nel periodo diurno di riferimento è il conseguente aumento della rumorosità da transiti veicolari non significativo rispetto alla composizione del clima acustico attuale.

b) in fase d'esercizio

Durante tutte le fasi di realizzazione delle opere, le aree di intervento saranno completamente segregate dalle aree esterne e non oggetto di intervento. L'inizio delle attività prevede un inizio sfalsato delle opere. Tale successione di fasi consente una drastica diminuzione dei flussi di traffico legati al cantiere nel lungo periodo, concentrando la maggior parte della movimentazione pesante (allontanamento materiale di risulta delle demolizioni e delle opere di scavo) nelle prime fasi di cantiere. L'esistenza di un cantiere con presenza consistente di mezzi pesanti (abitazioni, scuole, monumenti ecc.) posti nelle vicinanze. La trasmissione attraverso il suolo di onde di pressione potenzialmente nocive potrà esserci anche nei casi in cui si prevederanno azioni particolari quali battipalo, sbanca-menti con esplosivi ecc.

a) in fase di cantiere

A.3.8 - Impatti dovuti al rumore e alle vibrazioni

(si prevedono corse ogni 10 min. nell'ora di punta) che garantirà connessione diretta con la stazione di P.ta Nuova e il centro storico dir. Nord e il parcheggio scambiatore di prevista realizzazione in corrispondenza del casello autostradale. Questo permette di abbassare la dipendenza del mezzo privato per spostamenti sistemati all'interno dell'area urbana. L'investimento delle fermate e delle corsie riservate al transito dei mezzi come identificato del Piano degli interventi. Il PI prevede anche l'inserimento di un itinerario ciclopedonale di connessione con il centro città. Un secondo itinerario di connessione trasversale si localizzerà sul sedime del vecchio raccordo ferroviario ZAT. La riconfigurazione viabilistica prevederà la realizzazione di un nuovo asse ciclopedonale anche sul fronte di via Copernico così da raccordare le due green way principali e garantire relazioni al quartiere di Borgo Roma ed i relativi servizi di vicinato in esso presente. La realizzazione di tratti di piste ciclopedonali predisposte all'integrazione con le piste in previste dal P.I.

Nella fase di esercizio rischi per la salute della popolazione sono principalmente collegati al traffico che verrà ad instaurarsi nella zona e che quindi produrrà emissioni atmosferiche e di rumore. Non vi sarà aumento dell'inquinamento elettromagnetico rispetto alla situazione attuale in quanto tutte le linee elettriche previste saranno interrate e i vincoli delle distanze di riferimento rispetto alle sorgenti di inquinamento elettromagnetico (ad alta e bassa frequenza) sono rispettate. Dal punto di vista economico la realizzazione del nuovo centro commerciale di Verona non determinerà alcun incremento della superficie di vendita e quindi della densità commerciale, in quanto l'intera superficie di vendita di mq 25.000 deriverà dall'accorpamento di medie e grandi strutture già esistenti ed operanti da almeno tre anni, nel territorio del Comune di Verona. L'unica differenza rispetto alla situazione preesistente a tale accorpamento della superficie di vendita è che il nuovo centro commerciale, sarà un'unica grande struttura di vendita e quindi con una capacità attrattiva superiore (bacino fino a 30 minuti auto) rispetto alle medie e grandi strutture di vendita che si andranno ad accorpate e che presenteranno tutte una superficie di vendita inferiore al nuovo centro commerciale (25.000 mq). Quindi a fronte di un limitato ed occasionale aumento del traffico in particolari periodi dell'anno (festività natalizie) e tenuto conto che la maggior parte degli utenti del futuro centro commerciale è già presente nella rete vi sono anche dei benefici. Tra questi ci sarà la riduzione del fenomeno del cosiddetto "pendolarismo commerciale", ovvero lo spostamento degli abitanti di Verona verso i comuni e le Province limitrofi alla ricerca di una struttura simile in grado di soddisfare le loro esigenze, la riqualificazione di un'area degradata, la creazione di un indotto economico positivo legato alle forniture del nuovo centro commerciale e nessun incremento della densità commerciale.

