



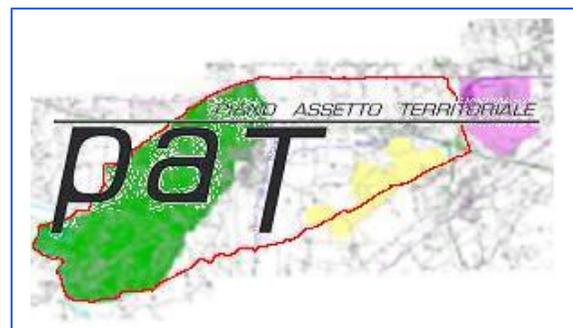
Comune di Sommacampagna

Regione Veneto

# Piano di Assetto del Territorio

## DOCUMENTO PRELIMINARE

(Art.15 L.R. 23 aprile 2004, n.11)



Glossario.....	2
Le procedure e gli strumenti della pianificazione nella nuova Legge Urbanistica Regionale: obiettivi, contenuti e finalità generali per il governo del territorio.....	3
1 - Le Invariabili: presa d'atto di programmi e piani sovraordinati o autonomi.....	5
2 - Scelte strategiche e obiettivi di sostenibilità del piano.....	10
2.1    Il Sistema Ambientale.....	10
2.2    Difesa del suolo.....	11
2.3    Tutela del paesaggio agrario.....	11
2.4    Centri Storici.....	12
2.5    Il Sistema Insediativo Residenziale.....	14
2.6    Il Territorio Rurale.....	16
2.7    Le Attività Produttive.....	18
2.8    Il Settore Turistico - Ricettivo.....	19
2.9    Servizi alla Scala Territoriale.....	21
2.10   Polo Funzionale "Mirabilia".....	21
2.11   Il Sistema Infrastrutturale.....	22
2.12   Valutazione Ambientale Strategica.....	24
3 - Primo Rapporto sullo stato dell'ambiente.....	25

## **Glossario**

La presente relazione contiene una serie di termini ed abbreviazioni che potrebbero risultare di difficile comprensione. Si ritiene pertanto di far cosa utile nel riportare qui di seguito un breve elenco di questi termini accompagnati da una semplice spiegazione.

### **Piano Regolatore Generale (abbreviato PRG)**

È l'attuale strumento di pianificazione urbanistica territoriale che programma l'edificabilità sul territorio comunale attraverso la cosiddetta zonizzazione, cioè la sua ripartizione in zone edificabili (residenziali, produttive, commerciali), inedificabili (fasce di rispetto e vincoli ambientali) e rurali.

### **Piano Regolatore Comunale (abbreviato PRC)**

È lo strumento, previsto dalla nuova normativa Regionale (L.R. 11 del 2004) mediante il quale la Pubblica Amministrazione di un Comune regola la trasformazione del proprio territorio attraverso scelte fondamentali e vincolanti che indirizzano e determinano l'evoluzione socio - demografica, lo sviluppo delle attività economiche e la tutela del paesaggio.

### **Piano di Assetto del Territorio (abbreviato PAT)**

#### **Piano degli Interventi comunali (abbreviato PI)**

Sono i due strumenti che compongono il Piano Regolatore Comunale che sostituiranno il PRG.

Il PAT fissa gli obiettivi e le condizioni di sostenibilità degli interventi e delle trasformazioni ammissibili (Art. 13 - L.R. 11 del 2004).

Il PI si rapporta con il bilancio pluriennale comunale e con gli altri strumenti comunali settoriali previsti da leggi statali e regionali. Esso da attuazione al PAT attraverso interventi diretti o per mezzo di piani urbanistici attuativi (PUA).

### **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (abbreviato PTCP)**

È lo strumento con il quale la Provincia di Verona, in termini di programmazione generale, regola la trasformazione territorio effettuando scelte su temi che interessano l'intero ambito provinciale; il PRC del Comune di Sommacampagna non potrà porsi in contrasto con le direttive espressamente dettate dal PTCP.

### **Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (abbreviato PTRC)**

#### **Piano d'Area del Quadrante Europa (abbreviato PAQE)**

Sono gli strumenti con i quali la Regione, in termini di programmazione generale ed in sintonia con quanto programmato a livello statale, regola la trasformazione del territorio effettuando scelte su temi che interessano l'intero ambito regionale; il PRC del Comune di Sommacampagna ed il PTPC della Provincia di Verona non potranno porsi in contrasto con le direttive espressamente dettate dal PTRC e dal PAQE.

### **Valutazione Ambientale Strategica (abbreviato VAS)**

Procedura di valutazione degli effetti e degli scenari derivanti dalle azioni pianificatorie sul territorio, finalizzata a prevedere uno sviluppo equilibrato ed uso sostenibile delle risorse.

## Le procedure e gli strumenti della pianificazione nella nuova Legge Urbanistica Regionale: obiettivi, contenuti e finalità generali per il governo del territorio.

Nel 2001 l'Amministrazione Comunale ha avviato gli studi preliminari per la progettazione di un nuovo strumento urbanistico generale, con l'obiettivo di individuare i criteri e gli indirizzi per la gestione del territorio e delle sue trasformazioni, facendo tesoro del lungo ed articolato lavoro svolto fin dal 1997 per l'aggiornamento e l'implementazione del vecchio Piano Regolatore Generale. Nell'aprile del 2004, quando ormai il piano stava per approdare alla progettazione definitiva, la Regione Veneto ha approvato la nuova Legge Urbanistica Regionale (n. 11 del 23.04.2004) modificando, anche sostanzialmente le modalità tecniche ed i percorsi amministrativi necessari per la redazione del Piano Regolatore Comunale (PRC).

In particolare le nuove disposizioni prevedono la predisposizione di due diversi documenti: il Piano di Assetto del Territorio ed il Piano degli Interventi, già nel glossario individuati e definiti. La nuova legge ha inoltre certificato la necessità che gli strumenti di pianificazione territoriale, aventi valenza minima decennale, devono essere espressione delle necessità di sviluppo e tutela dei territori di riferimento ed oggetto di confronto tra le amministrazioni proponenti, il mondo istituzioni e la società civile, affinché divengano l'espressione di progetti condivisi e, come tali, realizzabili nell'arco temporale di riferimento.

La LR 11/2004 stabilisce all'articolo 2 criteri, indirizzi, metodi e contenuti che gli strumenti di pianificazione devono avere per conseguire il raggiungimento di obiettivi relativi a:

- Promozione e realizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole;
- Tutela delle identità storico-culturali e della qualità degli insediamenti attraverso le operazioni di recupero e riqualificazione;
- Salvaguardia e valorizzazione dei centri storici, del paesaggio rurale e montano e delle aree naturalistiche;
- Difesa dai rischi idrogeologici;
- Coordinamento con le politiche di sviluppo di scala nazionale ed europea.

In attuazione dei principi di sussidiarietà e concertazione, l'art. 5 introduce il metodo del confronto e della concertazione con gli enti pubblici territoriali al fine di pervenire ad una disciplina condivisa delle risorse economico-territoriali, quale parte integrante e fondamentale del processo di formazione dei nuovi Piani e conseguentemente momento di fondamentale importanza nel necessario confronto di idee sul futuro di ogni territorio oggetto di pianificazione.

L'art. 15 della normativa regionale prevede espressamente che il procedimento per la formazione del piano abbia inizio con l'adozione da parte della Giunta Comunale di un **documento preliminare** che viene posto alla base delle fasi di ascolto e concertazione, che non rappresenta per questo comune una novità, ricordando come già nel 2002 il Consiglio Comunale

di Sommacampagna fu chiamato ad esprimersi sulla Relazione Preliminare di Indirizzo Politico Programmatico che l'amministrazione Comunale a suo tempo predispose, con ciò anticipando le direttive del legislatore regionale.

Tale metodo, di cui agli art. 5 e 15 della LR 11/2004, viene attuato attraverso:

- le procedure di copianificazione per la formazione condivisa e partecipata del piano urbanistico, finalizzata a migliorare il processo decisionale e la successiva gestione;
- la predisposizione e sottoscrizione del presente documento preliminare contenente la disciplina degli obblighi reciproci, la modalità di acquisizione del quadro conoscitivo, gli obiettivi della pianificazione e il programma di coordinamento del lavoro;
- l'individuazione di due diversi livelli di pianificazione in funzione della dimensione locale, sovra comunale o regionale degli interessi coinvolti;
- il riconoscimento della responsabilità diretta ai Comuni relativamente alla gestione del proprio territorio per lo sviluppo della comunità locale da esercitare, secondo i principi di sussidiarietà e partenariato, con le province e la regione per le funzioni di salvaguardia, coordinamento e sviluppo territoriale;
- la semplificazione dei procedimenti amministrativi, garantendo trasparenza e partecipazione;
- la disponibilità del quadro conoscitivo e l'accessibilità al pubblico delle informazioni che lo costituiscono.

