

**PARERE****n. 37 de 17 Maggio 2012**

(o.d.g. 1 del 17 Maggio 2012)

OGGETTO: Comune di Vigasio (VR). Rapporto Ambientale al Piano di Assetto del Territorio.

PREMESSO CHE

- ai sensi dell'art. 4 della legge regionale 23 aprile 2004, n. 11, in attuazione della direttiva comunitaria 2001/42/CE, i Comuni, le Province e la Regione, nell'ambito dei procedimenti di formazione degli strumenti di pianificazione territoriale, devono provvedere alla valutazione ambientale strategica (VAS) dei loro effetti sull'ambiente al fine di "promuovere uno sviluppo sostenibile e durevole ed assicurare un elevato livello di protezione dell'ambiente";
- La Commissione Regionale VAS, individuata ex art.14 della LR n.4/2008, si è riunita in data 17 maggio 2012 come da nota n. 221433 del 14.05.2012 del Dirigente della Unità di Progetto Coordinamento Commissioni (VAS – VINCA – NUVV), segretario della commissione;
- Il Comune di Vigasio (VR) con note n. 5413 del 02.05.11, n. 229391 del 05.08.2011 e n. 0003765 del 28.03.12 ha fatto pervenire la documentazione necessaria per ottenere il parere della Commissione VAS;

ITER PROCEDURALE PER LA VAS DEL PAT

Il Comune di Vigasio ha approvato con DGC n. 2 del 13.01.09 il "Documento Preliminare e lo schema di accordo di pianificazione" ai sensi dell'art. 15 della legge urbanistica regionale, per la formazione del piano di assetto del territorio comunale.

L'accordo di copianificazione tra il Comune di Vigasio, la Provincia di Verona e la Regione Veneto per la redazione del PAT in esame è stato sottoscritto in data 21.04.09.

In applicazione dell'art. 5 della legge urbanistica regionale 11/2004 è stata avviata la fase di concertazione e partecipazione con gli enti territoriali e le Amministrazioni interessate alla tutela degli interessi pubblici coinvolti nella redazione del PAT, oltre che con le associazioni economiche, sociali e politiche portatrici di interessi diffusi nel territorio comunale, mediante incontri di lavoro e pubbliche assemblee.

Il Comune di Vigasio con DGC n. 46 del 01.03.11, ha espletato la fase di concertazione e partecipazione ai fini della redazione del Piano di Assetto del Territorio Comunale ai sensi dell'art. 15 della Legge Regionale n. 11 del 23 aprile 2004 e successive modificazioni, prendendo atto degli esiti dell'avvenuta concertazione e valutando le comunicazioni ed i contributi – diversamente pervenuti – da parte degli enti, amministrazioni, associazioni e soggetti interessati, intervenuti alla concertazione.

Il Comune di Vigasio con DCC n. 6 del 19.04.11, ha adottato il Piano di Assetto del Territorio Comunale secondo quanto previsto dall'art. 15 della LR n. 11 del 23.04.04.

Come da documentazione presentata, l'avviso dell'avvenuta adozione del Piano in parola è stato affisso all'albo pretorio del Comune, del BUR, del sito Web e nei quotidiani "Il Corriere di Verona" del 19.05.11 e "L'Arena" del 18.05.11.

Come emerge dalla dichiarazione del Responsabile dell'Area edilizia privata- Urbanistica del Comune, sono pervenute complessivamente n. 28 osservazioni di cui n.3 fuori termine delle quali 3 hanno attinenza in materia ambientale.

PARERE DELLA COMMISSIONE VAS SUL RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE

La Commissione Regionale VAS, con parere n. 136 del 12.11.2008, aveva espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale sul Rapporto Ambientale Preliminare allegato al Documento Preliminare per la redazione del Piano di Assetto del Territorio di Vigasio, a condizione che nel Rapporto Ambientale venissero ottemperate alcune prescrizioni.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE



Il Comune di Vigasio conta al 01/06/2007 8.326 abitanti e si estende per 30,8 kmq nel settore sud ovest della Provincia di Verona, in territorio totalmente pianeggiante, attraversato da numerosi corsi d'acqua, tra i quali il più importante è il fiume Tartaro.

In particolare, il Capoluogo è sorto sulla strada di collegamento tra Mantova e Verona, Vigasio ha due frazioni: Forette e Isolalta; confina con i Comuni di Buttapietra, Castel d'Azzano, Isola della Scala, Nogarole Rocca, Povegliano Veronese, Trevenzuolo e Villafranca di Verona.

Un fattore significativo per il territorio è la scelta della Regione Veneto di collocare su un'area a cavallo tra i comuni di Vigasio e Trevenzuolo l'"Autodromo del Veneto" e la scelta di realizzare una nuova area "Industriale, artigianale di espansione parco della logistica avanzata" nel territorio comunale di Vigasio. Il comune è attraversato in parte dall'autostrada A22 "del Brennero", dalla SP24, dalla SP25 "Mantovana" e dalla SP51. Il territorio inoltre rientra nel tracciato della vecchia linea ferroviaria per Legnago, oggi in disuso.

Vigasio faceva parte dell'Unione Comunale detta "Unione veronese Tartaro Tione" in precedenza chiamata "Unione dei 5 comuni" da cui ne è uscito.

Il quadro infrastrutturale, non solo per Vigasio ma per tutta l'area interessata dal "*Piano dei 5 Comuni*", in adeguamento al PAQE, è argomento quanto mai strategico e rilevante.

Esistono, per tutto il territorio, una serie di ipotesi di infrastrutture e, per quanto riguarda Vigasio: riqualificazione della SP53 direzione Mozzecane, della SP25 direzione Trevenzuolo e la SP24 direzione Isola della Scala, al fine di predisporre una rete viabilistica capace di ospitare in modo appropriato i futuri scenari che ricadranno su questa realtà territoriale.

Da ciò si evince come il territorio del Comune di Vigasio venga indirettamente interessato da tali infrastrutture, in quanto pone questa realtà comunale in una stretta correlazione territoriale nella direzione Est-Ovest e non più solamente nella direzione Nord-Sud.

Questi eventi avranno una notevole ricaduta relazionale e di mobilità, tanto da proiettare questa realtà territoriale nell'ambito di area vasta, come un nuovo polo urbano con una nuova centralità, poiché in stretta e diretta relazione con le direttrici dei capoluoghi limitrofi.

L'Amministrazione comunale ha attivato un Accordo di Programma con il Comune di Castel D'Azzano, in merito a due tracciati viabilistici, il primo ad Ovest della Frazione di Forette, arteria che by-passa la strozzatura della esistente viabilità mediante nuova bretella viabilistica che da Via Custoza proseguendo sino all'inizio di Via Tomelleri si diparte per posizionarsi a Nord della Località — Frazione di San Martino di Castel d'Azzano, mentre il secondo interessa il Territorio di Vigasio solo per un breve tratto a Nord del Capoluogo ed in prossimità del rondò posizionato in Castel d'Azzano, all'altezza di Via Ciringhelli che da qui si immetterà sulla futura SS11, rafforzando e riqualificando la relazione nella direttrice Nord-Sud.

L'Amministrazione comunale di Vigasio ha approvato la variante n. 19 al vigente PRG relativa al "Progetto di Variante della SS12" che prevede un nuovo tracciato che interessa direttamente il proprio territorio.

– INQUADRAMENTO SOCIO-ECONOMICO

Piano d'Area del Quadrante Europa

Un punto fermo e di straordinaria importanza urbanistica per i comuni, ma non solo, per tutto l'ambito territoriale ricompreso nel PAQE è, appunto, il Piano di Area del Quadrante Europa.

Nel suo articolato normativo all'art. 3, "Contenuti e natura" il "Piano d'Area del Quadrante Europa" definisce gli obiettivi articolati in "Sistemi":

1. Sistema relazionale.
2. Sistema delle aree produttive.
3. Ecosistema.
4. Sistema dei paesaggi aperti ed urbani.
5. Sistema dei beni storico-culturali.
6. Sistema ricreativo e del tempo libero.

Oltre a pianificare interventi che riguardano il futuro di queste aree, il Piano di Area del Quadrante Europa, pone anche vincoli per ambiti naturali e paesistici di particolare interesse.

Le previsioni di assetto dei 5 comuni hanno tenuto conto anche di quanto autonomamente, ed in tempi diversi, il comune di Vigasio si sia adeguato ad un'altra e rilevante norma del Piano di Area del Quadrante Europa, quella relativa all'art. 88 "Autodromo di Trevenzuolo e di Vigasio".

**Il settore agricolo**

Il “territorio agricolo” riveste, nelle norme generali, un ruolo strategico. Il “mantenimento” del territorio, al pari del suo uso, sta diventando elemento di presidio e conservazione stabilmente in equilibrio fra redditività e capacità riconosciuta dagli organismi comunitari che ne favoriscono la sopravvivenza.

Altro fattore da tenere in considerazione, che sarà approfondito in sede di redazione del PAT, è l’età media degli addetti al settore che rivela un abbandono delle attività agricole da parte dei giovani e il conseguente spopolamento delle campagne.

Il settore industriale

Nel territorio sono presenti e operanti diverse attività del settore produttivo collegate con l’agricoltura che si differenziano l’una dall’altra per merceologie di prodotti lavorati provenienti dall’agricoltura, prevalentemente le fasi di lavorazione interessano i processi di stoccaggio e conservazione dei prodotti agricoli, la loro preparazione, confezionamento, imballo e spedizione ai mercati di destinazione.

Nell’ambito insistono Aziende Agroindustriali specializzate nella conservazione ed elaborazione dei prodotti provenienti dall’agricoltura.

Non sono previste nuove aree di tipo produttivo, se non per il completamento dell’esistente.

Un’attenzione particolare va riservata alle attività produttive situate “fuori zona” che dovranno essere trasferite.

L’archeologia industriale

Per quanto riguarda l’Archeologia Industriale riveste particolare importanza l’ex filanda.

Il settore turistico-ricettivo

Per quanto riguarda la ricettività si nota che la presenza di un solo albergo non connota specificatamente il settore.

TUTTAVIA, SARÀ PARTICOLARMENTE IMPORTANTE PER IL SETTORE LA PRESENZA DELL’AUTODROMO.

- **INTEGRAZIONI AL RAPPORTO AMBIENTALE FORNITE IN SEDE ISTRUTTORIA**
Il Rapporto Ambientale riporta alcuni approfondimenti relativi al quadro conoscitivo ambientale, già indagato con il Rapporto Ambientale Preliminare. Tuttavia, in sede istruttoria è emersa la necessità di acquisire alcune integrazioni/chiarimenti. Il Comune, pertanto ha integrato il Rapporto Ambientale e la Sintesi non tecnica con quanto richiesto relativamente alle informazioni da inserire nel Rapporto Ambientale stesso.
- **STATO DELL’AMBIENTE E CRITICITA’**
Per quanto concerne lo stato dell’ambiente, il Rapporto Ambientale così come integrato con nota prot. n. 3765 del 28.03.12, approfondisce le differenti matrici ambientali indicate nel Rapporto Ambientale Preliminare, concludendo con una più dettagliata analisi delle criticità.
L’analisi dello stato attuale di qualità dell’ambiente consente di evidenziare le criticità emergenti del territorio di Vigasio, da consegnare al Piano, affinché con le proprie azioni strutturali e politiche urbanistiche, tradotte in un preciso assetto strutturale, possa prenderle in considerazione per la loro risoluzione o per l’individuazione delle potenziali misure di mitigazione e compensazione da programmare.
- **OBIETTIVI E AZIONI DEL PAT**
Gli obiettivi del PAT, desumibili dall’insieme degli elaborati, sono stati assunti considerando che i comuni a sud di Verona per anni hanno subito una continua perdita di residenzialità fino all’inizio degli anni ’90. Poi, la lenta saturazione della ZAI storica di Verona e l’uso delle aree periferiche della cintura hanno spinto, con il favore di un minor costo dei terreni, nuove attività a collocarsi in queste zone favorendo una lenta ma progressiva rivalutazione insediativa. Da qui la necessità quindi di dotarsi di un nuovo strumento urbanistico e successivamente altri di riqualificazione e rivalutazione di quanto esistente. Aveva quindi inizio un lento e progressivo recupero che portava a consolidare un costante e considerevole (per la zona) aumento della popolazione con quanto ad esso collegabile.
L’elemento forte che va tenuto presente è dato dalla scelta della Regione Veneto di collocare su un’area a cavallo tra i due comuni (Vigasio e Trevenzuolo) quello che nelle intenzioni dovrà diventare l’”Autodromo del Veneto ” con tutte le attività complementari e compatibili contenute nel suo interno.