Infine occorre sottolineare l'aumento occupazionale, prevista in circa 1.000 nuovi posti di lavoro, che determinerà l'apertura del nuovo centro commerciale in una situazione di congiuntura economica-occupazionale estremamente negativa.

A.3.10 - Impatti sulle energie e risorse naturali

Energia

All'interno del progetto è previsto l'utilizzo di fonti di energia rinnovabile. In particolare è prevista l'installazione di un impianto fotovoltaico avente le caratteristiche imposte dalla Normativa. Per il funzionamento dell'impianto di riscaldamento invernale e del riscaldamento estivo, è prevista la realizzazione di impianti a scambio termico. Tale tecnologia sfrutta la temperatura costante della falda acquifera per scambiare calore con un liquido di circolazione, e attraverso un sistema a pompa di calore viene collegata all'impianto di raffrescamento e condizionamento. Il progetto prevede la realizzazione di pozzi di prelievo, posti alla stessa profondità e con la stessa portata emunta, e pozzi di scarico distribuiti lungo il perimetro dell'area di competenza del centro commerciale, della torre e dell'area residenziale.

Risparmio idrico

Dal punto di vista dei consumi idrici sono state progettate una serie di tecnologie che consentiranno il risparmio e riutilizzo della risorsa idrica.

Produzione di rifiuti

Dovranno essere studiate tutte le tecnologie per ridurre la produzione di rifiuti, soprattutto in relazione alle attività del Centro Commerciale e delle strutture direzionali, avendo come priorità la riduzione di imballaggi e l'utilizzo di materiale riciclabile.

A.3.11 - Impatti sul paesaggio

Nel complesso il paesaggio si presenta artificializzato con presenza di edifici commerciali e di edifici moderni di tipologia industriale. Le principali trasformazioni del territorio sono riconducibili all'attività industriale e commerciale. Nel settore meridionale l'ambiente è pesantemente intaccato dai processi evolutivi che nei decenni scorsi hanno modificato la fascia dell'alto e medio agro veronese quali lo sviluppo insediativo della periferia di Verona e dei Comuni confinanti (principalmente insediamenti produttivi) e la dotazione infrastrutturale

(autostrada A4, sistema delle complanari, ecc, ecc). Riguardo al sito oggetto dello studio sono presenti recenti urbanizzazioni contenenti edifici produttivi moderni.

Le viste dagli edifici panoramici sulle Torricelle alle spalle di Verona (Castel san Pietro, Terrazza dell'Istituto Don Calabria) e dalla Torre dei Lamberti in Piazza dei Signori, mostrano come gli edifici in progetto apportino parziali modifiche al fondale pianeggiante in direzione Verona Sud, San Giovanni Lupatoto, Legnago, interferendo comunque con uno skyline totalmente pianeggiante, in cui le torri emergono come veri e propri punti di riferimento visuale, come elementi di orientamento della vista e dello spostamento.

Il segno verticale dei grattacieli, innovativi rispetto al tessuto consolidato, rende il quartiere di accesso alla città capace di reinventarsi, ridefinendo i paesaggi e i percorsi in un'ottica di restituzione di un'immagine complessiva che tenga conto dell'intera pluralità di storie di cui la città stessa è fatta, (non solo quella più lontana nel tempo), come è normale che accada nelle realtà urbane di respiro internazionale.

Valutazione degli impatti

Si può verificare come era logico presumere che l'impatto temporaneo in fase di cantiere è sicuramente negativo rispetto alla situazione attuale (in assenza di cantiere). Tale situazione negativa risulta essere legata alla durata del cantiere.

Invece in fase di esercizio l'impatto del progetto stimato all'anno 2015 è risultato essere di entità trascurabile, il quale potrà essere sicuramente migliorato grazie all'attuazione e completamento delle opere di mitigazione previste dal PUA.

