



**Comune
di Verona**

Attuazione Urbanistica PEBA

PUA /P.P.7110125 "Area Nord"- Variante n.2
Istanza IIUG: SUPRO/595005 del 12 dicembre 2023

FASCICOLO N. 06.02/987/2023

PARERE TECNICO ISTRUTTORIO
allegato sub A alla delibera di Adozione
della Variante 2 al Piano Particolareggiato
7110125- Quadrante Europa Area Nord

DENOMINAZIONE: "Variante n.2 al Piano Particolareggiato Quadrante Europa Area Nord"

ISTANZA IIUG: VR-SUPRO/0595008 del 12 dicembre 2023

PROPONENTE : Consorzio ZAI

LOCALITÀ : Quadrante Europa

ATO : 9

CIRCOSCRIZIONE : 3^a - 4^a

COMUNICAZIONE AVVIO DEL PROCEDIMENTO: VR-SUPRO/0605827 del 18 dicembre 2023

COMUNICAZIONE SOSPENSIONE TERMINI: VR-SUPRO/0039045 del 24 gennaio 2024

COMUNICAZIONE RIPRESA TERMINI: PG.273552 del 18 luglio 2024

TERMINI PER L'APPROVAZIONE: 19 agosto 2024

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO: arch. Paola Prospero

TECNICO ISTRUTTORE : dott. arch. Alessandro Bonato

PROPONENTE E REFERENTE : Dr. Matteo Gasparato

PREMESSA

Con deliberazione di Consiglio Comunale n.41 del 30/06/2011 è stato approvato il Piano Particolareggiato dell'area denominata " Quadrante Europa Area Nord".
Con deliberazione della Giunta Comunale n.269 del 12/07/2016 è stata approvata la Variante n.1 al Piano Particolareggiato Quadrante Europa Area Nord corredata del parere della Commissione Regionale VAS, n.161 del 25 novembre 2015.

Con prot. IIUG 0595008 del **12 dicembre 2023**, il Consorzio Zai nella persona del Presidente, ha depositato l'istanza per l'approvazione della "Variante n.2 al Piano Particolareggiato Quadrante Europa Area Nord" collegata alle opere di potenziamento di Rete Ferroviaria Italiana per lo scalo ferroviario del Quadrante Europa di Verona, come meglio precisato nel proseguo della presente relazione.

Con prot. IIUG 0605827 del **18 dicembre 2023** è stato comunicato l'avvio del procedimento



amministrativo ai sensi dell'art. 7 della L 241/1999.

Data la preesistenza del vincolo aeroportuale (Zona C – Piano di Rischio Aeroporto Catullo) che interessa parzialmente alcune aree oggetto della variante con nota prot. IIUG 0038508 del **24 gennaio 2024** è stato richiesto all'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (E.N.A.C.) un parere in merito agli interventi ammessi in tale ambito, in ottemperanza anche a quanto disciplinato all'art.52, comma 2, lett.g) delle NTO del PI vigente.

Con successiva nota prot. IIUG 0039405 del **24 gennaio 2024** è stata comunicata la sospensione dei termini del procedimento della Var.2 al PUA in attesa dell'acquisizione del parere dell'Ente.

Come riportato nell'Allegato al "Regolamento ENAC - Individuazione dei termini dei procedimenti amministrativi di competenza dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile"; il termine per l'espressione di pareri in merito a "Nulla osta ostacoli e pericoli alla navigazione aerea", è previsto di 120 giorni.

Trascorsi i termini del "Regolamento ENAC di cui sopra e non essendo pervenuto riscontro, si è provveduto a contattare per vie brevi, sia la sede operativa di Venezia c/o l'Aeroporto Marco Polo sia la sede centrale di Roma, senza tuttavia esiti utili alla definizione dell'iter istruttorio.

In data **20 giugno** con nota PG.234217, l'ufficio ha provveduto a sollecitare un riscontro all'Ente da rendersi entro il 5 luglio 2024.