Sulla scelta di questa iniziativa, ma più che altro sulla nuova considerazione attribuita dal Progetto di adeguamento al PAQE prodotto dall'Unione 5 Comuni, la Regione condivideva anche un altro progetto, quello relativo alla nuova area "Industriale, artigianale di espansione parco della logistica avanzata". Due quindi i progetti la cui significatività travalica i confini amministrativi comunali. Di questi:

1. per l'Autodromo;
2. per la Zona Industriale Artigianale di espansione della logistica Avanzata.

– AZIONI E STRATEGIE DEL PAT

Ai sensi della Legge Regionale n. 11/2004 (art. 13, comma k) il Piano di Assetto del Territorio "*determina, per ambiti territoriali omogenei (ATO), i parametri teorici di dimensionamento, i limiti quantitativi e fisici per lo sviluppo degli insediamenti residenziali, industriali, commerciali, direzionali, turistico - ricettivi e i parametri per i cambi di destinazione d'uso, perseguendo l'integrazione delle funzioni compatibili*".

La suddivisione in ATO consente di esplicitare gli indirizzi principali del piano ed i parametri da rispettare nella successiva predisposizione del Piano degli Interventi che provvederà alla suddivisione in Zone Territoriali Omogenee.

La suddivisione del territorio comunale in ATO discende dall'analisi dei tessuti urbani in funzione della loro articolazione, rapportata alle risultanze della Valutazione Ambientale Strategica.

Fuori dalle zone consolidate si sono indicati modesti incrementi volumetrici prevedibili per:

- ampliamenti su edifici esistenti in aree ad edificazione diffusa;
- edifici non più funzionali al fondo;
- interventi possibili in area agricola.

Il PAT di Vigasio individua 7 ATO così suddivisi per particolarità aggregative:

- ATO n. 01 – che ricomprende la zona ad ovest dell'Autostrada, a confine con i comuni di Nogarole Rocca e Povegliano, con cui ha in comune la zona SIC dei Fontanili.
- ATO n. 02 – caratterizzata dal Parco della Logistica Avanzata.
- ATO n. 03 – a sud del Capoluogo, è destinata all'Autodromo.
- ATO n. 04 – ambito territoriale che ricomprende tutta la zona est del territorio comunale, ed è una zona caratterizzata dalla destinazione agricola.
- ATO n. 05 – a nord del Capoluogo, con la frazione di Forette ed il suo intorno.
- ATO n. 06 – a nord-ovest del Capoluogo, con la frazione di Isolalta con il suo intorno.
- ATO n. 07 – il Capoluogo, con il territorio principalmente urbanizzato.

Importante, prima di procedere alla definizione delle suddivisioni delle ATO, evidenziare che (concetto già espresso in altri documenti allegati) il comune di Vigasio è interessato da rilevanti interventi, come Autodromo, District Park, che il PAQE ha scelto di collocare sull'area e di far condividere con il comune di Trevenzuolo in accordo con gli altri 3 comuni che hanno condiviso la pianificazione concertata con la Regione.

La vocazione dell'economia agricola che ha sempre caratterizzato le funzioni operative di queste aree troverà, quindi, attraverso il complessivo valore aggiunto mutuabile nelle nuove iniziative, nuovi spunti, idee e concrete sinergie per rivalutare l'intero settore primario.

Le scelte che hanno, quindi, portato alla determinazione delle ATO hanno differito le tre sostanziali differenze date da:

- Nuclei abitati – capoluogo e frazioni;
- Aree agricole significative;
- Aree per "Programmi complessi".

Il dettaglio dello stato dei luoghi, operato dall'indagine geologica allegata alle tavole del PAT, ha confermato quanto nelle indicazioni del PAQE riportate negli aggiornamenti cartografici del PRG vigente.

Nello stesso PRG ulteriori particolari hanno specificato elementi di fragilità ed attenzione fino a rendere attuale il livello di pianificazione traslabile nel PAT.

Tra questi: vincoli militari, aree SIC, art. 74 (tutti riferiti al PAQE) zone di interesse archeologico, art. 94 ambito per il parco Regionale del Tartaro Tione, art. 55 ambiti di riequilibrio dell'ecosistema, art. 54 aree sondabili, art. 63 paleovalvei, art. 52 limite meridionale della zona di ricarica degli acquiferi, art. 61 ambiti di interesse paesaggistico ambientale, art. 51 ambiti prioritari per la protezione del suolo – ecc.



Inoltre: manufatti da demolire, attività produttive da bloccare e/o trasferire, attività produttive fuori zona.

La sovrapposizione di tutti questi elementi è riscontrabile nei documenti del PRG vigente adeguato a tutti gli aggiornamenti operati con le varianti approvate.

Visto il taglio che distingue gli ATO, indicato e condiviso dal soggetto copianificatore (Regione Veneto), l'incremento demografico all'interno di queste viene raggruppato e contenuto nelle sole 3 aree che ricomprendono ai nuclei urbani.

Ciò in quanto la divisione per specificità d'uso territoriale ha identificato parti di territorio in cui la presenza abitativa e i possibili incrementi sono alquanto minimi e ricomprendibili quindi nelle aree urbane di pertinenza.

Vengono, pertanto, meno le quantità di incremento per gli ATO 1, 2, 3 e 4 pur mantenendo le indicazioni relative alle descrizioni ed alle singole strategie.

Gli ATO 2 e 3 comprendono rispettivamente il "Parco della Logistica" e l'"Autodromo". Queste aree denominate come Programmi Complessi, sono individuate dal PAQE e già definite con PUA approvati. Il dato di abitanti in esse contenute è minimo allo stato attuale, e viene ricompreso negli ambiti urbani di riferimento senza che per questi ultimi venga valutato il possibile incremento demografico all'interno del capoluogo, o frazione, di riferimento.

Per facilitarne la lettura le singole ATO vengono così sinteticamente definite:

ATO 1 - Fontanili: area prettamente agricola, situata ad ovest della autostrada A/22, che conta al suo interno una modesta quantità di case sparse principalmente destinate all'uso dei suoli. L'area è interessata dalla presenza di parte del SIC IT3210008 dei Fontanili di Povegliano e dalla fascia delimitante i margini del parco Regionale del Tartaro Tione. Una buona parte della stessa area è sottoposta alla presenza del vincolo militare oltre alla fascia di rispetto stradale lungo la A22 del Brennero che la taglia da nord a sud.

ATO 2 – Parco della Logistica: l'area comprende, oltre ad una modesta quantità di superficie agricola sulla quale, a margine della strada comunale per Nogarole Rocca ed il casello autostradale, trova sede un'attività agroalimentare con adiacenti capannoni avicoli, una modesta quantità di edifici per la conduzione dei rispettivi fondi e il progetto approvato per la costruzione del "Parco della Logistica".

Per tale iniziativa, soggetta all'approvazione del PUA e della sua VIA, deve essere sottoscritta apposita "Convezione" con l'amministrazione comunale. Ancora: l'area è parzialmente attraversata da una bretella stradale in uscita dall'ATO 3 "Autodromo" che finisce, sulla planimetria, nel nulla.

L'infrastruttura è stata inserita a seguito di un accordo con l'amministrazione provinciale che si è posta a coordinamento delle 3 importanti iniziative presenti tra i comuni di Trevenzuolo e Vigasio e dovrebbe, "la bretella", collegare il "Sistema infrastrutturale viabilistico" ad un futuro casello Autostradale "dedicato". L'area presenta inoltre i vincoli della fascia di rispetto autostradale, della fascia art.61 PAQE e della fascia di rispetto della Fossa Gambisa.

ATO 3 – Autodromo: l'iniziativa "Autodromo", nota da tempo, discende sia dal PAQE che dalla DGR per quanto relativo a destinazioni d'uso sia per standard operativi. Sia il PUA che la VIA hanno ottenuto le relative approvazioni. Manca la "Convezione" ma ciò non toglie, essendo variante al PRG approvata, che l'iniziativa trovi collocazione con perimetro proprio all'interno di un ATO anche se le tavole SAU non ne riportano traccia, appunto per la mancanza di convenzionamento. Tutta la fattibilità di quanto contenuto nel PUA è regolata nella normativa del PRG.

ATO 4 – Madonna di Campagnamagra: rilevante, per interesse agro-economico, area agricola ad est del capoluogo e a confine con Isola della Scala e Castel d'Azzano. Area, quindi, ad esclusiva destinazione agricola sulla quale insistono "corti" censite per valenza paesistica e nuclei abitati prettamente destinati alla conduzione dei fondi. L'area, da nord a sud, nella sua interezza comprende: nel suo estremo confine a est la variante alla SS12; per tutta la sua lunghezza è attraversata da corsi d'acqua significativi (Tartarello, fossa Baldona, fossa Giuliani) che determinano un continuo vincolo ambientale e paesaggistico oltre a connotare l'intera area da un punto di vista ambientale. Altri sono i vincoli compresi quelli di "cono visuale" segnalati per l'intera area, nell'ATO 7. La parte sud è profondamente segnata dal fiume Tartaro che nel suo divagare attraversa da nord-ovest a sud-est l'intero territorio comunale.

ATO 5 – Forette: frazione a nord del capoluogo seppur di modesta entità e dimensioni si presenta, al pari di Isolalta, come un'entità complessa ed autonoma nella mescolanza di destinazioni urbanistiche: residenza in zona omogenea "A" centro storico, zona di espansione residenziale, aree industriali,



artigianali e direzionali commerciali di completamento dividono lo spazio ATO con aree agricole di contorno e aree vincolate da coni ottici e fasce di rispetto sul Tartarello. Ad ovest l'area confina con la linea ferroviaria da Verona per Isola della Scala: dismessa al funzionamento, ma armata, la linea potrebbe tornare in funzione con l'iniziativa dell'Autodromo come modalità di accesso complementare. Il PAT riconosce una rilettura compensativa delle attività produttive oltre a modesti ampliamenti residenziali e servizi adeguati per qualità e dimensione.

ATO 6 – Isolalta: per questa frazione sono previste le stesse linee di operatività della precedente. Sull'area è individuato un sito di interesse archeologico e a nord insiste il limite meridionale della zona di ricarica degli acquiferi.