Per la fase di cantiere ci si riferisce ovviamente a tutti gli accorgimenti studiati per minimizzare gli impatti temporanei previsti nell'allestimento e gestione del cantiere.

Per quanto riguarda la fase di esercizio tali mitigazioni si traducono a volte in semplici azioni che possono essere compiute per la minimizzazione degli effetti potenzialmente negativi dell'opera, a volte in strategie più complesse che prevedono la realizzazione di accordi con gli Enti competenti.

B- ATTIVITÀ ISTRUTTORIA

o nella seduta del 27/01/2012, il proponente ha illustrato il progetto alla commissione provinciale V.I.A.;

B.1 - Osservazioni e pareri pervenute:

- In data 07/02/2012 il Settore Ambiente del Comune di Verona con nota prot. n.28653 trasmette il proprio parere negativo in quanto il progetto, così come presentato in sede di richiesta di valutazione di impatto ambientale, non risponde ai parametri urbanistici del vigente Piano degli Interventi, approvato con D.C.C. n.91/2011, risultando modificate le caratteristiche dell'ambito d'intervento (scheda norma 36/B1 ATO 4 del Piano degli Interventi).
- In data 16/02/2012 la Ditta AIDA S.p.a., in risposta alla nota prot. n.28653 del Settore Ambiente del Comune di Verona in data 07/02/2012, fornisce chiarimenti di carattere urbanistico.
- In data 27/02/2012 il Settore Ambiente del Comune di Verona, richiamando la precedente nota inviata in data 07/02/2012, anticipa alla Giunta Comunale la relazione tecnica istruttoria, nella quale viene ribadita la difformità urbanistica del progetto oltre ad alcune criticità sotto il profilo delle emissioni in atmosfera, delle emissioni acustiche, della viabilità (...l'attuale situazione viabilistica non è sufficiente a sopportare il carico dei veicoli attratti dagli interventi di progetto...), ecc..
- In data 28/03/2012, il dirigente dell'Area programmazione e sviluppo del territorio della Provincia di Verona trasmette il proprio parere negativo per le criticità viabilistiche che il progetto determina.

In data 16/04/2012, con comunicazione n.40874, gli uffici del Settore Ambiente, Servizio Valutazione Impatto Ambientale, della Provincia di Verona hanno trasmesso alla società AIDA i motivi ostativi all'accoglimento della richiesta del rilascio del provvedimento relativo al giudizio di compatibilità ambientale del progetto, in considerazione del parere negativo espresso dalla Commissione provinciale V.I.A. con verbale n. 307 del 30/03/2012 sull'impatto ambientale del progetto "per incompatibilità urbanistica poiché il progetto non è conforme al P.L. Approvato con DCC 91 del 23/12/2011".

In data 09/05/2012 la Proponente ha risposto alla comunicazione n.40874 con osservazione scritte, tese a verificare la compatibilità urbanistica del progetto definitivo allegato allo SIA con il P.L. approvato (Integrazione spontanea 2).

In data 04/09/2012, con relazione n. 2300, il Coordinamento Ambientale del Comune di Verona ha trasmesso alla Giunta del Comune di Verona le seguenti note:

Con nota del 12/06/2012 (P.G. 139522 del 15/06/2012), i Coordinamenti Pianificazione Territoriale e Progettazione Urbanistica e Qualità Urbana hanno comunicato che l'integrazione depositata dalla ditta AIDA risulta conforme al P.L. approvato con D.C.C. 91 del 23/12/2011.

Con nota del 16/06/2012 (P.G. 141253 del 18/06/2012), il Coordinamento Ambientale ha, a sua volta, comunicato alla Provincia di Verona la conformità al P.L.