Trascorso anche quest'ulteriore termine ed in assenza di riscontro alla sopraccitata richiesta, in considerazione della successiva fase esecutiva edilizia, si è valutato di demandare l'eventuale perfezionamento dell'espressione dell'Ente al rilascio dei titoli edilizi necessari per l'attuazione delle opere previste dalla presente Variante 2.

Pertanto, con nota PG.273552 del 18 luglio 2024 è stata comunicata al Soggetto Attuatore la ripresa dei termini, la conclusione dell'iter istruttorio e la predisposizione della proposta da sottoporre all'Amministrazione.

Il procedimento, pertanto, dovrà concludersi entro il **19 agosto 2024**.

OGGETTO DELLA VARIANTE

La Variante si rende necessaria per far fronte all'esigenza di Rete Ferroviaria Italiana di potenziare lo scalo ferroviario del Quadrante Europa di Verona che costituisce uno degli snodi italiani più importanti per volumi di traffico ferroviario e che rappresenta il punto di connessione anche di corridoi internazionali.

Gli interventi di potenziamento progettati da RFI prevedono un graduale spostamento nell'Interporto dei servizi ubicati allo scalo di Verona Porta Nuova e la contestuale realizzazione di nuove infrastrutture per il trasporto intermodale delle merci, la cui operatività rientra anche nelle indicazioni del Ministero delle Infrastrutture e delle mobilità sostenibili. Questi nuovi impianti ferroviari sono insediabili in specifici comparti di cui al sopra citato PUA e costituiscono un obiettivo strategico di pubblico interesse, non solo locale ma anche nazionale.

Nella relazione tecnica accompagnatoria, viene riportato che il progetto elaborato da RFI (denominato "IV modulo"), è costituito e caratterizzato da un nuovo impianto a 6 binari con modulo di 750 m (ndr. Lunghezza convoglio) e da una nuova area di terminalizzazione, dotata di 8 binari operativi di carico e scarico delle merci.



La collocazione più idonea del “IV modulo” viene individuata all’interno delle attuali Aree di Intervento Unitario “A.I.U. 4-Aree per la logistica ferroviaria” “A.I.U. 5-Aree direzionali” del vigente Piano Particolareggiato Area Nord; la sua realizzazione comporta la necessità di una integrazione e modifica di alcuni articoli normativi delle NTA del PUA vigente, in particolare le disposizioni di cui agli artt.7.2 “Aree per la logistica ferroviaria” e “7.5 Aree Direzionali”, da cui deriva la necessità della presente Variante 2.

OGGETTO DELLA VARIANTE

STATO ATTUALE

Gli attuali Ambiti di Intervento Unitario (A.I.U.) oggetto di variante, prevedono le seguenti attività e funzioni:

A.I.U. 4: sono le aree riservate alla costruzione di manufatti nei quali si svolgono attività connesse con quelle dei terminali 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 terminali intermodali.

A.I.U. 5: 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 terminali intermodali.

STATO MODIFICATO

La variante “normativa” della presente Variante 2 è finalizzata a consentire la collocazione, all’interno delle suddette A.I.U. 4 e A.I.U. 5, di nuovi terminali intermodali per l’esercizio del traffico combinato gomma-rotaia, di fasci di binari di raccordo tra i nuovi manufatti e la rete ferroviaria generale; vengono mantenute le previsioni che consentono la realizzazione di manufatti nei quali svolgere attività connesse con quelle dei terminali intermodali, la localizzazione delle attività direzionali dell’intero interporto, sia quelle legate alla logistica integrata sia quelle alla logistica ferroviaria e ai terminali intermodali.

Non sono previste alcune ulteriori modifiche.