ATO 7 – Vigasio Capoluogo: l'area ricomprende la stessa articolazione di funzioni della frazione Forette. Proporzionalmente, e per quanto anticipato nel Documento Preliminare, al capoluogo spetta la funzione direttrice per quanto attiene i nuovi insediamenti residenziali, il potenziamento delle strutture di servizio e il riassetto organico delle aree produttive presenti nel comparto. Sull'area si concentrano tutti i fattori di attenzione, dal fiume Tartaro che attraversa il capoluogo al Tartarello, alle varie fosse e alle aree agricole di pregio. Recuperabili però anche spazi privi di vincoli particolarmente riduttivi a ridosso di numerose delle aree consolidate il che consente di valutare, su queste, il potenziale collocamento di nuovi insediamenti. Una particolare attenzione sarà posta sul completamento della lottizzazione Green Village. Consolidato, in tutti gli aspetti approvativi, il PUA dell'area è stato attuato in minima parte ed i tempi per il completamento richiedono una revisione amministrativa che il P.I. verificherà in un quadro previsionale di breve termine. Una particolare rivisitazione, per una valorizzazione sia funzionale che architettonica, sarà normativamente operata all'interno delle aree edilizie consolidate così come una rilettura per le aree produttive e le infrastrutture di servizio. In sostanza una ricucitura del complessivo tessuto là dove la diversità di funzioni e di uso del suolo ha creato maggiori fratture e contrasti.

– PROCESSO DI CONCERTAZIONE/CONSULTAZIONE

In sede istruttoria sono stati richiesti chiarimenti ed integrazioni sulla fase di partecipazione esperita in sede di elaborazione del Piano.

L'Amministrazione Comunale ha avviato una serie di incontri pubblici durante i quali è avvenuto il confronto con le Istituzioni, le Associazioni economiche e sociali, i Gestori di servizi pubblici e con il coinvolgimento fattivo di tutta la cittadinanza interessata. In tal modo si è cercato di promuovere il massimo grado di partecipazione diffusa per la discussione in merito agli obiettivi generali e alle scelte strategiche delineate nel documento programmatico preliminare.

In particolare, gli incontri si sono tenuti in due momenti differenti:

- 19 settembre 2006 confronto con le associazioni economiche e sociali portatrici di rilevanti interessi sul territorio;
- 19 maggio 2009 ore 10: confronto con enti e istituzioni pubbliche;
- 19 maggio 2009 ore 17: confronto con professionisti, associazioni, attività produttive, imprese e tutti i cittadini.

La particolarità delle iniziative inserite nel comune con la condivisione del "Piano dei 5 comuni" previsto dal Piano d'Area del Quadrante Europa e, in particolar modo con l'attribuzione con legge regionale dell'indicazione di area dove collocare l'Autodromo del Veneto (a cavallo con il comune di Trevenzuolo) ha fatto sì che le valutazioni di tutte le categorie produttive esistenti e della popolazione abbiano, in modo diverso oltre allo stupore per l'attesa degli eventi, completamente differito lo stato di fatto e dalle aspettative all'attivazione degli eventi produttivi previsti.

I settori coinvolti nella consultazione, sono stati rappresentati da associazioni di categoria che l'amministrazione ha convocato sia in fase preventiva, per la formazione del "Documento Preliminare", sia successiva, all'approvazione del documento, oltre aver inserito tutta la documentazione prevista dalla Legge Regionale sul sito del comune.

La fase di attivazione del PAT e della concertazione preventiva, data la modestia degli operatori rilevanti nel settore, è stata articolata nell'arco del pomeriggio del 19 settembre 2006.

Vista l'importanza economica dell'agricoltura per l'intera area la partecipazione più rilevante è quella degli imprenditori del settore e dei rappresentanti di categoria.

Dall'incontro, e dalle valutazioni, emerge uno stato di cose e una previsione condivisa così sintetizzabile per:



Problematiche: mancanza redditività, mancata partecipazione dei giovani diversamente occupati o in part-time finché esiste la presenza dei conduttori anziani, invecchiamento addetti, perdita convenienza colture estensive, unica possibile sopravvivenza in settori specifici.

Possibili provvedimenti: riconversione produzioni estensive, sviluppo produzioni per grande distribuzione, mantenimento integrità della rete idrica del territorio.

In successione, l'incontro con le poche attività commerciali e produttive presenti. Per le prime la possibilità di sopravvivenza è stata legata all'attivazione dei grandi interventi presenti sull'area, mentre le seconde – solo n. 3 con più di 15 addetti – lamentavano la mancanza di sinergie con altre attività e il recupero di manodopera qualificata.

A seguito del parere n. 136 del 12.11.2008 espresso da codesta Commissione sul Rapporto Ambientale Preliminare allegato al “Documento Preliminare” per la redazione del PAT e alle delibere di Giunta Comunale n. 2 del 13.01.2009 e n. 37 del 03.02.2009 relative all'adozione del Documento Preliminare, all'accordo di Pianificazione ed alla trasmissione del Parere VAS, tutta la documentazione è stata inserita sul sito web del comune di Vigasio.

Inoltre, il 21 aprile 2009 è stato sottoscritto l'accordo di pianificazione, anch'esso consultabile on line sul sito del comune di Vigasio, con la Regione Veneto e con la Provincia di Verona.

Consolidato un indirizzo programmatico, il 19 maggio 2009 è stato rivolto, in orari diversi, l'invito alla concertazione con comuni, istituzioni ed enti pubblici, e successivamente, a professionisti, associazioni, attività produttive e imprese e a tutti i cittadini.

– LA VALUTAZIONE QUALI-QUANTITATIVA DEI POTENZIALI EFFETTI DELLE AZIONI DI PIANO

Premessa

La VAS effettuata sul PAT si confronta quindi con la componente strutturale del percorso di pianificazione urbanistica alla scala comunale, quello cioè che ne definisce l'assetto spaziale del territorio nelle sue forme fisiche e funzionali prevalenti e conforma le risorse nel medio/lungo periodo; gli elementi che si collocano al centro degli aspetti strutturali del Piano e della sua VAS riguardano principalmente il sistema naturale ed ambientale, il sistema territoriale, il sistema delle infrastrutture per la mobilità e il sistema del territorio rurale.

Essendo il PAT un piano che regola l'uso e la tutela del territorio, esso si rivela così uno strumento molto potente per la risoluzione delle criticità, ma l'avvicinamento alla sostenibilità di un territorio e della sua comunità deve essere perseguito in maniera integrata con gli altri strumenti di pianificazione settoriale.

Valutazione Azioni di Piano e opzione 0

E' stata applicata una metodologia di analisi e valutazione quali-quantitativa degli effetti derivanti da tutte le azioni di piano sopra evidenziate sulle diverse componenti della sostenibilità ambientale. Tale valutazione è condotta con l'ausilio di una matrice di analisi in cui sono evidenziate le interferenze tra azione e indicatore ambientale come mostrato nella seguente tabella.

Ad ogni indicatore è stato assegnato un valore e una valutazione di sostenibilità: ossia viene analizzato il trend che si pensa possa avere l'indicatore in seguito all'applicazione del Piano. Quindi, per esprimere le valutazioni di sostenibilità per le singole componenti ambientali, sono state prese in considerazione tutte le azioni indicate all'interno della Tavola della Trasformabilità, che derivano dal dimensionamento del Piano.

Gli indicatori si sono confrontati con gli obiettivi di sostenibilità per la necessità di fornire eventuali indicazioni correttive al PAT: ciò ha reso possibile la predisposizione di azioni di mitigazione, che sono tuttavia previste anche nelle approvazioni delle singole VIA per gli interventi più significativi (le diverse azioni di progetto: “Linee preferenziali di sviluppo insediativo”, “edificazione diffusa”, “Contesti territoriali destinati alla realizzazione di programmi complessi”) suddivise per ATO.

Dall'analisi effettuata è stato verificato un valore positivo per l'intero piano di +0,14, che rientra nel range “Parzialmente sostenibile”.

Dall'analisi emerge che gli ATO che presentano valori più bassi relativamente alla sostenibilità, sono quelli interessati dalla presenza di interventi di valenza sovra comunale recepiti dal PAT, che sono stati valutati con apposita VIA.



Si ritiene che con l'applicazione delle mitigazioni previste all'interno del Rapporto Ambientale e riportate all'interno delle NTA del Piano, il valore di sostenibilità possa aumentare come descritto all'interno dei singoli paragrafi del R.A. consegnato.

Gli effetti cumulativi

In sede istruttoria, atteso i rilevanti Programmi Complessi previsti dal PALAV ed assunti dal vigente PRG, non sottoposti a VAS, è stato chiesto di valutarne gli effetti cumulativi unitamente a quelli derivanti dalle azioni del PAT.

Tale valutazione è stata ritenuta necessaria in quanto la verifica degli effetti cumulativi va riferita alla progressiva degradazione ambientale che potrebbe derivare da tutte le azioni, che, se prese singolarmente, potrebbero non provocare impatti significativi.

Ciò precisato, si evidenzia che sugli ATO 2 e 3 dell'elaborato 4 "Carta della Trasformabilità" sono già inseriti in tratteggio le porzioni del sistema infrastrutturale come discende dalle varianti al PRG vigente del Comune di Vigasio, ogni altra indicazione non può essere inserita in quanto si tratta di tracciati del tutto ipotetici e che dipendono anche da decisioni e/o accordi di altri enti competenti (CIPE, Autostrada A22, Provincia di Verona, società pubbliche e/o private, ecc.).

La valutazione degli effetti cumulativi è stata impostata traendo indicazioni da 14 punti di riferimento per l'approccio all'indagine approfondita secondo le procedure di analisi della CEA "Cumulative Effect Assessment" applicate ai progetti come da direttiva (CE) 97/11 del Consiglio 3 marzo 1997 all'allegato V – Informazioni di cui all'articolo 5 paragrafo 1, punto 4, mediante una descrizione dei probabili effetti rilevanti sull'ambiente dai progetti proposti dovuti:

- all'esistenza del progetto;
- all'esistenza delle risorse naturali;
- all'immissione di inquinanti, alla creazione di sostanze nocive e allo smaltimento dei rifiuti, o la descrizione da parte del committente dei metodi di previsione utilizzati per valutare gli effetti sull'ambiente.

La metodologia utilizzata, nata come valutazione degli effetti su impatti presenti in altre iniziative, viene assunta anche per le procedure urbanistiche e come tale anche nel documento VAS.

Il procedimento valutativo parte da alcuni assiomi che semplificano e avvicinano ai principi operativi, precisando che per:

- "Impatti cumulativi": effetti riferiti alla progressiva degradazione ambientale derivante da una serie di attività realizzate, in tutta un'area ... anche se ogni intervento, preso singolarmente, potrebbe non provocare impatti significativi (Gilpin 1995);
- ovvero: accumulo di cambiamenti indotti dall'uomo nelle componenti ambientali di rilievo (V.E. Cs) attraverso lo spazio e il tempo (dove) tali impatti possono combinarsi in maniera additiva o interattiva (Spaling 1997).

Sono state, quindi, tratte indicazioni sulla procedura, in 14 punti, di riferimento per l'approccio alla indagine approfondita.