Il presente documento utilizza, per la specificazione degli obiettivi, il prezioso contributo fornito dalla relazione già approvata dal Consiglio Comunale nel 2002, avvalendosi del lavoro preliminarmente a suo tempo svolto, delle conoscenze acquisite attraverso l'indagine diretta del territorio, della consultazione della vasta documentazione tecnica e storica fornita dagli uffici, delle numerose interviste effettuate agli amministratori in carica, ai consiglieri di maggioranza e di minoranza e agli amministratori delle precedenti tornate elettorali.

Il quadro così costruito consente oggi di ipotizzare un sistema di scelte che, ovviamente, non pretende di essere l'unico praticabile, ma che sicuramente offre le garanzie di quella coerenza che costituisce pur sempre la base indispensabile di ogni pianificazione e che, in ogni caso, rappresenta il solo criterio di scelta che la Giunta Comunale sente in coscienza di dover e poter sostenere.

## 1. Le invariabili: presa d'atto di programmi e piani sovraordinati o autonomi

L'individuazione geografica colloca il comune di Sommacampagna in una posizione strategica, sia dal punto di vista delle infrastrutture sovra comunali che dal punto di vista del discrimine funzionale-ambientale.

Per quanto attiene le infrastrutture, in particolare, il territorio si presenta attraversato o lambito dalla linea ferroviaria Torino-Venezia, dalle autostrade Serenissima e del Brennero oltre che dalla strada provinciale Bussolengo-Villafranca. Lo stesso ambito comunale è inoltre sede principale dell'aeroporto a rilevanza internazionale "Valerio Catullo", più comunemente noto con il nome di Aeroporto Civile di Verona - Villafranca. Anche la strada statale n°11 Padana Superiore, pur non toccando direttamente il territorio comunale, lo interessa a Nord attraversando il comune di Sona.

Per quanto attiene invece il discrimine funzionale-ambientale, il Comune di Sommacampagna si trova a confinare con le aree del Quadrante Europa, ubicate in Verona, e con i grandi centri commerciali di Lugagnano e Bussolengo. Ciò nonostante, lo stesso risulta ancor oggi prevalentemente occupato dalle grandi aziende agricole tipiche del Sud-Ovest veronese e, nelle parti collinari, dalle pregiate coltivazioni della vite che, oltre a produrre il rinomato vino di Custoza, ne connotano il paesaggio con quella rara valenza ambientale che ancora caratterizza le colline moreniche del Garda ed il corso del Tione.

Così come accade per tutte le grandi espressioni di confine, sia storiche che geografiche, anche per Sommacampagna questi caratteri comportano da un lato grandi responsabilità, dall'altro una certa disponibilità ad accogliere le conseguenze di scelte altrove effettuate, spesso a livelli istituzionali superiori. La capacità di far funzionare il confine come punto di unione e di scambio produttivo, piuttosto che come frontiera ed ostacolo, unita alla disponibilità ad integrare nella vita e nello sviluppo locale l'invasione infrastrutturale, quasi sempre conseguente a programmi sovra comunali attuati da Organi istituzionalmente superiori, rappresenta probabilmente il segreto per la sopravvivenza e l'affermazione delle espressioni di confine.

In termini concreti, l'Amministrazione Comunale dovrà interpretare ed indirizzare, nel modo che riterrà più confacente agli obiettivi assunti nell'interesse della comunità, le istanze formulate da Enti che, direttamente e/o indirettamente, attraverso lo sviluppo e la gestione di infrastrutture di interesse sovra comunale, operano sul territorio locale condizionandone l'assetto e la gestione.

L'atteggiamento dovrà essere propositivo e aperto alla più ampia concertazione, avendo ben presente che, in materia di pianificazione territoriale, le ultime leggi di riforma costituzionale hanno attribuito pari dignità istituzionale a Comuni ed Enti sovra ordinati

Le realtà più significative con le quali Sommacampagna dovrà in futuro confrontarsi, sia dal punto di vista dell'occupazione di suolo che dal punto di vista funzionale e della mobilità, sono senza dubbio rappresentate dall'**Aeroporto "Valerio Catullo"** e dalle esigenze di espansione dell'Interporto Quadrante Europa, manifestate nel Masterplan (edito nel 2005) predisposto dal Consorzio ZAI, nell'ambito delle proprie funzioni istituzionali (in proposito di vedano le planimetrie del Piano Direttore pagg. 98 - 99 - 101).

L'aeroporto, in particolare, ha registrato negli ultimi anni un incremento del traffico passeggeri e merci notevolissimo, vuoi per la sua posizione geografica, vuoi per il fatto di servire un'area che comprende: il bacino turistico del Lago di Garda, tutta la valle dell'Adige, comprese le città di Trento e Bolzano, oltre che due tra le principali città del Veneto quali sono Verona e Vicenza. L'aeroporto di Verona, inoltre, è con tutta probabilità destinato ad ulteriore espansione. Attualmente, infatti, lo stesso sta realizzando i lavori di ampliamento della stazione passeggeri in prosecuzione del fabbricato già oggi esistente. Ulteriori ampliamenti di quell'ambito risulteranno di fatto impossibili, vuoi per l'evidente carenza di spazi, vuoi per l'insistenza al confine di strutture stradali e autostradali. Potrebbe allora essere necessario pensare ad un'aerostazione del tutto nuova. Purtroppo, per questa soluzione, che appare comunque obbligata, non esistono ancora né un progetto, né una decisione ufficializzata, sicché questa ipotesi, in sede di approntamento del nuovo PAT comunale, dovrà essere necessariamente trattata e considerata, alla stregua di altre delle quali si parlerà in seguito, quale elemento indeterminato.

Ciononostante, sembra non solo opportuno ma addirittura necessario ed inevitabile che il PAT del Comune di Sommacampagna prenda in considerazione le tematiche connesse al possibile ampliamento aeroportuale, non foss'altro per preconstituire tutte quelle salvaguardie atte a garantire la futura realizzabilità dell'opera, specie con riferimento alle numerose quanto articolate infrastrutture destinate ai collegamenti viari che la stessa renderà eventualmente necessari.

D'altra parte, la collocazione di quest'opera e la sua portata finale saranno sicuramente tali da conformare alla sua esistenza l'intero impianto urbanistico territoriale circostante. Dal che consegue che ignorarla oggi, magari nell'attesa di decisioni più certe, equivarrebbe a renderne impossibile l'inserimento sul territorio domani.

Ciò comporta naturalmente il rischio di proporre un impianto territoriale che, in caso di cancellazione o di protratto ritardo nella realizzazione dell'infrastruttura, rischierebbe di rivelarsi svuotato della sua stessa ragion d'essere. Si tratta peraltro di un rischio inevitabile e con conseguenze comunque molto più limitate rispetto alla scelta alternativa. Nella peggiore delle ipotesi, infatti, si potrebbe configurare una inutile costituzione di salvaguardie territoriali, peraltro agevolmente eliminabili mediante la semplice attivazione di una variante di

assestamento, che si paleserebbe priva di qualsivoglia conseguenza sia per gli strumenti programmatori che per il destino del territorio. In ragione delle considerazioni più sopra espresse, appare pertanto necessario che il futuro PAT ipotizzi adeguate soluzioni viabilistiche idonee a creare un collegamento diretto tra l'aerostazione stessa ed i caselli autostradali di Verona Nord e Sommacampagna. La posizione di quest'ultimo, peraltro, andrà opportunamente modificata anche in ragione della necessità di allontanarlo dall'abitato di Sommacampagna per meglio collegarlo alle molte sovrastrutture cui si farà più avanti cenno.

L'esame dei **PRG vigenti dei comuni confinanti** non rivela particolari problemi di integrazione, fatta eccezione per quello riguardante la richiesta di espansione del settore terziario avanzata da ZAI e Magazzini Generali di Verona all'interno del Quadrante Europa, per i quali parrebbe necessario un allargamento delle aree a disposizione lungo la piccola fascia oggi esistente ad Ovest dell'autostrada del Brennero, al confine quindi con il territorio di Sommacampagna.