Ciò premesso e descritto, la modifica ed integrazione delle NTA agli artt.7.2 “Aree per la logistica ferroviaria” e “7.5 Aree Direzionali”, è descritta nel prospetto di confronto di seguito riportato:

NTA vigenti	NTA modificate Variante 2
Art.7.2 – Aree per la logistica ferroviaria Sono le aree riservate alla costruzione di manufatti nei quali si svolgono attività connesse con quelle dei terminali 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.	Art.7.2 – Aree per la logistica ferroviaria Sono le aree riservate alla costruzione di terminali intermodali per l’esercizio del traffico combinato gomma-rotaia e alla costruzione di manufatti nei quali si svolgono attività connesse con quelle dei terminali 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 terminali intermodali.	All'interno di tali aree trovano inoltre collocazione quei fasci di binari costituenti i terminal intermodali con i relativi manufatti nonché i fasci di binari di raccordo tra i terminal e la rete ferroviaria generale e quant'altro a ciò necessario . Tali aree corrispondono agli "ambiti di intervento unitario 1,2 e 4" del Piano e sono collocate direttamente a ridosso delle aree ferroviarie incluse negli "ambiti di intervento unitario n.3 e n.6" del Piano .
[7.3 Omissis]	[7.3 Omissis]
[7.4 Omissis]	[7.4 Omissis]
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 quella legata principalmente alla logistica ferroviaria e ai terminali 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, la 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.	7.5 – Aree direzionali e per la logistica ferroviaria Sono le aree riservate alla localizzazione delle attività direzionali dell'intero interporto; dette attività sono distinte in due tipi e/o a due modalità delle funzioni direzionali: quelle legate principalmente alla logistica integrata e quella legata principalmente alla logistica ferroviaria e ai terminali intermodali. Corrispondono agli "Ambiti di intervento unitario n.5 e n.11". Gli "Ambiti di intervento unitario n.5" sono riservati alle attività direzionali legate principalmente alla logistica ferroviaria e ai terminali intermodali: includono le aree situate nella parte nord-est del PUA, nelle quali possono essere realizzati terminal con relativi manufatti, fasci di binari di raccordo tra i terminal e la rete ferroviaria generale e quant'altro a ciò necessario, e dove è consentito l'esercizio del traffico combinato gomma-rotaia. Gli "Ambiti di intervento unitario n.11" sono riservati alle attività direzionali legate principalmente alla logistica integrata; includono le aree adiacenti all'attuale centro direzionale, situate nella parte sud del PUA, nelle quali 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, la 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.



La variante non comporta modifiche all'ambito del P.U.A. e neppure alla configurazione delle aree di Intervento Unitario.

Il fabbisogno di dotazioni territoriali dei comparti è correlato alla destinazione d'uso degli stessi non oggetto di modifica: pertanto la Variante 2 non determina incrementi di aree a standard urbanistico rispetto alle attuali.

PRESA ATTO CONTENUTI RELAZIONE TECNICA

In merito alla *"COMPATIBILITÀ IDRAULICA"*, si prende atto di quanto riportato nell'elaborato *"RELAZIONE"*: *"Gli interventi normativi previsti non comportano il riassetto dei comparti e delle superfici, e quindi non rendono necessario il riesame dei parametri fondamentali relativi alla compatibilità idraulica del sito"*.

Per quanto riguarda il *"PIANO DI RISCHIO DELL'AEROPORTO DI VERONA VILLAFRANCA"*, con nota prot. IIUG 0038508 del **24 gennaio 2024** e successiva nota del **20 giugno 2024** PG.234217, l'ufficio ha richiesto all'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (E.N.A.C.) un parere in merito agli interventi previsti vista la preesistenza di un vincolo aeroportuale (Zona C – Piano di Rischio Aeroporto Catullo), che interessa parzialmente alcune aree sulle quali la presente Variante 2 normativa consentirà di operare. Quota parte delle A.I.U. 4 e A.I.U. 5 ricadono all'interno della "Zona C" del "Piano di Rischio della testata nord dell'aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca" per le quali andranno evitate *"attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale"*.

Come in premessa citato, non essendo pervenuto nei termini alcun riscontro alla sopraccitata richiesta (*"Nulla osta ostacoli e pericoli alla navigazione aerea"*, termine per espressione pareri: 120 giorni - *Regolamento ENAC - Individuazione dei termini dei procedimenti amministrativi di competenza dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile*), e trattandosi di una mera Variante di tipo normativo, si demanda l'acquisizione dell'eventuale espressione di parere di competenza in sede di successivo permesso di costruire.