I seguenti cinque punti sono stati utilizzati per la valutazione e precisamente:

1. valutazione di "impatti cumulativi di tipo additivo" per la determinazione dei valori di soglia massima;
2. "valutazione di "impatti cumulativi di tipo interattivo" se presenti, per effetti sinergici o antagonisti;
3. impatti cumulativi di tipo additivo: questa valutazione tende ad individuare il "valore di soglia" dato dalla somma degli impatti dello stesso tipo che possano sommarsi e concorrere e superare valori di soglia che sono formalmente rispettati da ciascun progetto di intervento.
4. impatti cumulativi per tipo d'intervento: tendente a stabilire se dall'interazione, somma, degli impatti, la tipologia d'impatto interattivo che ne consegue genera un nuovo impatto. Quindi se la somma degli impatti sinergici genera un impatto minore o se la somma degli impatti genera un impatto (nuovo) e maggiore.
5. Orizzonte temporale della C.E.A. rispetto alla VIA; dove inserito il valore temporale sullo schema di confronto (passato, presente e futuro); l'ambito geografico dell'intervento o dalla loro somma e le relazioni con la pianificazione ne esce una diversa metodologia di approccio che, come nel caso della programmazione urbanistica, ne sposta la necessità di approfondimento:
 - sulla somma dei progetti;



- sull'analisi degli effetti temporali dove, ad es. la VIA non ha riferimenti sul "passato" e il suo futuro è a "breve termine", mentre la C.E.A. riconosce il "passato" e valuta il futuro a "medio-lungo termine". Così come per l'ambito una valuta il "sito specifico" e l'altro "l'area vasta" e per le relazioni con la pianificazione la differenza è tra il "livello del progetto" e il "livello dei programmi e delle politiche".

I successivi seguenti 6 punti sarebbero stati i passaggi per arrivare alla checklist relativa alla "valutazione della quantità (numerica o percentuale) degli impatti negativi e positivi dell'impatto cumulativo.

6. Sovrapposizione singole soglie per riallineare la nuova soglia (nel tempo) dell'impatto cumulativo;
7. Definizione conseguenze ambientali per dimensione (magnitudo) estensione geografica, durata, frequenza: unicità intervento, intermittenza, cronicità;
8. Descrizione quantitativa degli effetti sulle risorse;
9. Valori crescenti di impatto (numerici o percentuali) sulle varie risorse considerate;
10. Descrizione narrativa degli effetti sulla varietà di risorse considerate;
11. Checklist – valutazione quantità (numerica o percentuale) degli impatti negativi e positivi dell'impatto cumulativo.

I successivi (passaggi) da 12 a 14 sono stati trattati nel capitolo "Monitoraggio" e più specificatamente:

12. Descrizione degli elementi da includere in un programma di monitoraggio temporale in rapporto alle conseguenze ambientali;
13. Definizione delle conseguenze ambientali – metodologia di previsione e valutazione;
14. Capacità del metodo di quantificare e sintetizzare gli effetti, suggerire alternative, essere strumento di pianificazione e decisione, collegarsi con altri metodi.

Gli Impatti

La valutazione degli impatti viene desunta dai documenti allegati alla VIA dei "Programmi Complessi" presenti sui territori e dalle indagini del PAT.

Dall'analisi integrata dei dati raccolti si è cercato di determinare una sostenibilità complessiva sui territori esaminati demandando puntuali ed eventuali ulteriori valutazioni alle prescrizioni sui monitoraggi prescritti per gli adempimenti previsti.

Tra gli impatti, vengono approfondite anche le attività di cantiere, e queste valutate nelle singole iniziative nei relativi impatti.

Oltre alla dimensione delle opere rilevanti sono stati considerati, ai fini dell'impatto, i tempi d'attuazione.

Quindi, a condizione che tutto questo venga attuato, si vengono aggiunte le tempistiche operative per le opere di urbanizzazione, indicando in successione ai singoli "Impatti" sugli Indicatori per una immediata lettura della specificità dell'argomento.

Le opere di Mitigazione e Compensazione

Per questo capitolo è stata necessaria una valutazione scomposta tra:

- le indicazioni del PAT;
- gli approfondimenti dei SIA dei progetti più significativi; e la loro diversa lettura dell'arco temporale in cui ognuno di questi potrà rendere attive le sue previsioni.

Le indicazioni del PAT nel Documento Preliminare

Azioni e motivi giustificativi per la necessità di attivazione di un PAT di "minima previsione"

- il PAT doveva essere attivato: troppi erano gli eventi e le ipotesi di trasformazione contenute nella pianificazione consolidata del PRG per non essere in grado di controllarne gli effetti evolutivi.
- è del 2004 la riforma urbanistica, del 2003 il Piano dei 5 Comuni, del 2003 la variante Autodromo, del 2004 la variante District Park e varianti di completamento alle norme dell'Autodromo e sono, infine, del 2009 la delibera di approvazione dei PUA dell'Autodromo, del District Park e dell'Agroindustria.
- ad oggi, tutti e tre i progetti, definiti in tutte le loro funzioni e destinazioni, non sono ancora stati sottoposti alla firma della "Convenzione Urbanistica".
- ad oggi, ed a distanza di tre anni, due atti "unilaterali d'obbligo", firmati con la Provincia relativi agli accordi per la costruzione delle opere (stradali) definite "Opere preordinate allo sviluppo", non hanno ancora condiviso il documento finale per l'avvio della costruzione della viabilità, alla quale realizzazione sono condizionate dalle singole VIA.



- troppe incertezze non addebitabili all'Amministrazione comunale, stanno causando una complessiva perplessità al punto che l'approvazione di un PAT, tarato esclusivamente sulla crescita demografica degli ultimi 10 anni, in rapporto a quanto ancora da definire nel PRG, veniva valutato come unica soluzione per la dotazione di uno strumento, mancando il quale nessuna variazione si sarebbe resa possibile, tanto meno il controllo di eventuali fughe in avanti di uno dei "Progetti strategici".

Piano d'Area del Quadrante Europa

Un punto fermo e di straordinaria importanza per i comuni, ma non solo, per tutto l'ambito territoriale ricompreso nel PAQE è, appunto, il Piano di Area del Quadrante Europa.

Approvato con DCR n. 69 del 20 ottobre 1999 il Piano di Area è un approfondito dettaglio del PTRC che a sua volta individua in Verona un complesso territoriale di tipo metropolitano.

Nel suo articolato legislativo all'art.3, "Contenuti e natura" il "Piano d'Area del Quadrante Europa" definisce gli obiettivi articolati in "Sistemi":

- Sistema relazionale;
- Sistema delle aree produttive;
- Ecosistema;
- Sistema dei paesaggi aperti ed urbani;
- Sistema dei beni storico-culturali;
- Sistema ricreativo e del tempo libero.

Una particolare attenzione è stata riservata dal "Piano" sul ruolo e le funzioni potenzialmente sviluppabili da questa area che da Mozzecane, passando da sud, ricomprende i comuni di Nogarole Rocca, Trevenzuolo, Erbe, Vigasio e su alcuni temi, Isola della Scala.

Il comune di Vigasio è interessato da:

- Schema direttore n. 10 – Parco campagna del Tartaro;
- Schema direttore n. 5 – Parco della logistica avanzata di Vigasio;
- Schema direttore n. 8 – Centro direzionale di Vigasio.

Le previsioni di assetto dei 5 comuni hanno tenuto conto anche di quanto autonomamente, ed in tempi diversi, il comune di Vigasio si sia adeguato ad un'altra e rilevante norma del Piano di Area del Quadrante Europa, quella relativa all'art. 88 "Autodromo di Trevenzuolo e di Vigasio".

La sostenibilità e l'ipotesi distributiva dell'insediamento residenziale

Un ritorno allo stato iniziale con le carenze evidenziate, con la notevole crescita, in assenza dei programmi complessi e in rapporto allo stato economico in cui vengono ora a trovarsi le Amministrazioni non vi sono, nei prossimi anni, le possibilità di recuperare risorse per un'adeguata infrastrutturazione.

La dimensione residenziale incrementata complessivamente del 25-30% viene considerata massima od ottimale dall'Amministrazione Comunale.

Una crescita di popolazione come quelle presa in esame, distribuita su una superficie di 3.080 ettari, considerando mc 150 per abitante per una altezza media degli edifici di m. 7,50, comporta una superficie complessivamente edificata ed edificabile pari all'otto per mille della superficie complessiva (8 mq. su 1000 mq.).

Per sostenibilità, nel caso specifico, è da intendersi il complessivo carico antropico che potrebbe venire a gravare sulle infrastrutture tipo: fognature, acquedotti, trasporti ecologici, sulle infrastrutture scolastiche, sulla municipalità e sui servizi in generale e sulle infrastrutture stradali

Le Mitigazioni

Premessa: per i progetti dell'Autodromo, del District Park e dell'Agroindustria non sono ancora stati definiti gli aspetti compensativi relativi alle opere di urbanizzazione secondaria in mancanza di un accordo per la chiusura della "Convenzione" definitiva e la chiusura della parte progettuale.

La stima occupazionale

Per valutare la portata dell'opera si è realizzata una stima su una ipotesi occupazionale di massima da prendere con le opportune precauzioni mancando, nel caso specifico, indicazioni e riferimenti certi per definire una ipotesi occupazionale condivisibile.

- Motorcity – Autodromo: occupati per tipologia di intervento in rapporto alla SLP e alla media di mq. per addetto: n. occupati circa 17.000;



- District Park: sulle stesse valutazioni: n. occupati circa 4.500 (Agroindustria: n. occupati circa 5.500).

Il dato complessivo, circa n. 26.000 è indicazione, non fornita dai proponenti, valutata su iniziative produttive similari reperite su internet.

Il dato in sé, non ha molto significato e non può essere motivo di preoccupazione nei confronti dei nuclei urbani in termini di nuova residenza data sia l'offerta interna che la disponibilità in un'area molto più vasta.

Il dato serve comunque a valutare la sostenibilità operativa delle varie impiantistiche presenti nei singoli progetti.

Il depuratore (a carico di Motorcity)

La realizzazione di un progetto come Motorcity comporta la necessità di ristudiare l'intero sistema di raccolta e depurazione delle acque del territorio dei Comuni di Vigasio e Trevenzuolo, andando a risolvere lacune e carenze esistenti nel sistema di raccolta e di smaltimento delle acque reflue di questo territorio. Il dimensionamento dell'impianto infatti va ben al di là di quelle che sono le esigenze indotte dal progetto di Motorcity rispondendo ai bisogni dei due nuclei edificati di Vigasio e Trevenzuolo nonché dei comparti di nuova realizzazione previsti nei due Comuni (District Park e comparto Agroalimentare) che verranno allacciati al sistema. Ciò comporterà la possibilità di dismettere impianti obsoleti o non più adeguati collettando tutte le acque reflue prodotte in un unico punto e lì prevederne la depurazione ed il successivo rilascio in un corpo idrico superficiale così come previsto e prescritto dal Testo Unico sull'Ambiente D.Lgs. 152/06.

Per tale scopo l'impianto di depurazione viene dimensionato a servizio delle seguenti utenze:

- Comune di Vigasio e relativa zona industriale;
- Comune di Trevenzuolo con relativa zona industriale;
- Futuro eventuale collegamento a Sud, frazione di Roncolelà, comune di Trevenzuolo;
- Futuro eventuale collegamento a Nord, insediamento District Park, comune di Vigasio;
- Futuro collegamento a Sud, comparto Agroalimentare, comune di Trevenzuolo;
- Motorcity.

In considerazione della tipologia dei reflui che saranno conferiti al trattamento è stata prevista la realizzazione di un impianto di depurazione del tipo a fanghi attivi avente una capacità complessiva di trattamento di circa 50.000 Abitanti Equivalenti.

Dato che le utenze previste saranno allacciate al trattamento in modo progressivo, l'impianto sarà suddiviso in tre linee preferenziali da realizzarsi in stralci successivi.