Una volta attuata, questa espansione determinerà sicuramente una forte pressione sulla esigua fascia di territorio che ancora separa l'abitato di Caselle dal confine con Verona e dal Centro Intermodale ivi insediato. Nel PRG vigente, questa stessa fascia di rispetto era stata giustamente salvaguardata con destinazione F6 (verde privato vincolato e aree di riserva), ma sussistono forti dubbi circa il fatto che questo tipo di tutela possa resistere ancora a lungo alle vocazioni espansionistiche delle grosse infrastrutture contermini. Pare pertanto opportuno che il PAT valuti la convenienza di affidarsi a destinazioni meno fragili rispetto a quelle fino ad oggi indicate e comunque proporzionate al valore ed al prestigio che la zona, posta all'incrocio tra le due principali autostrade del Nord Italia, merita. E' dunque necessario esplorare ogni opportunità che consenta di insediare in questa posizione una funzione importante, possibilmente d'interesse sovra comunale e rispondente ai seguenti indirizzi:

- non riferibile a mera estensione delle attività logistiche e di riorganizzazione svolte all'interno del Quadrante Europa quali parcheggi, stoccaggi ecc.;
- realizzabile con ampie superfici a verde e a controllato ingombro volumetrico;
- capace di mantenere una chiara distinzione tra abitato e Quadrante Europa;
- attuabile sulla base di un progetto unitario e per possibili stralci di avanzamento.

Se dovessimo tracciare un quadro tipo della struttura alla quale ci riferiamo potremmo ipotizzare funzioni utili alla valorizzazione economica dell'intervento, capaci di capitalizzare, anche sottoforma di indotto, la straordinaria rendita marginale che deriva dalla prestigiosa ubicazione dell'area.

Il tema afferente l'individuazione e la realizzazione di una nuova sede per la S.S.11 rappresenta la terza importante questione sovraordinata. Quest'ultima, peraltro, pur costituendo un elemento invariabile per la Programmazione in essere del Comune di Sommacampagna, si

presenta oggi quale semplice questione indeterminata, posto che gli unici strumenti programmatori che in qualche maniera la ipotizzano sono il “Piano d’Area Quadrante Europa” (PAQE) e il sistema delle tangenziali proposto dalla Soc. Autostrada Bs - Pd, oggi all’esame dell’Anas, i quali, peraltro, la delineano alla stregua di una semplice proposta “di massima”, e come tale niente affatto cogente. Che fare nell’attesa di una decisione sovraordinata al riguardo?

Anche in questo caso, sembra evidente l’opportunità di non rimanere inerti nell’attesa, dato che il trascorrere del tempo potrebbe far venire meno la disponibilità dei suoli adeguati a favorirne un passaggio scorrevole e protetto lungo il territorio: meglio dunque proporre un tracciato di convenienza locale sul quale esercitare un’opportuna politica di salvaguardia, con la probabilità e la speranza che la stessa possa un domani essere condivisa e adottata dagli Enti preposti, anche per mancanza in zona di alternative altrettanto garantite. Il tracciato più conveniente sembra essere quello previsto dal PAQE, che fiancheggia la linea ferroviaria sul lato Sud. Tale percorso è sostanzialmente coincidente con quello previsto dal PRG vigente nel comune di Sommacampagna per il tratto che va dall’incrocio con la provinciale Bussolengo-Villafranca verso Est, fino al confine con Verona, mentre per il tratto dalla provinciale verso Ovest rappresenta la soluzione che il PRG vigente aveva lasciato incompiuta.

E’ opportuno ricordare che, sia per l’aerostazione e l’aeroporto che per il casello autostradale e la S.S.11, il PAQE impone prescrizioni esecutive (art.li 4 e 5) che il PAT, e soprattutto il conseguente PI, devono recepire.

Per quanto riguarda la **linea ferroviaria ad alta capacità** (nel PAQE “alta velocità”), il comune di Sommacampagna non può esprimere altro interesse che quello di minimizzare l’impatto territoriale conseguente al passaggio del tracciato lungo il proprio territorio. Grazie anche alla notevole mobilitazione popolare, l’indicazione di tracciato originariamente contenuta nel PAQE (a fianco dell’Autostrada Serenissima sul lato Nord) è fortunatamente superata da una successiva conferenza dei servizi che ha optato per una traslazione del tracciato al fianco dell’attuale ferrovia Milano Venezia, lungo il lato Nord del confine comunale. Quest’ultima indicazione, in quanto rispettosa degli aggregati abitativi, della popolazione ivi insediata e del territorio nel suo insieme, dovrebbe essere difesa e come tale recepita anche dal PAT in preparazione. In tema di trasporti ferroviari va inoltre segnalato che il problema relativo alla cosiddetta “sella di lancio”, relativa al trasferimento del nodo merci oggi insistente nei pressi della stazione di Verona Porta Nuova, è stato finalmente risolto nel senso di prevederne la localizzazione in quel tratto di territorio che collega S. Massimo con la Loc. Cason, in Comune di Verona.

Il PAQE (art.12) , tra l’altro, prescriverebbe come obbligatorio l’inserimento nel PAT del tracciato relativo ad una **linea metropolitana di superficie**. Tale inserimento, peraltro, risulta subordinato alla definitiva approvazione di una adeguata soluzione progettuale da adottarsi entro

due anni dall'approvazione dello stesso PAQE, ma a tutt'oggi non è ancora pervenuta. La specificità del progetto pare quindi escludere la possibilità e l'utilità di inserire, in questa fase, i relativi vincoli di salvaguardia, salvo il pervenire durante la fase di concertazione del progetto definitivamente approvato.

“**Mirabilia**” è altro argomento che il PAQE obbliga ad approfondire (art.19). Rispetto alla destinazione individuata con la variante n°16, l'Amministrazione Comunale è oggi tenuta ad una scelta, non solo per ottemperare alla prescrizione contenuta nel PAQE, ma soprattutto per verificare la realizzabilità di questa opera. Sarebbe opportuno che il PAT potesse fare riferimento ad ipotesi di fattibilità eventualmente proposte dall'imprenditoria privata, esplorando la disponibilità ed il concreto interesse di quest'ultima a sviluppare ipotesi progettuali riferite a tematiche di tipo culturale capaci di costituire insieme motivo di richiamo e di prestigio per l'intero territorio. Parlando di Mirabilia, occorrerà predefinirne precisi limiti e confini, anche con riferimento all'indotto ed alle inevitabili attività di contorno, per scongiurare con ogni mezzo possibile che questa grande idea possa trasformarsi in una fiera qualsiasi o in una mera imitazione di Disneyland. Rientra nelle prescrizioni del PAQE anche la soluzione adeguata di tutti i problemi d'accessibilità e di connessione con la viabilità locale e territoriale che Mirabilia potrà comportare. Questo specifico tema verrà peraltro approfondito in appositi capitoli trattati successivamente.

Ancora, il PAQE (art.46) impone di indirizzare la localizzazione delle aree di futura urbanizzazione, residenziali e soprattutto produttive, previa mappatura del microclima e della qualità dell'aria sulle aree già urbanizzate, come anche previsto nel Quadro Conoscitivo richiesto dalle nuove disposizioni di legge regionale e come illustrato nei relativi atti di indirizzo. Più in generale la sostenibilità e compatibilità ambientale degli indirizzi pianificatori del PAT andrà verificata attraverso la Valutazione Ambientale Strategica (VAS - art. 4 L.R. 11/2004): una sorta di Valutazione di Impatto Ambientale che dovrà necessariamente svilupparsi parallelamente e contestualmente con il progetto urbanistico.

All'art.62 il PAQE prescrive infine la necessaria intesa tra i comuni interessati all'individuazione della perimetrazione afferente il “**Parco delle colline moreniche**”, nonché la classificazione e la relativa disciplina delle aree ivi comprese. Nell'ambito di una concertata procedura di pianificazione, dovrà dunque essere tempestivamente verificata la possibilità di addivenire all'intesa sopra richiesta. Per quanto attiene il Comune di Sommacampagna, nello specifico, varrà comunque ricordare che l'ultima variante adottata in materia di tutela del territorio ha già introdotto le prescrizioni ed i vincoli dettati dal PAQE in ordine alla tutela dei propri ambiti d'interesse paesistico-ambientale, che andranno pertanto confermati nel PAT.

