

**P U
A**
PIANO URBANISTICO
ATTUATIVO
DEL QUADRANTE EUROPA – AREA
NORD



V A R I A N T E N . 2

RELAZIONE

IL PRESIDENTE
Dott. Matteo Gasparato

IL PROGETTISTA
Ing. Gianni Oltramari



PREMESSA

La presente relazione ha lo scopo di illustrare i contenuti della proposta di Variante n. 2 al Piano Urbanistico Attuativo del Quadrante Europa - Area Nord, approvato con Delibera del Consiglio Comunale n° 41 del 30 giugno 2011, ed oggetto della variante denominata "VARIANTE N.1", rispondente alle sopravvenute esigenze di sviluppo rilevate dal "Consorzio ZAI" nella prima fase di attuazione del PUA in oggetto. La "VARIANTE N.1" è stata approvata con deliberazione n. 269 del 12 luglio 2016 unitamente allo schema di convenzione, in conformità al quale, con atto notarile del 4.03.2022 Repertorio n.15088 Raccolta n.11422 Notaio dott. Nicola Marino, è stata sottoscritta la convenzione tra il Comune di Verona e il Consorzio ZAI.

La Variante n. 2 al Piano, qui proposta, 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 dei corridoi Scandinavo-Mediterraneo e Mediterraneo-Rete Europea TEN-T.

Gli interventi di potenziamento progettati da RFI per lo scalo di Verona Quadrante Europa prevedono un graduale spostamento nell'Interporto dei servizi ubicati nello scalo di Verona Porta Nuova e la contestuale realizzazione di nuove infrastrutture per il trasporto intermodale delle merci da destinare al "sistema" Quadrante Europa. Il Consorzio Zai, Ente Pubblico Economico che insieme a RFI ha infrastrutturato l'Interporto, conferma la necessità di sviluppare il traffico merci su rotaia in relazione al potenziamento dell'asse ferroviario del Brennero e al costante aumento della domanda di trasporto ferroviario nazionale e internazionale. Trattasi di un obiettivo strategico, che rientra anche nelle indicazioni del Ministero delle Infrastrutture e delle mobilità sostenibili.

I nuovi impianti ferroviari, da ubicare in specifici comparti del sopra citato PUA, costituiscono un obiettivo strategico di pubblico interesse, avente rilievo non soltanto locale ma anche nazionale.

CONTENUTI E TEMI DELLA VARIANTE

La Variante n.2, oggetto della presente proposta, è limitata alla integrazione e alla modifica delle attuali previsioni normative del Piano Attuativo in funzione del perseguimento del sopra indicato obiettivo strategico. Il progetto del cosiddetto "IV modulo", elaborato da RFI, è

costituito e caratterizzato da una nuova stazione a 6 binari con modulo di 750 m e da una nuova area di terminalizzazione, dotata di 8 binari operativi di carico e scarico delle

1

merci; la collocazione più idonea per il IV modulo è all'interno delle A.I.U. 4 e A.I.U. 5 del PUA Nord: risulta pertanto necessario adeguare la normativa del PUA Nord per consentire la realizzazione di tali infrastrutture in dette A.I.U.

La norma attuale del Piano Urbanistico Attuativo del Quadrante Europa - Area Nord Variante 1 riportata nelle NTA e contenuta nei paragrafi 7.2 e 7.5 è la seguente:

A.I.U. 4: 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.

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 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.

La variante "normativa" qui proposta è finalizzata a consentire la collocazione, all'interno delle suddette A.I.U. 4 e A.I.U. 5, di nuovi terminal intermodali per l'esercizio del Traffico combinato gomma-rotaia, di fasci di binari di raccordo tra i nuovi manufatti e la rete ferroviaria generale; viene mantenuta ferma la previsione che consente la realizzazione di manufatti nei quali si svolgono attività connesse con quelle dei terminal intermodali e la localizzazione delle attività direzionali dell'intero interporto, legate sia alla logistica integrata sia alla logistica ferroviaria e ai terminal intermodali. 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 correlato alla destinazione d'uso e

all'attuazione degli interventi previsti dalla variante al P.U.A. non comporta variazione in aumento del carico urbanistico insediativo e pertanto non sono

2

necessari incrementi di aree a standard urbanistico rispetto alle attuali.

COMPATIBILITA' IDRAULICA

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.

PIANO DI RISCHIO DELL'AEROPORTO DI VERONA VILLAFRANCA

Il Pua è soggetto ai vincoli del "Piano di Rischio della testata nord dell'aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca", redatto dai Comuni di Verona e Sommacampagna. Considerata la preesistenza del vincolo imposto da Ente nazionale per l'Aviazione Civile (E.N.A.C.) e disciplinato dell'art. 52, comma 2, lett.g) delle NTO del PI vigente; 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. Parte dell'area oggetto della variante N.2 (A.I.U. 4 e A.I.U. 5) ricade in zona C del "Piano di Rischio della testata nord dell'aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca" ove vanno evitate " attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale".

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A 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 variante al Pua, qui proposta, prevede di destinare le A.I.U. 4 e A.I.U. 5 ad attività ferroviarie e/o di logistica e direzionali, ampliando le attuali destinazioni esclusivamente logistiche e direzionali; il fabbisogno di dotazioni territoriali dei comparti correlato alla destinazione d'uso e all'attuazione degli interventi previsti dalla variante al PUA non comporta variazione in aumento del carico urbanistico insediativo. Non si ritiene pertanto necessario procedere ad una nuova verifica di assoggettabilità a V.A.S. Potrà invece essere necessario, se rientrante nelle specifiche normative vigenti, procedere a verifica di assoggettabilità a V.I.A. in sede di approvazione del progetto delle infrastrutture ferroviarie

3

ELENCO ELABORATI

La Variante n. 2 al PUA prevede i seguenti elaborati:

- Relazione
- Norme Tecniche di attuazione variante

IL PROGETTISTA

Consorzio Zai

Ing. Gianni Oltramari