Ciascuno stralcio avrà una capacità di trattamento di circa 17.000 Abitanti Equivalenti.

I bacini di laminazione

L'urbanizzazione dell'area coinvolta dal progetto Motorcity, così come per gli altri, modificherà il regime di afflusso-deflusso delle acque meteoriche nei corsi idrici superficiali.

Pertanto, per evitare fenomeni di piena e d'inondazione, si impone necessaria la realizzazione di un'opera di regolazione dei fenomeni di piena in modo da non alterare il regime idraulico dei corsi d'acqua della zona.

È evidente che così come per il depuratore, la realizzazione di tali opere sono da considerarsi necessarie ed una sorta di mitigazione rispetto agli impatti generati dagli altri progetti.

La rete viaria

Il sistema della mobilità prevede la realizzazione di una grande viabilità a scala sovracomunale esterna al comparto che ne coinvolge la parte nord ed est deputato al collegamento con la grande viabilità autostradale esistente (A22) a cui si collega nel casello di nuova realizzazione nel Comune di Vigasio.

Tale sistema esterno prevede il collegamento con la SP53 a nord-ovest e la riqualificazione della SP25 ad est fino al collegamento con la nuova mediana a sud.

Tale viabilità è oggetto di altra procedura autonoma e separata dalla presente ed è stata riportata all'interno della documentazione cartografica prodotta per pure ragioni di maggior comprensione.

La viabilità interna

Il disegno della viabilità interna è stato predisposto in relazione alla ripartizione dei carichi di traffico relativi ai vari rami stradali e questo vale per le 3 iniziative.

Il criterio di tale progettazione è stato quello di gerarchizzare le tipologie di strade, partendo da strade a flusso e velocità maggiore fino a scendere alle strade di accesso ai vari sub-comparti che hanno flusso e velocità minore: si è privilegiato l'utilizzo di rotonde evitando totalmente gli "stop and go".



Successivamente verrà predisposto un sistema di monitoraggio in grado di valutare se l'ici siano grossi scostamenti, in fase di esercizio, rispetto a quanto previsto, in modo da poter intervenire immediatamente nel migliorare la situazione viabilistica, sia nell'interesse degli utenti, sia dell'ambiente stesso (razionalizzazione dei flussi significa razionalizzazione delle emissioni in atmosfera).

Il centro medico

Come ulteriore elemento di mitigazione va considerata la già citata presenza di un centro medico attrezzato per i soccorsi di emergenza con adiacente area destinata all'atterraggio degli elicotteri.

Esso, come impongono le norme sportive vigenti, sarà dedicato al solo servizio dell'autodromo durante le competizioni. Tuttavia, la sua collocazione (ai margini del Paddock 1, ossia in posizione facilmente accessibile anche dalle strade di circolazione esterne al recinto dell'impianto), ne consentirà l'utilizzo quale presidio medico al servizio degli abitanti nel territorio limitrofo.

Gli scarichi idrici

Tutti i reflui idrici verranno raccolti da un unico collettore finale e saranno convogliate ad un unico depuratore che sarà a servizio non solo del comparto Motorcity ma anche del comune di Vigasio e di Trevenzuolo e di altri comparti agro-industriali già presenti o in programmazione nella zona.

Il refluo complessivo tiene conto sia delle acque nere, anche le acque "grigie" o di prima pioggia che secondo la normativa vigente (D.Lgs. 152/06 e PTA della Regione Veneto) debbono essere considerate reflue e quindi inviate alla depurazione.

Le caratteristiche bio-chimiche saranno quelle di reflui derivanti prevalentemente da attività "urbano-commerciale" con le caratteristiche di organicità e di carico inquinante tipico di tali reflui.

Per quanto riguarda le acque meteoriche e quelle cosiddette di seconda pioggia è prevista una rete di drenaggio sia con scavo di canali a cielo aperto sia con posa di tubazioni interrato, le tubazioni interrate sono quelle che passano sotto gli edifici, quelle a cielo aperto sono quelle all'esterno. Come già accennato precedentemente le acque meteoriche di eventi ordinari (ovvero quelle che non verranno convogliate ai bacini di laminazione) verranno riutilizzate per l'irrigazione delle aree verdi, per l'adduzione alla rete di acqua non potabile e per il fabbisogno antincendio.

Chiaramente l'irrigazione è necessaria solamente in alcuni periodi dell'anno (solitamente 4 mesi, da maggio a settembre) ed è quindi, in quel periodo, da stimare la quantità d'acqua consumata a fronte di quella piovuta.

I rifiuti

Per la stima degli RSU si è utilizzato il dato tipico di produzione giornaliera della zona di Vigasio e Trevenzuolo che si attesta su una produzione pro-capite giornaliera di 1,35 Kg di RSU.

Per quanto riguarda la produzione di RSNP, essa dipende fortemente dal tipo di attività e dall'ampiezza, in termini reali, degli spazi adibiti a tale attività.

Per ottenere una stima credibile delle quantità in gioco si è utilizzato l'allegato 1 al DPR n°158 del 1999 che regola il calcolo della tariffa ambientale per i comuni.

Dai calcoli effettuati, risulta che la produzione giornaliera di RSU è di meno di due tonnellate al giorno. I comuni di Vigasio e Trevenzuolo effettuano da anni la raccolta differenziata del tipo "porta a porta", con percentuali di differenziazione dei rifiuti superiori all'80%.

Il gestore della raccolta dei rifiuti nella zona è l'EcoCisi Spa, il quale si è mostrato favorevole alla stipula di un accordo con i soggetti che opereranno nel comparto per la raccolta ed il successivo smaltimento di tali rifiuti.

Essa sarà prevalentemente ad uso dei comparti (quindi, prevalentemente sarà una piattaforma di ricezione imballaggi), ma è prevista anche un'apertura per gli abitanti dei comuni di Vigasio e di Trevenzuolo.

Il "parere favorevole" dato dalla Regione allegato alla DGR n. 4141 del 29 dicembre 2009 oltre al riconoscimento degli impegni assunti dal proponente con la presentazione della domanda ai fini della realizzazione dell'opera proposta, indica, le prescrizioni e raccomandazioni, presentate di seguito nel capitolo "Monitoraggio".

Il Parco della Logistica Avanzata – District Park

Proposto dalla Soc. SGR Spa Serenissima

Il progetto propone la realizzazione delle opere di urbanizzazione di un'area ad uso industriale, artigianale, parco della logistica avanzata ad ovest del Capoluogo, per una superficie di circa mq. 1.030.000.



Complementari a queste indicazioni di utilizzazione una serie di funzioni accessorie tipo:

- insediamento dedicato al terziario e servizi accessori all'attività logistica;
- realizzazione di un edificio a destinazione terziaria e ricettiva;
- Servizio di distribuzione carburante e lavaggio automezzi;
- Centro assistenza veicoli.

Gli argomenti trattati dallo SIA sono gli stessi trattati dall'Autodromo. La vicinanza con lo stesso fa sì che approfondimenti tematici dell'indagine non siano molto dissimili dalle caratteristiche finali esposte dallo SIA dell'Autodromo. Manca il livello di svisceramento delle tematiche e l'impegno finale nel valutare quelle azioni minimizzanti e compensative dettagliate dalla VIA Regionale.

Questa diversità discende dalla maggior semplicità delle funzioni previste così come la minor dimensione dell'intervento previsto.

Le linee guida per il progetto di mitigazione propongono la realizzazione di interventi basati su criteri naturalistici.

Per la salute e il benessere dell'uomo la VIA evidenzia che "come emerso dall'analisi degli impatti l'intervento in progetto non andrà a generare effetti locali sulla concentrazione di inquinanti superiori ai limiti di legge, né relativamente all'ambiente acustico, si sono rilevate situazioni che superino i valori di riferimento della legge, e non si ritiene quindi necessario adottare misure di mitigazione".

Gli approfondimenti del PAT

Il PAT, nella costruzione della tavola di progetto e le relative indicazioni riportate nelle Norme Tecniche, approfondendo i tematismi legati alle competenze geologiche o a quelle agro-ambientali e agli approfondimenti inseriti nei documenti della VAS oltre alla VInCA, ha, di fatto, con l'insieme delle sue indicazioni di dettaglio vincolistico, operato su tutto il territorio scelte limitative che ha buon titolo costituiscono "mitigazioni" alla definizione operativa dei progetti.

Le Compensazioni

Il PAT, in sé, non ha trattato nel merito nessuna "compensazione" per le sue ipotesi insediative.

La valutazione in tal senso è frutto di una consapevolezza costruita sulla serie di considerazioni di seguito riportate:

- il giudizio amministrativo sulla successione degli eventi, come fin qui trattato, si è soffermato sull'attesa delle maturazioni operative dei suoi progetti strategici;
- il PAT (prima PATI, poi PAT) è stato attivato nell'anno 2006. La stima della crescita residenziale (come da stralci del Doc. Preliminare riportati) era stata valutata di circa il 3,97% annuo;
- nel 2006, anno base di riferimento, gli abitanti erano 8.132 e con l'ipotesi d'incremento (naturale sulla struttura urbana e la relativa economia) per 3.147 nuovi abitanti si sarebbe arrivati nel 2016 a 11.280 abitanti totali;
- al 2011 il numero degli abitanti era arrivato a circa 9.700 abitanti;
- le opere compensative per le sole previsioni del PAT erano state valutate dall'amministrazione in rapporto alle necessità di migliorare le opere infrastrutturali relative:
 - all'acquedotto;
 - alle strutture scolastiche;
 - alla municipalità e ai servizi in generale;
 - Alle infrastrutture stradali.
- per il potenziamento di tali opere le insufficienti disponibilità di bilancio dell'amministrazione avrebbero probabilmente creato qualche disservizio nell'organizzazione temporale delle stesse;
- questo barcamenarsi si sarebbe aggravato ora con il taglio dei trasferimenti statali e la riduzione del gettito ICI;
- la rincorsa per l'approvazione dei progetti strategici degli anni fino al 2009 faceva quindi sperare, e non sembrava diversamente, che con la loro attivazione, e con la firma della convenzione, il comune avrebbe potuto attingere, tra le opere compensative, alle previsioni di opere pubbliche, le stesse contenute nel documento, politico, preliminare;
- questo, ad oggi, non si è ancora attuato e l'ipotesi di minima del P.A.T. si è rivelata saggia ed opportuna.
- il complessivo equilibrio è stato mantenuto, e non vi sono né nella struttura amministrativa, né in quella sociale, particolari sofferenze che non possano essere risolte dalla normale gestione.



In ogni caso, tra le opere compensative previste dall'Autodromo e da quanto ancora definibile da entrambi i proponenti, l'impegno finora assunto riguarda:

- il miglioramento della viabilità;
- la realizzazione del depuratore;
- la realizzazione di un nuovo campo pozzi;
- la realizzazione di bacini di laminazione;
- la realizzazione di un centro medico;
- la realizzazione di una rete di collettamento dei reflui;
- la razionalizzazione della raccolta dei rifiuti.

Il completamento dal punto 6 al punto 11 del processo valutativo degli "effetti cumulativi delle azioni progettuali combinate, sull'ambiente e sulla socialità".

I Monitoraggi evidenziati nella valutazione di cumulo degli effetti

Come evidenziato nelle integrazioni presentate in sede istruttoria, la verifica del cumulo degli effetti è affidata alla strutturazione normativa dei monitoraggi.