## 2. Scelte strategiche e obiettivi di sostenibilità del piano.

La scelta degli obiettivi, nella formazione di un PAT, è operazione di grande rilevanza e responsabilità poiché il piano va inteso come prezioso e insostituibile strumento di costruzione collettiva di un sistema di regole certe per l'esercizio dei diritti e per l'adempimento dei doveri che sovrintendono alla convivenza civile, per assicurare a tutti un migliore ambiente di vita.

Sulla base delle considerazioni fin qui svolte e fermi restando gli obiettivi specifici descritti nei seguenti paragrafi, il PAT dovrà essere ispirato alle seguenti scelte strategiche:

- a) alla salvaguardia, alla valorizzazione ed al miglioramento della qualità della vita, perseverando nel cammino fin qui intrapreso per la tutela della società e dell'ambiente. Determinanti per il raggiungimento di tali obiettivi, saranno le scelte che dovranno portare verso una crescita demografica contenuta, una tutela delle varie identità che compongono il Comune, ed un rapporto ottimale fra insediamenti residenziali, produttivi, direzionali, agricoli, e dei servizi, in stretta relazione con le diverse caratteristiche del territorio;
- b) alla promozione di attività economiche quali, in particolare, ricettivo, terziario avanzato e produttivo ad alto valore aggiunto correlate alle particolari vocazioni del territorio e caratterizzate da un sostenibile impatto ambientale;
- c) al "risparmio del territorio" e delle sue risorse naturali (flora, fauna, georisorse, acqua) quale beni preziosi e non riproducibili, da ottenersi anche col recupero del patrimonio edilizio esistente e con la progettazione delle nuove opere pubbliche;
- d) al risparmio e al recupero di risorse mediante regolamenti riguardanti le tipologie e le tecnologie costruttive ispirate a criteri di ecocompatibilità, di risparmio energetico e di solidarietà sociale.

### 2.1 Il Sistema Ambientale.

Il PAT relativamente al Sistema Ambientale provvede, alla tutela delle **Risorse Naturalistiche e Ambientali** e all'integrità del Paesaggio Naturale, quali componenti fondamentali della "Risorsa Territorio", rispetto alle quali è valutata la "sostenibilità ambientale" delle principali trasformazioni del territorio anche con riferimento all'art.4 LR 11/2004 e alla Direttiva 2001/42/CE del 27.6.2001 sulla Valutazione Ambientale Strategica.

Le aree di valore naturale ed ambientale, sono individuate e disciplinate dal PAT, che ne definisce gli obiettivi generali di valorizzazione, in coerenza con le indicazioni della pianificazione sovraordinata, provvedendo in particolare a:

- individuare gli interventi di miglioramento e riequilibrio ambientale da realizzare;
- prevedere e prescrivere, per le cave esaurite, il recupero ambientale e il ripristino delle condizioni vegetative entro termini ristretti e perentori dall'ultimazione degli scavi; si deve

inoltre prevedere un piano di ricomposizione generale delle cave già dismesse e di quelle per le quali sia prevista l'imminente dismissione;

- aggiornare il rilievo degli elementi vegetazionali, paesistici ed ambientali.

## 2.2 Difesa del suolo.

Il PAT provvede alla **difesa del suolo** attraverso la prevenzione dai rischi e dalle calamità naturali, accertando la consistenza, la localizzazione e la vulnerabilità delle risorse naturali, individuando la disciplina per la loro salvaguardia.

In particolare è compito del PAT definire le aree a maggiore rischio di dissesto idrogeologico in ambito montano e collinare, le aree esondabili e quelle a maggiore rischio sismico.

- definisce indirizzi e prescrizioni per gli interventi di trasformazione urbanistica ed edilizia nelle zone eventualmente sottoposte a vincolo idrogeologico nelle aree urbanizzate o da urbanizzare;
- accerta la compatibilità degli interventi con la sicurezza idraulica del territorio, subordinando, ove necessario, l'attuazione di talune previsioni alla realizzazione di infrastrutture, opere o servizi per il deflusso delle acque meteoriche;
- saranno osservate eventuali prescrizioni dettate dal Piano di Assetto Idrogeologico del fiume Fissero - Tartaro - Canalbiano, di cui alla DGR 3637 del 13.12.2002.

## 2.3 Tutela del Paesaggio Agrario.

Il PAT individua gli ambiti o unità di **Paesaggio Agrario** di interesse storico-culturale e gli elementi significativi del paesaggio di interesse storico.

Per gli ambiti o unità di paesaggio agrario di interesse storico-culturale assicura, nel rispetto delle esistenti risorse agro-produttive:

- ✓ la salvaguardia delle attività agro-silvo-pastorali ambientalmente sostenibili e dei valori antropologici, archeologici, storici e architettonici presenti nel territorio;
- ✓ la conservazione o la ricostituzione del paesaggio agrario e del relativo patrimonio di biodiversità, delle singole specie animali o vegetali, dei relativi habitat, e delle associazioni vegetali e forestali;
- ✓ la salvaguardia o ricostituzione dei processi naturali, degli equilibri idraulici e idrogeologici e degli equilibri ecologici.

Qualora negli ambiti agricoli di rilievo paesaggistico sussistano limitazioni all'utilizzazione agricola dei suoli, la pianificazione urbanistica comunale promuove anche lo

sviluppo di attività integrative del reddito agricolo, quali la silvicoltura, l'offerta di servizi ambientali, ricreativi, per il tempo libero e per l'agriturismo.

Relativamente agli elementi significativi del **Paesaggio di interesse Storico**, recepisce ed integra nel proprio quadro conoscitivo i sistemi e gli immobili da tutelare e ne specifica la relativa disciplina.

In particolare individua, disciplina e tutela:

- ✓ le "unità di paesaggio";
- ✓ gli elementi caratterizzanti, sia sotto il profilo paesistico che agronomico;
- ✓ gli edifici di valore storico-architettonico, culturale e testimoniale e i relativi spazi inedificati di carattere pertinenziale;
- ✓ i parchi e giardini di interesse storico architettonico (Art. 25 PTRC) quali:
  - i giardini di Villa Pignatti Morano, Villa Palazzo Medici e Villa Monte Godi in Custoza;
  - i giardini di Villa Masi, Villa Giacobazzi, Villa Livio, Villa Fiocco, Cà Zenobia, Villa Saccomani e Villa Venier in Sommacampagna
- ✓ i documenti della civiltà industriale (Art. 29 PTRC), quale ad esempio l'ex Conceria di Custoza;
- ✓ il sistema insediativo rurale e le relative pertinenze piantumate ;
- ✓ viabilità storica extraurbana e gli itinerari di interesse storico ambientale prevedendo anche l'attivazione delle procedure necessarie al ripristino di quelle strade comunali che risultino inagibili o dismesse;
- ✓ sistema storico delle acque derivate e delle opere idrauliche;
- ✓ sistemazioni agrarie tradizionali (i filari alberati, le piantate ...);
- ✓ aree di interesse archeologico, quali ad esempio l'ambito della Palù in Sommacampagna e quello di via Bellavista in Custoza;

## 2.4 Centri Storici.

Il PAT definisce e classifica i **Centri Storici** di cui all'Atlante Regionale in relazione all'entità, al ruolo storico ed alle caratteristiche strutturali ed insediative.

Per ogni centro storico ne individua la perimetrazione, gli elementi peculiari le potenzialità di qualificazione e sviluppo, nonché gli eventuali fattori di abbandono o degrado sociale, ambientale ed edilizio. Individua inoltre la disciplina generale diretta ad integrare le politiche di salvaguardia e riqualificazione del centro storico con le esigenze di rivitalizzazione dello stesso, anche con riguardo alla presenza di attività commerciali e artigianali, favorendo al tempo stesso, il mantenimento delle funzioni tradizionali, affievolite o minacciate, prima fra queste la residenza della popolazione originaria.

Il PAT stabilisce le direttive e le prescrizioni per la formazione del Piano degli Interventi PI, nonché le norme per la salvaguardia degli elementi di rilievo storico-architettonico.