Valutata la preesistenza del vincolo imposto dall'Ente nazionale per l'Aviazione Civile (E.N.A.C.) e disciplinato dell'art. 52, comma 2, lett.g) delle NTO del PI vigente, si prende atto di quanto riportato nell'elaborato "RELAZIONE", ovvero che "...in sede di istanze di titolo abitativo, di DIA in sede di progetto finalizzato alla realizzazione delle opere (Permesso a costruire) che nelle parti di A.I.U. interessate, venga acquisito in sede di conferenza di servizi il parere preventivo di E.N.A.C. sulla compatibilità degli interventi...".

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA V.A.S.

L'attuale Piano Urbanistico Attuativo del Quadrante Europa - Area Nord VARIANTE N.1 è stato sottoposto a verifica di assoggettabilità a V.A.S. e, con parere motivato n.161 del 25.11.2015, la competente autorità si è espressa nel senso della non assoggettabilità.

La presente variante normativa, che aggiorna la definizione delle attuali destinazioni logistiche e direzionali, non comporta variazione in aumento del carico urbanistico insediativo.

In sede di approvazione del progetto delle infrastrutture ferroviarie, il soggetto attuatore dovrà verificare la necessità della verifica di assoggettabilità a V.I.A, qualora rientrante nelle specifiche normative vigenti.



RICHIESTE ED ACQUISIZIONE PARERI

La presente Variante comporta una mera modifica normativa che non necessita di supporto tecnico istruttorio di altre Direzioni e/o Enti esterni; né una valutazione rispetto ai contenuti della VAS della Variante n.1 al Piano Particolareggiato Quadrante Europa Area Nord.

La variante in esame non presenta rilievi contabili da inserire a bilancio; pertanto non necessita di previsione per il bilancio 2024-2026.

ELABORATI PROGETTUALI COSTITUENTI LA VARIANTE N.2 DEL PIANO PARTICOLAREGGIATO

La variante risulta composta dai seguenti elaborati depositati con istanza IIUG 0595008 del 12 dicembre 2023:

	<i>Titolo elaborato</i>	<i>Nome file</i>	<i>Protocollo IIUG / data</i>
1	Norme di Attuazione	80001330234-12122023-0913.005.PDF.P7M	0595008/12-12-2023
2	Relazione	80001330234-12122023-0913.008.PDF.P7M	0595008/12-12-2023

VALUTAZIONI E CONCLUSIONI

La variazione proposta non incide sulle opere di urbanizzazione del Piano Particolareggiato vigente, dal momento che riguarda solo una modifica normativa.

La proposta di variante non necessita di valutazione rispetto ai contenuti della VAS della Variante n.1 al Piano Particolareggiato Quadrante Europa Area Nord; né presenta rilievi contabili da inserire a bilancio di previsione 2024-2026.

Ciò premesso e considerato, si ritiene che la proposta denominata “Variante 2 al Piano Particolareggiato Quadrante Europa Area Nord, sia meritevole di adozione. Si esprime pertanto parere favorevole e di conformità alle norme ed agli strumenti urbanistici vigenti e sovraordinati, e si sottopone la proposta oggetto dell'istanza prot. IIUG 0595008/12-12-2023, alla Giunta Comunale per l'adozione.

Verona, 18 luglio 2024

Il tecnico istruttore
dott. arch. Alessandro Bonato
(firmato digitalmente ex D.Lgs. 82/2005 ss.mm.ii.)

Il Responsabile del Procedimento
arch. Paola Prospero
(firmato digitalmente ex D.Lgs. 82/2005 ss.mm.ii.)

Visto
il Dirigente Attuazione Urbanistica - PEBA
Arch. Anna Grazi
(firmato digitalmente ex D.Lgs. 82/2005 ss.mm.ii.)