Il fare o non fare tutto quanto previsto non è, ora, nella disponibilità degli enti condivisori e dei soggetti promotori, ma nello stato dell'economia nazionale e mondiale la sola in grado di consentire l'attivazione di quanto previsto.

Il punto 12, del processo C.E.A., prevedeva la "*descrizione degli elementi da includere in un programma territoriale in rapporto alle conseguenze ambientali*".

Questo potrebbe attivarsi attorno:

- all'identificazione degli effetti da monitorare (non più cumulativi ma parziali al complessivo contesto progettuale);
- indicazione per l'attuazione del monitoraggio;
- indicazioni sulla frequenza dei rapporti.

Il punto 13 (citava) definizione e conseguenze ambientali – metodologia di valutazione attraverso l'approfondimento:

- degli effetti;
- dei cambiamenti temporali;
- delle interazioni fisiche, biologiche e umane.

Il punto 14 (in aggiunta al punto 13):

- La quantificazione degli effetti;
- Il suggerimento di alternative;
- Servire come strumento di pianificazione e di decisione.

Questo ultimo punto (servire come strumento di pianificazione e di decisione) richiama fortemente ed opportunamente le competenze del PAT come strumento "contenitore" o del PAT come mezzo di "valutazione e controllo attuativo dei processi".

Indicazioni in merito a queste valutazioni sono state ampiamente e opportunamente approfondite dalle VIA dei singoli "Programmi complessi".

Le prescrizioni sui monitoraggi allegati alle approvazioni della VIA dei progetti di: Motorcity – District Park e Agroindustria

Per "Motorcity – Autodromo del Veneto"

In fase di progettazione definitiva il proponente dovrà:

1. verificare le interferenze dell'opera con i perimetri delle aziende agricole al fine di salvaguardarne quanto più possibile l'integrità e la funzionalità; dovrà, inoltre, essere sempre garantita l'accessibilità ai fondi contermini;
2. concordare con il competente Consorzio di Bonifica tutte le opere idrauliche che potrebbero modificare i caratteri dell'attuale deflusso superficiale;
3. predisporre un adeguato programma di indagini geognostiche, in situ ed in laboratorio, ai fini della valutazione dei parametri geotecnici, adeguato all'importanza delle opere da realizzare.
4. redigere una cartografia aggiornata e dettagliata in scala opportuna con evidenziati i ricettori sensibili all'impatto acustico nonché un inventario degli stessi;
5. prevedere le simulazioni modellistiche della distribuzione spaziale del rumore anche in funzione dell'andamento altimetrico. Predisporre, conseguentemente idonee barriere acustiche su tutti i tratti ove il modello e le misure post opera indichino un superamento dei limiti; nel merito nelle zone di



- particolare impatto e di rilevante valenza ambientale, le barriere dovranno realizzate in modo tale da conseguire un appropriato inserimento paesaggistico;
6. assicurare corridoi protetti di attraversamento per la fauna in numero e dimensioni adeguati;
 7. prevedere l'utilizzo dell'asfalto drenante e fonoassorbente per tutte le pavimentazione stradali realizzate nel comparto Motorcity;
 8. dovrà essere verificata con maggior dettaglio il fondo dei 4 bacini di laminazione al fine di precisare la sufficiente continuità del livello argilloso naturale del fondo stesso; in caso di carenza dovrà essere previsto un adeguato sistema di impermeabilizzazione;
 9. in ordine agli scarichi di fondo dei 4 bacini di laminazione dovrà essere progettata una struttura che impedisca l'intasamento e venga attuata una periodica ed accurata manutenzione al fine di garantire il perfetto funzionamento del sistema;
 10. nel dimensionamento dell'impianto di depurazione di pertinenza del Motorcity assumere come valore della portata di punta Q_{punta} 3 volte quello della portata media Q_m , e rispettare allo scarico i limiti della tabella 1 e 2 Allegato 5 della parte III del D.Lgs. 152/2006;
 11. prevedere il riutilizzo dei materiali di scavo in conformità alla vigente normativa in materia ed in particolare secondo le direttive della DGR n. 2424 del 08.08.2008 del D.Lgs. 152/2006 e D.Lgs. 4/2008;
 12. dettagliare la cantierizzazione:
 - valutando le immissioni gassose, acustiche e le vibrazioni prevedendo conseguentemente la realizzazione di idonee barriere ed opere provvisorie di mitigazione;
 - specificando la quantità e qualità degli scarichi idrici di tutte le acque di lavorazione, delle acque di lavaggio dei piazzali, delle acque di prima pioggia, per ciascuna delle aree di cantiere;
 - evitando fenomeni di intorbidamento delle acque dei corsi d'acqua naturali e dei canali di bonifica;
 - prevedendo un sistema di collettamento finalizzato ad allontanare le acque inquinate da oli, carburanti e altri inquinanti dai cantieri ed il loro convogliamento in appositi siti di trattamento, con le necessarie volumetrie di accumulo, con particolare attenzione agli sversamenti accidentali;
 - specificando le aree destinate al deposito temporaneo del terreno vegetale e le procedure atte a mantenerne nel tempo la vegetabilità;
 - prevedendo l'utilizzo di mezzi di cantiere omologati e relativi carburanti che rispondano alla normativa più recente per quanto riguarda le emissioni di rumore e di gas di scarico ed adottare la stabilizzazione delle piste di cantiere anche con leganti,
 - prevedendo inoltre di coprire i mezzi di trasporto dei materiali da e per il cantiere, nonché la pulizia delle superfici asfaltate, come specificato nelle integrazioni presentate;
 13. contattare la competente Soprintendenza Archeologica al fine di verificare eventuali interferenze con rilevamenti archeologici.

Sia realizzato, inoltre, in fase di progettazione definitiva, un Piano di Monitoraggio Ambientale per le diverse matrici ambientali che interessi le tre diverse fasi: ante, in corso e post operam. Il suddetto piano dovrà prevedere la tipologia, la frequenza e la durata dei controlli ambientali, e sarà funzionale alla verifica dei principali impatti ambientali diretti e indiretti indotti dall'opera, alla verifica dell'efficacia delle misure di mitigazione e compensazione previste e alla individuazione di eventuali azioni di risanamento che si potranno rendere necessarie.

I risultati del piano di monitoraggio dovranno essere raccolti ed elaborati in una relazione periodica in cui dovranno essere evidenziati il miglioramento o il peggioramento della qualità ambientale per singola matrice al progredire della

– VALUTAZIONI SCENARI ALTERNATIVI (IPOTESI ZERO)

Il Piano di Assetto Territoriale del comune di Vigasio deve regolamentare lo sviluppo urbanistico del territorio per i prossimi 10 anni. Le riflessioni sugli impatti delle decisioni prese e l'analisi delle componenti ambientali presenti sul territorio hanno portato alla costruzione di uno scenario di intervento condiviso con l'amministrazione.

Già in corso di stesura del Documento Preliminare ci si è resi conto che il comune di Vigasio è interessato da rilevanti interventi, come Autodromo District Park, che il PAQE ha scelto di collocare sull'area e di far condividere con il comune di Trevenzuolo in accordo con gli altri 3 comuni che hanno condiviso la pianificazione concertata con la Regione.



La vocazione dell'economia agricola che ha sempre caratterizzato le funzioni operative di queste aree troverà quindi, attraverso il complessivo valore aggiunto mutuabile nelle nuove iniziative, nuovi spunti, idee e concrete sinergie per rivalutare l'intero settore primario.

Inoltre, questa presa di coscienza delle problematiche socio - economiche del comune, ha portato alla scelta di non intervenire sullo sviluppo di nuove aree produttive.

L'ipotesi "zero" è stata quindi presa in considerazione e analizzata per ogni ipotesi progettuale, ed è stata appunto accolta per ciò che riguarda le zone produttive; tuttavia per ciò che riguarda invece lo sviluppo residenziale, la decisione di mantenere lo stato attuale senza attuare interventi di sviluppo potrebbe portare allo scadimento del territorio.

In questi casi quindi gli interventi delineati nel Piano portano con sé una riqualificazione dello stato attuale, sia dal punto di vista ambientale, che dal punto di vista sociale, con un recupero delle aree altrimenti compromesse, utilizzate per soddisfare le richieste emerse nel contesto socio - economico.

Per quanto riguarda la localizzazione degli interventi e le eventuali alternative di progetto, dell'analisi dei vincoli che gravano sul territorio comunale, in cui le aree di pregio e di tutela ambientale occupano la maggior parte della superficie libera del comune, integrata poi con l'analisi idrogeologica, emerge che le uniche aree sulle quali è possibile intervenire limitando gli impatti negativi sono quelle identificate all'interno nel Piano, che sono anche a ridosso o all'interno dell'urbanizzato consolidato esistente.

L'ipotesi "zero" quindi non comporterebbe nessuna utilità, anzi favorirebbe quel degrado che interviene quando non vengono attivati quegli interventi di minima che garantiscono la continuità dell'equilibrio socio - economico, in un contesto ambientale che ha maturato una certa sensibilità e tende a mantenerlo, consolidando una presenza attiva legata alle proprie tradizioni all'interno del proprio habitat.

Le alternative di Piano

I contenuti principali posti al centro dell'azione del PAT sono la definizione delle ATO con la insita definizione dei limiti fisici della nuova edificazione, la stima della popolazione futura, del dimensionamento e della manovra insediativa.

Queste linee di azione ricadono all'interno della proposta definitiva di Piano di Assetto del Territorio in seguito all'analisi di eventuali, diverse e "ragionevoli" alternative.

Le azioni di piano dalla cui differente combinazione possono scaturire ragionevoli alternative, possono comprendere (progetto Enplan):

- definizione di vincoli e destinazioni d'uso: classificazione del territorio in aree omogenee per una determinata caratteristica (livello di tutela, destinazione urbanistica, uso del suolo, ecc.) utilizzate nella pianificazione per stabilire come orientare lo sviluppo in diverse porzioni del territorio; è solitamente molto utilizzato nei P/P di livello strategico;
- realizzazione di strutture e infrastrutture: consistono nella previsione, localizzazione e definizione di opere quali strade, ferrovie, centri sportivi, abitazioni, ecc.; sono un elemento caratteristico di quasi tutti i piani di governo del territorio e di molti P/P strategici; ciò che varia in modo sostanziale è in genere il livello di dettaglio con cui tali interventi sono definiti;
- misure gestionali/normative, politiche e strumenti per l'attuazione del piano: costituiscono la tipologia più varia di elementi a disposizione per attuare una alternativa di P/P; in generale sono strumenti utilizzati nell'ambito di P/P in cui la componente attuativa sia prevalente; tuttavia ricadono in questa tipologia anche misure e indirizzi tipici di P/P a forte componente strategica.

Gli scenari alternativi

Le situazioni emerse nel corso delle analisi compiute per la messa a punto della proposta definitiva del progetto di Piano, possono essere sintetizzate e raggruppate in quattro "macro questioni":

1. la questione infrastrutturale,
2. la questione residenziale,
3. la questione della viabilità,
4. la questione dei servizi,

alle quali il PAT cerca di offrire sia una soluzione qualitativa che quantitativa.

Il progetto nasce e si sviluppa confrontandosi anche con i progetti già previsti ed inseriti nelle varianti del piano regolatore vigente, che ha visto al centro delle sue strategie la stessa griglia di temi.

Il nodo della viabilità è risultato essere tra le invarianti principali di ragionamento.

Gli scenari analizzati



E' stato ipotizzato un piano che prefigura come schema viabilistico quello sinteticamente citato di seguito.