In particolare per la formazione del PI il PAT:

- conferma le previsioni dei Piani Particolareggiati vigenti o in corso di approvazione, dettando gli indirizzi per la loro futura revisione;
- specifica i criteri per l'acquisizione del quadro conoscitivo relativo a tutti i fabbricati e manufatti presenti all'interno dei centri storici, nonché agli spazi liberi esistenti d'uso privato o pubblico;
- prevede la classificazione con apposite schede del patrimonio edilizio esistente;
- definisce le modalità per l'individuazione delle categorie in cui gli elementi sopra descritti devono essere raggruppati, per caratteristiche tipologiche e pregio storico-architettonico,
- stabilisce, per ogni categoria così individuata, la gamma degli interventi possibili (gradi di protezione), quelli comunque necessari alla tutela degli elementi di pregio, (norme puntuali), nonché le condizioni per le possibili variazioni al grado di protezione (flessibilità), anche attraverso schemi e prontuari.
- determina le destinazioni d'uso possibili in relazione alle caratteristiche tipologiche, alla consistenza ed al ruolo urbano,
- individua i limiti per la nuova edificazione, in funzione allo stato di conservazione, al pregio degli edifici, ed alla struttura del tessuto urbano;
- delimita gli ambiti da assoggettare a progettazione unitaria, strumento urbanistico attuativo, programma integrato.
- individua le aree e gli edifici da destinare a servizi, nonché le opere o gli impianti di interesse collettivo o sociale e le nuove viabilità.
- definisce norme ed indirizzi per la soluzione dei problemi della circolazione nonché degli spazi di sosta e di parcheggio per gli autoveicoli, da realizzarsi preferibilmente al di fuori del contesto del centro storico, indicando le aree pedonali ed i percorsi ciclabili (piano della circolazione).
- per i centri storici di Sommacampagna e di Custoza si dovranno definire e qualificare, attraverso la conferma o l'adeguamento dei piani particolareggiati vigenti e di specifici progetti di attuazione pubblica gli spazi, di centralità urbana.

In Sommacampagna tali spazi vanno individuati nell'asse storico tra il "Castello" e la Chiesa parrocchiale e dal ristudio dell'area della piazza.

A Custoza gli spazi di centralità sono rappresentati dalla sella naturale che si snoda tra il crinali della Chiesa da un lato e quello di Villa Morano-Pignatti dall'altro.

Dovranno essere proposti percorsi di ricucitura dei punti emergenti che per Sommacampagna sono oggi rappresentati dalle ville storiche e dalla Chiesa di Sant'Andrea, mentre per Custoza sono i punti panoramici della Chiesa, del Cimitero, del percorso del Mondatore e di via Bellavista.

Per far riemergere i centri storici dal resto delle conurbazioni, a Custoza si rende necessario rafforzarne i margini, rimarcandone la separazione dalla restante parte dell'edificio, mentre in Sommacampagna occorre integrare alcuni brani periferici al fine di rafforzare ed esaltare i segni storici;

## 2.5 Il Sistema Insediativo Residenziale.

Considerati i volumi residenziali messi a disposizione con le ultime varianti parziali e con l'attuazione residua del vigente PRG, si parla consapevolmente di "**adeguamento**" e non di "sviluppo" del Sistema Insediativo Residenziale, anche in relazione all'incremento naturale della popolazione ed al miglioramento delle condizioni abitative.

Il recupero degli edifici obsoleti ed abbandonati costituisce un obiettivo autonomo rispetto al fabbisogno residenziale, posto che con lo stesso si configura il miglioramento qualitativo dell'ambiente urbano, per incentivare ed accelerare il quale le Amministrazioni possono adottare manovre finalizzate a contenere l'offerta di aree per la nuova edificazione.

La conferma di tutte le previsioni di nuova edificazione ammesse dal PRG vigente, con riferimento alle parti non ancora realizzate o abitate, indicavano al 31.12.01 una potenzialità insediativa residua di circa 1300 abitanti insediabili (corrispondenti cioè a 1 abitante ogni 150 mc di volume ancora realizzabile) e che alla medesima data la popolazione residente assommava a 13.051 abitanti (al 31.12.2005 gli abitanti residenti sono 14.012).

Di difficile quantificazione è l'entità degli abitanti insediabili che conseguiranno alla completa realizzazione delle previsioni di recupero e di trasformazione di vecchi edifici, già prevista nel vigente PRG (Corti Rurali, Centri Storici del Capoluogo e di Custoza), perché l'attuazione di questi interventi di recupero è spesso frenata dall'inerzia dei proprietari e/o da normative complesse ed articolate che comportano ritmi d'intervento troppo lenti rispetto a quelli delle nuove edificazioni.

Indicativamente si prevede un incremento demografico generale pari a circa 100 abitanti/anno in relazione alle nuove edificazioni.

Si ritiene comunque di prevedere un contenuto aumento della potenzialità edificatoria, tale da garantire una minima e costante disponibilità di nuova cubatura e al tempo stesso da non pregiudicare la spinta verso una politica di attenzione ed incentivazione del recupero della volumetria esistente; l'aumento dovrà essere preferibilmente conseguito attraverso interventi che

risultino funzionali al miglioramento morfologico degli ambiti edificati o alla riqualificazione di quelli degradati.

Relativamente al Sistema Insediativo Residenziale il PAT dovrà quindi:

- verificare l'**assetto fisico funzionale** degli insediamenti e promuovere il miglioramento della funzionalità degli insediamenti esistenti e della qualità della vita all'interno delle aree urbane, definendo o confermando le aree degradate, gli interventi di riqualificazione e di possibile di riconversione nonché, le parti o elementi in conflitto funzionale con l'uso residenziale, le eventuali fasce o elementi di mitigazione;
- individuare le direttrici di sviluppo residenziale definendo le caratteristiche degli ambiti preferenziali per i nuovi insediamenti, in relazione al modello evolutivo storico, all'assetto infrastrutturale ed alla dotazione di servizi, secondo standard abitativi e funzionali condivisi;
- stabilire il **dimensionamento** delle nuove previsioni insediative per ciascuna A.T.O. e/o per ogni realtà specifica, con riferimento ai fabbisogni locali;
- definire **gli standard urbanistici, le infrastrutture e i servizi** necessari per gli insediamenti esistenti e di nuova realizzazione, precisando gli **standard di qualità urbana ed ecologico-ambientale**;
- definire gli **standard abitativi e funzionali** che, nel rispetto delle dotazioni minime di legge, determinino condizioni di vita decorose e coerenti con l'evoluzione storica degli insediamenti, favorendo la permanenza delle popolazioni locali.

In particolare si prevede:

- la conferma di tutte le previsioni urbanistiche vigenti in ordine alle realizzazioni residenziali;
- il possibile riconoscimento di incentivi e facilitazioni normative al fine di favorire l'investimento in tema di recuperi, restauri, ristrutturazioni, trasformazioni d'uso e ricostruzioni del patrimonio immobiliare esistente;
- l'eventuale incremento volumetrico su aree a basso indice di edificabilità, fatta salva la presenza di controindicazioni ambientali e/o normative;
- l'individuazione di nuova volumetria, da distribuirsi nelle tre frazioni geografiche, da ottenersi secondo obiettivi preferibilmente connessi al miglioramento morfologico degli attuali margini edificati e/o alla riqualificazione di ambiti degradati da realizzarsi comunque attraverso strumenti attuativi;
- per la frazione di Custoza, che soffre di limiti funzionali, connessi alla piccola dimensione e ad una singolare distribuzione sul territorio della residenza (case sparse), sarà possibile prevedere iniziative e risorse volumetriche aggiuntive al fine di consentire interventi che prospettino un'adeguata vivibilità della stessa;

## 2.6 Il Territorio Rurale.

La produzione agricola di Sommacampagna è quasi interamente dedicata alla viticoltura e alla produzione di pesche e kiwi, con un particolare attenzione alla qualità del prodotto che è ormai da qualche tempo l'obiettivo principale per il miglioramento delle posizioni acquisite sul mercato, privilegiando quindi la qualità a scapito della quantità.

I problemi connessi a tali produzioni hanno spesso natura agro-tecnica: controllo rigoroso su irrigazione, potatura, uso di fertilizzanti, fitofarmaci e pesticidi. In questo senso occorre tenere sotto controllo, non solo l'inquinamento che il traffico motorizzato può portare sulle colture (vedi. PAQE art.5), ma anche quello che le nuove tecniche di coltivazione possono comportare per l'aria, le acque di falda ed il prodotto che arriva al consumatore.