Con nota del 3 settembre 2012 il Coordinamento Mobilità e Traffico ha riferito "di aver ricevuto da parte dell'Ente Fiera, in data 29/08/2012, il 1° rapporto progressivo del Piano della Viabilità di Verona Sud che propone gli interventi infrastrutturali viabilistici conseguenti alla realizzazione delle manifestazioni di interesse previste dal Piano degli Interventi. Sulla base di tale rapporto si integra con la presente il precedente parere del 23/02/2012. Da una visione complessiva degli interventi infrastrutturali proposti nell'ambito di Verona Sud del suddetto studio, considerando che le criticità evidenziate sul Cardo Massimo, ed in particolare all'incrocio via Scopoli/viale dell'Agricoltura/viale del lavoro, dovranno essere necessariamente risolte nel contesto della prevista realizzazione del sistema di trasporto pubblico di tipo filoviario, si ritiene che l'operatività dell'insediamento "WTC - ADIGE CITY" sia da subordinare alla realizzazione del nuovo svincolo della compianare su via Vigasio e Via Gioia.

In data 13/09/2012, il dirigente dell'Area programmazione e sviluppo del territorio della Provincia di Verona trasmette la propria nota confermando il parere negativo per le criticità viabilistiche e per la presenza di un'azienda "a rischio d'incidente rilevante" nelle vicinanze. In data 13/09/2012 il Comune di Verona ha trasmesso bozza di delibera approvata con seduta di Giunta del 12/09/2012 con cui la Giunta stessa approva la proposta di delibera, ha preso atto delle osservazioni espresse dai coordinamenti Pianificazione Territoriale, Progettazione Urbanistica Qualità Urbana, Mobilità e Traffico, precisando che l'operatività dell'insediamento è da intendersi subordinata esclusivamente alla realizzazione delle opere inerenti la viabilità che risultino poste a carico del proponente WTC Adige City.

C - VALUTAZIONE DEL GRUPPO ISTRUTTORIO :

Il progetto "WTC Adige City" propone la riqualificazione dell'area produttiva dismessa delle ex Officine Adige, all'interno della Z.A.L. storica, nella zona sud del comune di Verona, in prossimità del casello autostradale "Verona Sud" dell'A4 "Brescia Padova".

Il progetto, caratterizzato da un'elevata qualità architettonica ed alte prestazioni ambientali, prevede la realizzazione di una torre per uffici, edifici residenziali (anche per edilizia convenzionata), ampi spazi destinati al verde ed al tempo libero, un nuovo insediamento commerciale, una struttura alberghiera, parcheggi interrati, per un totale di circa 138.000 mq di superficie lorda su di un'area di circa 10 ettari.

ex art. 6 della L.R. 11/04, protocollo Comunale N. 197153 del 29/08/2012, e si rinvia al rilascio delle successive autorizzazioni/approvazione la verifica della sussistenza delle condizioni di cui al punto 9 del sopra richiamato art. 46 delle norme tecniche attuative del P.L.

PROPOSTA DI PARERE

Il gruppo istruttorio incaricato, per quanto sopra considerato e analizzato, esprime parere favorevole **le di impatto ambientale** relativamente al progetto denominato "WTC Adige City" di riassetto di aree urbane con superficie superiore ai 10 ha e realizzazione di un centro commerciale nell'area delle Ex Officine Adige nel comune di Verona, presentato dalla Ditta AIDA S.p.a., con sede legale in Corso Vittorio Emanuele II, 55 - Villafraanca (VR), con le seguenti prescrizioni:

1. Il rilascio dell'agibilità dei fabbricati previsti dal progetto sia subordinato al collaudo delle opere infrastrutturali, a carico del proponente, relative allo svincolo della complanare (in entrambe le direzioni est ed ovest) su via Vigasio (via dell'Esperanto) e via Gioia il cui progetto dovrà essere approvato dall'ufficio Mobilità e Traffico del Comune di Verona in attuazione della delibera del 12 settembre 2012.
2. In fase di rilascio delle successive autorizzazioni/approvazione dovrà essere eseguita dall'Ente competente all'emissione, la verifica della sussistenza delle condizioni di cui al punto 9 del sopra richiamato art. 46 delle norme tecniche attuative del P.L.

Verona, il 014 settembre 2012.

Arch. Valerio Peruzzi

Arch. Luciano Rambaldo

Dott. Simone Dal Forno