Il piano non dovendo ipotizzare nuove grandi aree da destinare ad importanti sviluppi quantitativi, interviene correttamente con modalità tali da correggere gli sfrangimenti che si registrano ai margini del tessuto urbano. La nuova struttura viabilistica sarà organizzata in una serie di rotatorie stradali ed eventualmente affiancate da percorsi ciclopedonali protetti.

La prossimità alla firma dell'accordo di programma per la strutturazione della viabilità, afferente alle iniziative, ha comunque prodotto progettualità e scenari attuativi, che possono essere qui di seguito sintetizzati in n.3 diverse ipotesi planimetriche, di seguito descritte e riportate, in grado di tratteggiare i possibili scenari temporali ed operativi delle singole opere.

Questa prima tavola riprende quanto già evidenziato nel progetto SIA ed è relativo all'ipotesi di sostenibilità viaria della sola iniziativa Agroalimentare.

Azioni finalizzate al raggiungimento degli obiettivi, in relazione ad intese con Enti e Aziende sovraordinati

Gli obiettivi non solo riferiti alle previsioni del PAT ma dalle necessita dell'intero ambito amministrativo son stati trattati nei molteplici incontri avuti con la popolazione, le categorie imprenditoriali, gli agricoltori e gli enti competenti sia per territorio che per i servizi forniti al territorio.

In ognuno di questi incontri non è mai stato sollevato solo quanto relativo al progetto trattato ma l'intero territorio comunale.

La partecipazione ed il coinvolgimento con gli enti e gli operatori economici ha visto momenti di incredibile partecipazione: con il Progetto Autodromo, un po' meno con il District Park, ancora meno con il PAT.

Ciò non toglie che i problemi legati alle infrastrutturazioni non solo non abbiano trovato spazio per dialoghi approfonditivi ma che addirittura abbiano trovato soluzioni risolutive di problemi ormai endemici per l'Amministrazione comunale.

Con il Progetto Autodromo la società proponente si è assunta oneri per la costruzione di infrastrutture strategiche, per funzione e dimensione.

– SOSTENIBILITÀ SOCIALE ED ECONOMICA

Riassumendo quanto riportato nel Rapporto Ambientale, dall'analisi storica emerge una situazione dal punto di vista socio economico, che vede una insufficienza di servizi di base essenziali, al mantenimento sul territorio dei residenti. Oltre a questo, la difficoltà di spostamento, oltre alla scarsa o addirittura insufficiente capacità delle attività economiche di garantire un reddito non solo dignitoso ma sufficiente a sostituirsi a sistemi di conduzione agricola dipendente.

La lenta saturazione delle aree produttive delle zone centrali vicine a Verona; il potenziamento della viabilità; l'apertura della A22; un considerevole minor costo delle aree, hanno consentito negli anni '80 e '90 del XX secolo un lento, anche se confuso, utilizzo delle aree agricole per la costruzione di capannoni per attività produttive.

Da quel momento, in diretta o indiretta dipendenza, di questo evento, la popolazione prima si è via via consolidata per poi crescere progressivamente seppur di una modesta, ma continua, quantità di presenze annue.

Il Piano d'Area facendo propria questa situazione, al pari degli altri comuni, quelli per intenderci dei "5 comuni", ha ipotizzato la possibilità di un sostanzioso sviluppo industriale e terziario attraverso i noti progetti più volte citati.

Con l'attuazione del PAT, si intende affermare lo sviluppo dal punto di vista socio economico della realtà comunale attraverso la previsione di:

- Servizi quindi di scala sovracomunale inseriti nei "progetti strategici" ma coordinati anche per le restanti parti del territorio comunale tra questi:
- Percorsi di collegamento tra Vigasio ed Isola della Scala lungo il Tartarello.
 - ✓ Piste ciclabili di collegamento tra il capoluogo e le frazioni.
 - ✓ Tutela e salvaguardia delle zone delle risorgive "Baldona" a "Campagna Magra" ed il suo collegamento ciclopedonale per cavalli all'interno del sistema.
- Come riportato nel documento preliminare, per quanto relativo alle normali esigenze abitative dell'attuale popolazione ed in previsione fino al complessivo insediamento della quantità di residenti previsti, l'attenzione va a:



- ✓ Scolarità
- ✓ Impianti sportivi
- ✓ Iniziative settore sociale
- ✓ Infrastrutturazione di nuove aree

La sostenibilità socio-economica è strettamente correlata alle valutazioni espresse all'interno del Rapporto Ambientale.

Gli indicatori riportati in apposite tabelle sono stati inseriti anche nella matrice di valutazione complessiva dell'intero Piano.

Inoltre, per quanto riguarda il sistema dei servizi si evidenzia che: *“relativamente all'aspetto legato ai servizi e alle infrastrutture, al di là del calcolo metrico degli standard presenti e previsti al 2017 e rientranti nei parametri per abitanti, l'Amministrazione in alcune passaggi valutativi misurati e condivisi a livello politico ha stimato che la sostenibilità del «sistema servizi e infrastrutturale» è idoneo a sostenere un carico per un quantitativo complessivo di circa 12.000 abitanti.”.*

– MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI

Le aree di trasformabilità previste dal PAT non interferiranno con le due iniziative denominate Autodromo e Parco della Logistica.

Per ciascuna area di possibile trasformazione si sono fornite le indicazioni sugli interventi necessari a garantire il principio dell'invarianza idraulica.

Essendo le caratteristiche dei terreni dell'intero territorio comunale a bassa permeabilità, le misure compensative considerate più idonee sono i sistemi di invaso ricavabili mediante depressioni delle aree verdi e che prevedano, prima del recapito nel ricettore finale, un pozzetto con bocca tarata.

In sede di PI dovrà essere localizzato il punto di scarico nella rete idrografica superficiale.

Si sono dimensionati i bacini d'invaso di 7 macroaree di trasformazione.

Considerato che per le aree di possibile trasformazione previste dal PAT il grado di dettaglio non è definito essendo solo ipotizzate le dimensioni areali delle superfici e la percentuale di impermeabilizzazione non si è proceduto alla verifica del volume di laminazione utilizzando anche altri modelli di trasformazione afflussi-deflussi oltre a quello della corrivazione lineare.

Per tutte le aree destinate a parcheggio e ad area pubblica dovrà essere prescritto l'utilizzo di pavimentazioni permeabili, al fine di contenere l'abbassamento del valore del coefficiente di deflusso, nel rispetto delle ipotesi assunte ai fini del presente studio.

Va in ogni caso precisato che a seguito di chiarimenti forniti in sede istruttoria, vengono richiamati gli articoli delle NTA del PAT che hanno assunto le mitigazioni individuate.

Linee preferenziali di sviluppo insediativo in rapporto a rischi idrogeologici

La tavola n. 3 del PAT – Carta della Fragilità individua e diversifica la compatibilità ai fini edificatori, a cui fa riferimento alle Norme Tecniche d'Attuazione.

Dalla tavola relativa alla carta della fragilità è possibile valutare la compatibilità della programmazione su aree idonee, a vario titolo, all'edificazione.

Sulla medesime aree è stata sviluppata la verifica relativa alla Compatibilità Idraulica sulla quale il Consorzio di Bonifica Veronese ha espresso parere favorevole.

Ambiti ad edificazione diffusa

Gli ambiti ad edificazione diffusa indicati nella Tavola 4 “Carta della Trasformabilità” del Piano di Assetto del Territorio del Comune di Vigasio e normati nelle NTA all'articolo 41 sono frutto di un confronto tra le necessità espresse dall'Amministrazione Comunale e le direttive delineate dal tutor regionale in sede di confronto sulla definizione del PAT.

L'Amministrazione Comunale di Vigasio ha infatti espresso la volontà di riordinare alcuni nuclei rurali residenziali e agricoli esterni al capoluogo ed inseriti in area agricola sorti lungo le direttrici stradali o a confine con il territorio di altre Amministrazioni.

I criteri che hanno portato alla perimetrazione di tali ambiti sono descritti anche all'interno dell'articolo 41 delle NTA del PAT del Comune di Vigasio: “gli ambiti di edificazione diffusa sono caratterizzati dalla frammentazione fondiaria con destinazione prevalentemente non agricola, costituiti da:

- aree edificate cresciute lungo il reticolo stradale;
- aggregazioni di edifici formanti nuclei rurali.

Sono per lo più ambiti sorti spontaneamente senza la disciplina di alcun strumento urbanistico, pur tuttavia dotati di opere di urbanizzazione primaria, dove i processi di trasformazione sono avvenuti in



modo consequenziale, ma nei quali si è radicato un forte senso identitario riconoscibile anche attraverso la toponomastica locale”.

– **L’ANALISI DI COERENZA ESTERNA ED INTERNA**

La lettura del territorio ha inoltre utilizzato la strumentazione di pianificazione e di programmazione vigente a livello sia sovra comunale che comunale, e nello specifico:

- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) vigente e la documentazione preparatoria del nuovo PTRC;
- Documentazione preparatoria del nuovo PTCP della Provincia di Verona;
- PAI del Bacino Idrografico del Po;
- Piano Provinciale per la Gestione dei Rifiuti Urbani (PPGR);
- Piano Regionale dei Rifiuti Urbani;
- Piano Regionale di Risanamento delle Acque;
- Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell’ Atmosfera.

Inoltre per meglio individuare eventuali criticità derivanti dalla pianificazione in atto e dalle previsioni di sviluppo del PAT, nelle valutazioni si è tenuto conto della documentazione di Studio di Impatto Ambientale sia del progetto riguardante il District Park, sia dell’Autodromo del Veneto, ricadenti sul territorio del Comune di Vigasio.

L’analisi di coerenza

Per quanto riguarda la coerenza esterna, oltre ai diversi strumenti di pianificazione settoriale di natura ambientale, di cui si è dato riscontro nel Quadro Ambientale del Punto 2 “Aggiornamento del Quadro Ambientale e Socio-Economico e impiego degli indicatori di sostenibilità” del Rapporto Ambientale, i principali strumenti di pianificazione sovraordinata, sia territoriali che settoriali, regionali e provinciali, con il quale si è relazionato il PAT sono:

- il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC);
- il Piano d’Area del Quadrante Europa (PAQE);
- il Piano d’Area delle Pianure e Valli Grandi Veronesi;
- il Documento Preliminare del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP);
- il Piano dei 5 Comuni;
- il Piano di Assetto Idrogeologico.

In particolare il Piano Quadrante Europa coordina una serie di possibili trasformazioni nel territorio comunale che hanno interessato l’amministrazione e che hanno in parte giustificato alcune scelte urbanistiche.

La predisposizione del PAT e della sua VAS si è confrontata inoltre con lo stato di attuazione dei PRG vigenti / PAT in corso di elaborazione nei comuni contermini al fine di sviluppare sinergie per la qualificazione del sistema territoriale ed ambientale (cfr. Punti 9-10 Verifiche su diverse congruità del piano ed elaborati grafici di controllo).

Per quanto riguarda la coerenza interna, la definizione dei criteri e degli indicatori di sostenibilità, di cui alla Relazione Ambientale, ha consentito di monitorare la sostenibilità del PAT in costruzione.

L’analisi è avvenuta attraverso l’ausilio di matrici che hanno permesso di esprimere un giudizio di coerenza secondo la seguente scala ordinale:

Per quanto riguarda la coerenza interna, gli obiettivi di sostenibilità che sono stati analizzati e messi a confronto con le azioni di Piano sono stati determinati da quanto espresso all’interno del Documento Preliminare e nelle premesse delle NTA del PAT.