Una particolare attenzione va posta alla tematica relativa alla localizzazione e consistenza degli allevamenti intensivi ancora in funzione, per i quali sarebbe auspicabile una progressiva dismissione, attraverso la messa a punto di norme che ne favoriscano, per quanto possibile, la demolizione, il trasferimento volumetrico o la trasformazione della destinazione d'uso.

Particolare attenzione dovrà essere posta alla tutela del paesaggio e del territorio, al fine di preservare le aree coltivate da intrusioni estranee e da frammentazioni o interruzioni della continuità aziendale, salvaguardare gli aspetti storico-culturali delle attività tradizionali, e di attuare le politiche di sviluppo delle attività agricole sostenibili attraverso la promozione di specifiche opportunità.

Per il **Territorio Rurale** il PAT si pone i seguenti obiettivi:

1. tutelare i suoli ad elevata vocazione agricola individuando le vocazioni colturali, le peculiarità forestali, la consistenza dei settori zootecnico, orto-floro-vivaistico, ecc.; limitandone il consumo e preservando, per quanto possibile, le aree coltivate da intrusioni estranee e da frammentazioni o interruzioni della continuità aziendale;
2. promuovere lo sviluppo di una agricoltura sostenibile, improntata sull'impiego di tecnologie non inquinanti e finalizzata al risparmio di energia e di risorse non riproducibili;
3. incoraggiare ricerche e sperimentazioni finalizzate al miglioramento qualitativo dei prodotti sostenendo in particolare le produzioni biologiche a basso impatto ambientale e limitando, invece, lo sviluppo delle tecnologie OGM;
4. promuovere nelle aree marginali, il mantenimento delle attività agro-silvo-pastorali e delle comunità rurali, quale presidio del territorio, incentivando lo sviluppo di attività complementari;
5. promuovere la valorizzazione del territorio rurale disciplinando i movimenti di terra, l'apertura di nuove strade, la conservazione ed il miglioramento dei boschi, delle aree prative, delle aree umide, ecc.;

6. stabilire i criteri di ammissibilità e compatibilità ambientale per gli interventi di:
  - miglioramento fondiario;
  - riconversione colturale;
  - infrastrutturazione del territorio rurale;
7. definire i criteri per la classificazione del territorio secondo le seguenti caratteristiche:
  - produzione agricola tipica o specializzata;
  - aree integre, di primaria importanza per la funzione agricola produttiva; (struttura aziendale)
  - aree compromesse, caratterizzate da un elevato frazionamento fondiario; (struttura aziendale)
  - aree boscate
  - aree prative;
  - altro;
8. verificare, anche sulla scorta del rilevamento effettuato, quali aziende siano prive di corti o nuclei ai quali aggregare l'eventuale nuova edificazione, per collocare eventuali nuovi punti di aggregazione e definire le caratteristiche tipologiche, costruttive e formali, della edificazione in zona agricola;
9. promuovere la valorizzazione e il recupero del patrimonio edilizio esistente attraverso il riutilizzo dei fabbricati rurali non più funzionali all'attività agricola e di quelli abbandonati, valutando l'opportunità di inserire destinazioni residenziali o turistico-ricettive, in funzione della loro localizzazione in zona montana, o in zona collinare, all'esterno o all'interno di nuclei o centri storici. **I soli cambi di destinazione consentiti in area agricola saranno quelli espressamente previsti del PAT e nel PI.**
10. disciplinare le strutture precarie (legittime anche a seguito del condono edilizio), al fine di realizzare un decoroso riordino degli insediamenti ed il miglioramento complessivo delle condizioni paesaggistiche ed ambientali;
11. individuare e verificare tra gli edifici residenziali e produttivi collocati in zona agricola, quelli non più legati alla conduzione del fondo e quali tra questi abbiano conservato un qualche pregio architettonico e/o ambientale che ne giustifichi il recupero o, viceversa, la demolizione
12. conferma i beni culturali tipici della zona agricola già censiti nel vigente PRG (Corti Rurali), eventualmente confermando o integrando la normativa che indica i criteri per la loro disciplina urbanistica ed edilizia;
13. prevedere la possibilità di convertire la volumetria oggi rappresentata da i capannoni di allevamento intensivo da dismettere, per una quota da definire, tramite trasferimento del

volume stesso in ambiti preferibilmente aggregati ai nuclei o alle corti, o sua riconversione, con esclusione degli usi residenziali, tramite demolizione e ricostruzione; tale indirizzo non dovrà essere peraltro generico e generalizzato, per cui richiederà una precisa indagine preventiva atta a quantificare i volumi insediati, a identificare quelli abbandonati o destinati ad usi diversi

14. mantenere rigorosamente agricola la destinazione urbanistica delle aree ad Est della strada provinciale Bussolengo-Villafranca, lungo il tracciato che si dipana a Sud dell'incrocio con l'autostrada Serenissima, mediante la conferma e/o la costituzione di una apposita fascia di rispetto ad inedificabilità assoluta della profondità di almeno 60 metri

## 2.7 Le Attività Produttive.

Per le **Attività Produttive** il PAT valuta la consistenza e l'assetto del settore secondario (Industria ed Artigianato) e terziario (Commercio e Servizi) e ne definisce le opportunità di sviluppo, in coerenza con il principio dello "sviluppo sostenibile".

Per mantenere un rigoroso controllo sulle tipologie dei nuovi insediamenti produttivi, privilegiando quelli che garantiscano un alto tasso di occupazione, saranno previste limitate previsioni di nuove aree per impianti produttivi oltre a quelle oggi disponibili, mentre appare necessario prevedere qualche ampliamento, adeguamento o trasformazione di impianti esistenti, che potrebbe essere eventualmente soddisfatto anche attraverso l'introduzione di agevolazioni normative che potrebbero tra l'altro garantire il permanere in sede delle attività produttive già insediate.

Il PAT individua le parti del territorio caratterizzate dalla concentrazione di attività economiche, commerciali e produttive e le distingue in:

- ambiti specializzati per attività produttive di rilievo sovra comunale, caratterizzati da effetti sociali, territoriali ed ambientali, che interessano più Comuni e/o relazionati ad altri comprensori produttivi di livello regionale o interregionale;
- aree produttive di rilievo comunale, caratterizzate da limitati impatti delle attività insediate o da insediare;

In particolare:

- definisce l'assetto fisico funzionale degli ambiti specializzati per attività produttive di rilievo sovra comunale, quantificando il fabbisogno di aree e dei relativi servizi, con riguardo alle diverse destinazioni in essere.
- stabilisce il dimensionamento e la localizzazione delle nuove previsioni produttive, commerciali e direzionali, con riferimento alle caratteristiche locali ed alle previsioni infrastrutturali a scala territoriale;

- migliora la funzionalità complessiva degli ambiti specializzati per attività produttive, commerciali e direzionali, garantendo una corretta dotazione di aree per servizi, opere ed infrastrutture;
- delimita gli ambiti per la localizzazione delle medie e grandi strutture di vendita;
- definisce i criteri ed i limiti per il riconoscimento delle attività produttive in zona impropria, precisando la disciplina per le attività da delocalizzare e conseguentemente i criteri per il recupero degli edifici industriali non compatibili con la zona, inutilizzati a seguito trasferimento o cessazione dell'attività;
- precisa gli **standard di qualità dei servizi**, che si intendono perseguire per ottimizzare il rapporto tra attività di produzione, servizi tecnologici, qualità dell'ambiente e del luogo di lavoro.

Per gli insediamenti di carattere produttivo (Artigianale ed Industriale) si prevede:

- ✓ l'aggiunta di modeste aree di espansione opportunamente accorpate alle unità di azionamento esistenti nel Capoluogo e a Caselle, utili in particolare alle esigenze di ampliamento delle aziende locali;
- ✓ il perfezionamento e l'integrazione delle norme per consentire ampliamenti, adeguamenti, trasformazione di impianti esistenti, con particolari agevolazioni per la trasformazione in terziario direzionale;
- ✓ studio di incentivi per il trasferimento di impianti isolati con accorpamento alle unità di azionamento principali;

Per gli insediamenti di carattere Commerciale e dei Servizi si prevede:

- rafforzamento delle gerarchie urbane;
- individuazione di nuovi spazi di modesta entità in adiacenza ai nuclei urbani di Sommacampagna e di Caselle;
- verifica e adeguamento degli spazi di sosta e di parcheggio in prossimità degli esercizi commerciali;
- pedonalizzazione, ove possibile, delle aree centrali;
- facilitazioni normative per l'apertura di negozi e di esercizi pubblici;
- facilitazioni normative per la trasformazione di destinazione d'uso di quelle aree e di quegli edifici che potrebbero passare dal settore industriale a quello terziario.

## 2.8 Il Settore Turistico - Ricettivo.

Per il settore **Turistico - Ricettivo** il Piano di Assetto del Territorio, valuta la consistenza e l'assetto delle attività esistenti e promuove l'evoluzione delle attività turistiche, nell'ambito di uno sviluppo sostenibile e durevole, che concili le esigenze di crescita (soprattutto in termini

qualitativi) con quelle di preservazione dell'equilibrio ambientale, socio-culturale, agro-produttivo, silvo-pastorale, ecc..

Si punta alla valorizzazione delle specificità culturali, materiali e dei prodotti tipici locali (come il vino bianco, le pesche, i kiwi o il broccoletto di Custoza), per potenziare il circolo del richiamo turistico già esistente, individuando preventivamente i luoghi e le strutture adatti per manifestazioni, fiere, sagre, convegni, visite guidate, mercati e sale di degustazione.

Gli obiettivi del PAT possono quindi essere così riassunti:

- l'individuazione di aree, e strutture idonee, vocate al turismo di visitazione, all'escursionismo, all'agriturismo, all'attività sportiva, ottimizzando e riqualificando le strutture ricettivo-turistiche esistenti;
- la dotazione di servizi ed il rafforzamento delle attrezzature esistenti, in funzione sia della popolazione locale, che di quella legata alla fruizione turistica, secondo modelli culturalmente avanzati;
- la regolamentazione dei percorsi ciclabili, pedonali, con la precisazione della normativa per la segnaletica turistica e di quella pubblicitaria, comunque localizzata;
- la definizione disciplinare di particolari siti e strade panoramiche;
- individuare, ove possibile, piccole zone riservate ai pedoni che valorizzino punti di ristoro, esercizi pubblici, offerta commerciale anche situate all'esterno dei centri abitati;
- per quanto concerne le chiese, le ville storiche ed i relativi parchi di pertinenza deve essere valutata la possibilità di opportune convenzioni con i rispettivi proprietari per fare in modo che, in alcuni giorni dell'anno, le stesse possano divenire prestigiosa sede di iniziative aperte al pubblico (concerti, mostre, ecc.);
- evidenziare e classificare tutte le piste ciclabili e i percorsi pedonali significativi, nonché le ville storiche, le antiche corti, i monumenti, i punti panoramici che possano costituire, in aggiunta naturalmente ai due centri storici di Sommacampagna e di Custoza, elementi catalizzatori dell'interesse dei visitatori
- scegliere ed eleggere luoghi di sosta e di ristoro, stazioni di informazione turistica e di descrizione delle emergenze paesaggistiche, della vegetazione, dell'evoluzione storica delle colture, dei siti legati alla storia e alle memorie risorgimentali
- scegliere tra i contenitori esistenti e disponibili (ville, corti rurali, cascine isolate) quelli che, per posizione e qualità intrinseca, meglio si prestano ad essere utilizzati per il servizio turistico e la valorizzazione del territorio;
- valorizzare le specificità culturali, materiali e dei prodotti tipici locali (come il vino bianco, le pesche, i kiwi o il broccoletto di Custoza), organizzare e coordinare in tal senso produttori, cantine, ristoratori al fine di favorire l'instaurarsi di un circuito che possa

- ricomprendere anche le iniziative (mostre, convegni, degustazioni, ecc.) programmate in Villa Venier o in sedi appositamente approntate per il migliore successo delle manifestazioni;
- incoraggiare ricerche e sperimentazioni finalizzate all'ulteriore miglioramento qualitativo dei prodotti sostenendo in particolare le produzioni agricole biologiche e a basso impatto ambientale, limitando invece lo sviluppo delle tecnologie OGM.

## 2.9 Servizi alla Scala Territoriale.

Il PAT individua i principali Servizi a Scala Territoriale, ovvero le parti del territorio ad elevata specializzazione funzionale nelle quali sono concentrate una o più funzioni strategiche, o servizi ad alta specificazione economica, scientifica, culturale sportiva, ricreativa e della mobilità, caratterizzati da forte attrattività di persone o merci e da un bacino di utenza di carattere sovra comunale, tali da comportare un forte impatto sul territorio.

In particolare tra le realtà più significative vanno segnalate quelle rappresentate dall'**Aeroporto "Valerio Catullo"** e dall'**Interporto Quadrante Europa**.

L'aeroporto, che ha registrato negli ultimi anni un incremento del traffico passeggeri e merci notevolissimo, è stato recentemente oggetto di consistenti interventi tra cui l'ampliamento della stazione passeggeri, la realizzazione di una nuova stazione arrivi e di un hangar di manutenzione.

Ciononostante, sembra non solo opportuno ma addirittura necessario ed inevitabile che il PAT del Comune di Sommacampagna prenda in considerazione le tematiche connesse ad un eventuale ampliamento delle aree aeroportuali, non foss'altro per preconstituire tutte quelle salvaguardie atte a garantire i futuri interventi necessari all'infrastruttura, specie con riferimento ai collegamenti viari che si renderanno eventualmente necessari e comunque fatto salvo quanto indicato con nota regionale del 18/07/2006 prot. 430547/45.502.

## 2.10 Polo Funzionale "Mirabilia".

Andrà inoltre anche opportunamente verificato e valutato, all'interno del PAT, il mantenimento delle aree già destinate nel vigente PRG al "**Mirabilia**", in sintonia con quanto previsto dall'Art. 19 delle Norme di Attuazione del Piano d'Area del Quadrante Europa e dalla relativa cartografia progettuale.

La realizzazione di questo importante "insediamento", che si caratterizza quale "servizio" di scala territoriale sovra comunale in quanto ad elevata specializzazione funzionale, nel quale sono concentrate una o più funzioni strategiche, o servizi ad alta specificazione economica, scientifica, culturale sportiva, ricreativa e della mobilità, tale da poter essere definito "Polo Funzionale" di valenza metropolitana, andrà verificata e valutata attraverso il confronto con gli

Enti Territoriali coinvolgibili, per garantire da un lato il necessario richiamo di massa, che alimenti il volano economico all'attività, dall'altro una qualità culturale elevata che eviti lo scadimento nel fieristico commerciale.

Si promuoverà quindi un'apposita fase di concertazione (con i citati Enti Territoriali) e di ascolto (dell'iniziativa privata), al fine di definire i contenuti funzionali e le quantità volumetriche necessarie, anche utilizzando eventuali studi di fattibilità tecnico - economica che possano essere eventualmente recepiti in successivi accordi pubblico - privato, da attuarsi attraverso piani attuativi con la formula della Società di trasformazione urbana (L.127/97 art.17 comma 59) o con analoghe procedure.

I Poli Funzionali sono caratterizzati dalla forte attrattività di persone e di merci e da un bacino di utenza di carattere sovra comunale, tali da comportare un forte impatto sugli altri sistemi territoriali, come ipotizzato per l'insediamento in esame.

Obiettivi del PAT:

- verificare la realizzabilità del Polo "Mirabilia" secondo il perimetro dell'area destinata a tale intervento nel PRG vigente, tenendo conto delle necessarie connessioni viabilistiche;
- identificare il bacino di utenza, alla scala territoriale di interesse, gli obiettivi di qualità e le condizioni di sostenibilità ambientale e territoriale;
- individuare degli interventi di trasformazione e qualificazione funzionale, urbanistica ed edilizia necessari, con particolare attenzione ai collegamenti viari con il casello autostradale, l'aerostazione, la futura variante alla statale 11 e la strada provinciale Bussolengo-Villafranca;
- definire le caratteristiche morfologiche, dell'organizzazione funzionale e del sistema delle infrastrutture e delle dotazioni territoriali necessarie;
- verificare e dettagliare le norme e le destinazioni d'uso.

## 2.11 Il Sistema Infrastrutturale.

Per quanto riguarda il **Sistema Infrastrutturale** il PAT suddivide il sistema delle infrastrutture per la mobilità in:

- **Sottosistema Infrastrutturale Sovra comunale;**
- **Sottosistema Infrastrutturale Locale;**

raccordandosi con la pianificazione generale di settore.

### Sottosistema Infrastrutturale Sovra comunale

Il PAT recepisce le previsioni della pianificazione sovraordinata e provvede a definire:

- ✓ la rete di infrastrutture e di servizi per la mobilità di maggiore rilevanza, avendo riguardo anche ai servizi di trasporto in sede propria, al sistema dei parcheggi di scambio e di

interconnessione ed agli spazi per l'interscambio tra le diverse modalità di trasporto urbano o extraurbano. In particolare è previsto il recepimento di:

- tracciato e progetto del quadruplicamento ferroviario Alta capacità;
  - tracciato e progetto della variante alla strada Statale 11 da porre in affiancamento alla ferrovia esistente;
  - potenziamento della strada provinciale n. 26 "Morenica";
  - ribaltamento del Casello autostradale a nord della A4, prevedendo i necessari raccordi con la viabilità di progetto sopra richiamata;
- ✓ le opere necessarie per assicurarne la sostenibilità ambientale e paesaggistica e la funzionalità rispetto al sistema insediativo ed al sistema produttivo. Individuando ove necessario, fasce di ambientazione al fine di mitigare o compensare gli impatti sul territorio circostante e sull'ambiente;
- ✓ precisa la dotazione di standard e servizi alla viabilità sovra comunale;
- ✓ risolvere in modo compiuto i collegamenti ad est dell'abitato di Caselle con la circonvallazione cittadina ed il sistema autostradale (Verona nord);

#### **Sottosistema Infrastrutturale Locale**

Il PAT definisce il sistema della viabilità locale e della mobilità ciclabile e pedonale, ed i collegamenti con la viabilità sovra comunale.

In particolare si prevede:

- le prestazioni che le infrastrutture viarie locali debbono possedere in termini di sicurezza, geometria, sezione, capacità di carico, la definizione dei livelli di funzionalità, accessibilità, fruibilità del sistema insediativo, per gli obiettivi di qualità urbana ed ecologico-ambientale definiti;
- le fasce di rispetto delle infrastrutture per la mobilità locale, ed il perimetro del "Centro Abitato" ai fini dell'applicazione dei rispetti stradali;
- ridisegno e potenziamento degli incroci tra la strada provinciale 26° "Della battaglia" e la viabilità comunale di innesto;
- ridisegno dei collegamenti viari tra l'abitato di Caselle e la zona industriale posta a sud dell'autostrada;
- previsione di piste ciclo-pedonali di collegamento tra gli abitati di Sommacampagna, Caselle e Custoza, in sintonia con le ciclopiste internazionali "Del Sole" e "Claudia Augusta";
- devono infine essere attivate le procedure destinate al ripristino di strade comunali che risultino attualmente inagibili

## 2.12 Valutazione Ambientale Strategica.

Per quanto riguarda l'obbligatorietà della **Valutazione Ambientale Strategica** sugli strumenti urbanistici di cui alla Direttiva 2001/42/CE e gli obblighi di cui all'art. 4 della LR 11/2004, si sottolinea che la procedura della VAS dovrà configurarsi come elemento fondante per la costruzione del piano, valutando gli effetti ed i differenti scenari derivanti dalle azioni pianificatorie sul territorio al fine di promuovere uno sviluppo equilibrato nel rispetto dell'uso sostenibile delle risorse.

Per questo motivo il Quadro Conoscitivo, che dovrà essere strutturato in coerenza con gli obiettivi e le scelte pianificatorie, sarà orientato a definire i seguenti aspetti:

- definizione dei tematismi, delle banche dati e delle serie storiche, al fine di individuare gli indicatori di “*stato*” e di “*pressione*” necessari alla valutazione di sostenibilità strategica;
- individuazione delle “*tendenze*” relativamente ai tematismi previsti nelle matrici;
- individuazione dei possibili progetti strutturali nell'ambito del PAT per misurarne gli effetti;
- previsione di uno o più “scenari” soggetti a valutazione al fine di pervenire alla scelta delle alternative.

A queste analisi vanno affiancati gli indirizzi generali sull'attività programmatica che descrivono gli obiettivi del Piano, che dovranno essere sviluppati nel corso dell'elaborazione progettuale, così riassumibili:

- ✓ salvaguardia, valorizzazione e miglioramento della qualità della vita, da perseguire attraverso una contenuta crescita demografica; la tutela delle varie identità che compongono il Comune e del rapporto ottimale fra insediamenti residenziali, produttivi, direzionali, agricoli, e dei servizi, in stretta relazione con le diverse caratteristiche del territorio;
- ✓ “risparmio del territorio” e delle sue risorse naturali (flora, fauna, georisorse, acqua) quali beni preziosi e non riproducibili, da ottenersi anche col recupero del patrimonio edilizio esistente e con la progettazione delle nuove opere pubbliche;
- ✓ adozione di criteri di ecocompatibilità, di risparmio energetico e di solidarietà sociale, da conseguire con appositi regolamenti riguardanti le tipologie e le tecnologie costruttive, i relativi impianti energetici, finalizzati al recupero delle risorse.

### 3. Primo Rapporto sullo stato dell'ambiente

#### 3.1 Risorse idriche superficiali e sotterranee:

- sversamenti di reflui, e degli scarichi esistenti;
- carenza di regimazione delle acque di prima pioggia, specie dalle sedi stradali e autostradali;
- non idonei interventi di manutenzione dei corsi d'acqua principali (Tione, Ferriadon e Rio Canova ecc.) nonché degli argini dei canali irrigui esistenti, gestiti dai Consorzi di Bonifica.
- Adeguato dimensionamento del sistema fognario comunale al fabbisogno attuale, anche in previsione di futuri incrementi dell'utenza.

#### 3.2 Tutela del suolo e del paesaggio:

- interventi di ricomposizione ambientale *post mortem* delle discariche e delle cave esaurite o in corso di coltivazione, con particolare attenzione ai seguenti ambiti:
  - ex cava di prestito posta in prossimità del casello Autostradale;
  - discarica denominata Casetta;
  - intervento di scavo effettuato per la realizzazione di una fungicoltura (mai completata) presso la Loc. Fredda;
  - ex cava posta a sud di Sommacampagna in confine con il Comune di Villafranca;
- elementi edilizi incongrui (allevamenti intensivi da dismettere - attività produttive fuori zona - zone degradate);
- controllo delle discariche esistenti;
- impatti sul territorio derivanti da insediamenti di nuove cave

#### 3.3 Utilizzo del territorio

- pressione sull'abitato di Sommacampagna del casello autostradale, del quale si sta valutando l'ipotesi di spostamento a nord dell'autostrada;
- intensa antropizzazione a ridosso delle zone umide presenti all'interno del territorio comunale;
- impatti derivanti dall'Aeroporto e dalla sua possibile espansione, ivi comprese le attività di servizio, in relazione alle problematiche viabilistiche (possibile collegamento diretto tra l'aerostazione ed i caselli autostradali di Sommacampagna e Verona Nord) ed alla vicinanza con l'abitato di Caselle;
- impatti derivanti dal Quadrante Europa, tenuto conto del Master Plan recentemente approvato che ipotizza ampliamenti in territorio di Sommacampagna, sulle aree di

confine che separano l'interporto da Caselle, nonché destinazione d'uso e/o tutela delle stesse;

#### 3.4 Naturalità del territorio

- presenza di opere incongrue da eliminare;
- carenza di aree ed attrezzature di servizio in alcune parti, anche residenziali, del territorio;

#### 3.5 Salute umana

- campi elettromagnetici generati da elettrodotti e impianti radio base;
- problematiche connesse al traffico veicolare pesante e non nei centri abitati;
- inquinamento acustico causato dalle attività produttive;
- inquinamenti provocati dal traffico veicolare (polveri, rumori ecc.) in transito sugli assi viari che attraversano il territorio;

#### 3.6 Problemi della viabilità

- inadeguatezza del sistema di collegamento viario, tra Sommacampagna e la città di Verona, che attualmente induce la maggior parte del traffico all'attraversamento dell'abitato di Caselle;
- necessità di collegamenti tra il casello autostradale e la stazione aeroportuale, anche nell'ottica della futura realizzazione del parco "Mirabilia";
- carenza di piste ciclopedonali sul territorio comunale, per una migliore fruizione delle qualità ambientali e paesaggistiche;
- impatti connessi al progetto Alta Capacità ed alle modifiche da proporre per un diverso assetto viabilistico dei collegamenti tra Caselle e Lugagnano.