In tali documenti infatti si esprime che:

“Le scelte strategiche di assetto e di sviluppo per il governo del territorio comunale del Piano Regolatore Comunale del Comune di Vigasio, articolate in disposizioni strutturali, contenute nel piano di assetto del territorio (P.A.T.), ed in disposizioni operative, contenute nel piano degli interventi (P.I.), si ispirano ai seguenti principi che ne costituiscono il quadro di riferimento:

- a) sostenibilità, attraverso lo strumento della Valutazione Ambientale Strategica, affinché il progetto di sviluppo urbanistico ed edilizio che soddisfa i bisogni del presente, non comprometta la capacità delle generazioni future di soddisfare i propri. In particolare il P.A.T. affronta il tema della sostenibilità su tre dimensioni:



- dimensione ecologica, che prende in considerazione la stabilità degli ecosistemi e la riproducibilità delle risorse;
 - dimensione economica, che prende in considerazione il sostentamento della popolazione e l'efficienza;
 - dimensione sociale, che prende in considerazione l'equità, sia all'interno di una stessa generazione, sia tra generazioni diverse;"
- b) sviluppo compatibile, secondo il quale l'uomo è portatore di una responsabilità per la protezione e il miglioramento dell'ambiente per le generazioni presenti e future; le risorse naturali devono essere salvaguardate a beneficio delle generazioni presenti e future attraverso una programmazione e una gestione appropriata e attenta. Deve inoltre essere mantenuta e, ove possibile, ricostituita e migliorata la capacità dell'ambiente e produrre risorse vitali rinnovabili mediante il consolidamento ed il potenziamento dello sviluppo insediativi e produttivo congiuntamente alla protezione, salvaguardia e valorizzazione del grande patrimonio culturale e ambientale presente;..."

L'analisi di coerenza interna ha inoltre esaminato, di concerto con l'Amministrazione Comunale, anche i procedimenti amministrativi in corso, di competenza degli enti sovraordinati, che possono comportare variazioni (anche temporanee) della destinazione d'uso dei suoli. Da tale analisi non sono emerse criticità o interferenze con le previsioni di sviluppo previste dal Piano.

Con l'ausilio di una matrice di analisi (punto 10), si vuole qui pervenire ad un sintetico bilancio valutativo in ordine alla sostenibilità ambientale e territoriale dello strumento di pianificazione, con lo scopo di individuare gli eventuali temi da approfondire nonché le eventuali azioni proposte per dare concretamente risoluzione alla strategia assunta nelle successive fasi del piano.

– VALUTAZIONE D'INCIDENZA AMBIENTALE

Inquadramento del SIC/ZPS Fontanili di Povegliano

Il sito si trova nella zona centro occidentale della provincia di Verona. Si estende per una superficie di 118 ettari, ricadente nei comuni di Povegliano Veronese e Vigasio.

Gran parte della superficie è occupata da ambienti agricoli; in corrispondenza dei fontanili, per la cui tutela il sito è stato individuato, la vegetazione naturale è caratterizzata dall'associazione *Callitricho-Ranunculetum fluitantis* e talora dall'aggruppamento a *Potamogeton pectinatus*. È segnalata la presenza di alcune emergenze floristiche e di invertebrati freatobi endemici.

Il biotopo in esame si colloca geograficamente all'interno della media pianura veronese, in una zona delimitata a nord dall'alta pianura e dall'Adige, a sud dalla fascia della bassa pianura veronese, a est dalla provincia di Vicenza e a ovest dalla fascia morenica e dalla provincia di Mantova. È questa la zona delle risorgive nella quale si formano tutti i più importanti corsi d'acqua della provincia, come il Tione, il Tartaro, il Menago, il Tregnone, il Bussè e l'Antanello.

Il Sito Natura 2000, che rientra nei confini amministrativi dei Comuni di Povegliano veronese e di Vigasio, è caratterizzato da un sistema di conche (circa una trentina) dette appunto fontanili o fontanazzi, il cui aspetto attuale è frutto di uno scavo artificiale attuato nei secoli per bonificare il terreno e prepararlo all'uso agricolo, nelle quali l'acqua della falda sotterranea, incontrando banchi di argilla, sgorga in superficie in una fascia altimetrica compresa tra i 38 e i 40 m slmm. Da uno di questi fontanili trae origine il fiume Tartaro. La vegetazione di questi ambienti è caratterizzata dall'associazione *Callitricho-Ranunculetum fluitantis* e dall'aggruppamento a *Potamogeton pectinatus*. È segnalata all'interno del sito la presenza di specie rare per la flora italica ma anche di invertebrati freatobi endemici. La copertura vegetale arboreo-arbustiva dell'area è molto ridotta. Le scarpate dei fossi sono prive di alberature, fatta eccezione per alcuni cespugli di sambuco, sporadici salici e platani, e qualche robinia. Il biotopo è circondato interamente da campi coltivati a cereali o a erba da foraggio.

Diversi sono i settori del biotopo in cui si verificano fenomeni di risorgenza; nei casi più frequenti, essi prendono forma di piccole cavità sorgentifere (polle) che danno origine anche ad un reticolo di corsi d'acqua superficiali. Le polle di risorgiva (dette anche olle) sono piccole cavità a forma di catino, in cui l'acqua esce in superficie con carattere di artesianità in prossimità della superficie topografica. Queste depressioni hanno ampiezze variabili dal metro a qualche decina di metri e, in alcuni casi, sono in comunicazione attraverso piccoli rivoli di acqua corrente. L'invaso può trovarsi a livello del terreno circostante oppure, come nella maggior parte dei casi, trovarsi lievemente depresso rispetto al piano di campagna, a causa dell'escavazione operata dalle acque emergenti. L'assetto morfologico della cavità è abbastanza tipico e si ripete costantemente, occupando tre fasce concentriche distinte in:



- a. zona sommersa;
- b. torbiera bassa o prato acquitrinoso;
- c. prato umido.

Tutte queste fasce ospitano in genere una vegetazione con aspetti molto peculiari. Nel biotopo in esame tale successione vegetazionale si presenta incompleta venendo a mancare soprattutto la zona a torbiera e il prato umido per l'eccessivo sfruttamento agricolo del terreno.

In sede istruttoria è stato richiesto la rielaborazione/integrazione del documento di VInCA trasmesso con nota prot. n. 5413 del 02/05/2011.

Dal documento rielaborato e secondo quanto dichiarato dal valutatore emerge quanto segue:

- *“nel territorio comunale di Vigasio le azioni strategiche che potranno comportare il consumo di suolo sono relative principalmente all’individuazione (Tav. 4) di nuovi ambiti preferenziali di futuro sviluppo insediativo residenziale nelle aree di urbanizzazione consolidata e di nuovi ambiti per l’edificazione diffusa in zona rurale–ambientale. Non sono previsti infatti sviluppi di aree produttive né di nuove infrastrutture viarie ...”;*
- *“... fuori dalle zone consolidate si sono indicati modesti incrementi volumetrici prevedibili per:*
 - *ampliamenti su edifici esistenti in aree ad edificazione diffusa;*
 - *edifici non più funzionali al fondo;*
 - *interventi possibili in area agricola” (...);*
- *“... il PAT di Vigasio frammenta il territorio comunale in n. 7 ATO così suddivisi per particolarità aggregative:*
 - *ATO n. 01 – che ricomprende la zona ad ovest dell’Autostrada, a confine con i comuni di Nogarole Rocca e Povegliano, con cui ha in comune la zona SIC dei Fontanili.*
 - *ATO n. 02 – caratterizzata dal Parco della Logistica Avanzata.*
 - *ATO n. 03 – a sud del Capoluogo, è destinata all’Autodromo*
 - *ATO n. 04 – ambito territoriale che ricomprende tutta la zona est del territorio comunale, ed è una zona caratterizzata dalla destinazione agricola.*
 - *ATO n. 05 – a nord del Capoluogo, con la frazione di Forette ed il suo intorno.*
 - *ATO n. 06 – a nord – ovest del Capoluogo, con la frazione di Isolalta con il suo intorno.*
 - *ATO n. 07 – il Capoluogo, con il territorio principalmente urbanizzato” (...);*
- *“gli ATO nn. 2 e 3 comprendono rispettivamente il “Parco della Logistica” e l’”Autodromo”. Queste aree denominate come Programmi Complessi, sono individuate dal PAQE e già definite con PUA approvati. Il dato di abitanti in esse contenute è minimo allo stato attuale, e viene ricompreso negli ambiti urbani di riferimento senza che per questi ultimi venga valutato il possibile incremento demografico all’interno del capoluogo, o frazione, di riferimento...”;*
- *relativamente all’ ATO 1 – Fontanili, si tratta di una “... area prettamente agricola, situata ad ovest della autostrada A/22, che conta al suo interno una modesta quantità di case sparse principalmente destinate all’uso dei suoli. L’area è interessata dalla presenza di parte del SIC IT 3210008 dei Fontanili di Povegliano e dalla fascia delimitante i margini del parco Regionale del Tartaro Tione. Una buona parte della stessa area è sottoposta alla presenza del vincolo militare oltre alla fascia di rispetto stradale lungo la A22 del Brennero che la taglia da nord a sud...”;*
- *gli unici interventi interni al sito della Rete Natura 2000 riguardano l’attuazione dell’art. 41 – criteri per gli interventi sulla edificazione diffusa delle NTA, anche secondo quanto indicato nella tabella “ubicazione azioni di piano rispetto al SIC/ZPS Fontanili di Povegliano” a pagina 87 dello studio esaminato e confermato anche dalle cartografie esaminate ed allegate allo studio (carta delle trasformabilità 1:10.000 e tavola delle distanze delle principali azioni di piano dal sic/zps it3210008 “fontanili di Povegliano”);*
- *relativamente all’edificazione diffusa e al rapporto degli ambiti designati con l’area SIC/ZPS in oggetto “... alcuni di questi ambiti rientrano all’interno dei confini del SIC/ZPS “Fontanili di Povegliano”. Riguardano in particolare interventi di limitata espansione degli edifici già presenti all’interno del sito...”;*
- *l’esecuzione di ogni singolo intervento dovrà tenere conto delle considerazioni poste dal “Principio di precauzione”, che in sostanza dice che “in caso di rischio di danno grave o irreversibile, l’assenza di certezza scientifica assoluta non deve servire da pretesto per rinviare l’adozione di misure adeguate ed effettive, anche in rapporto ai costi, diretti a prevenire il degrado ambientale”;*



- secondo quanto dichiarato a pagina 97 dello studio esaminato “... per quanto riguarda l’area SIC/ZPS IT3210008 “Fontanili di Povegliano”, vengono proposte le seguenti direttive e prescrizioni recepite all’interno dell’articolo 16 delle NT “Siti di Importanza Comunitaria e Zone di Protezione Speciale” (...) e che “... il P.I. provvederà a stabilire soluzioni volte alla tutela e conservazione dell’ambiente, prendendo come riferimento le Misure di conservazione riportate nell’Allegato B del DGR n.2371 (“Misure di conservazione per le zone di protezione speciale ai sensi delle direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE e del dpr n. 357/1997”) e adottando adeguati strumenti operativi di riqualificazione ambientale... ”;
- secondo quanto dichiarato a pagina 99 dello studio esaminato “... per l’area SIC/ZPS di cui sopra il Comune promuove interventi e linee gestionali da sviluppare ulteriormente in sede di P.I. in particolare:
 - la predisposizione di misure di regolamentazione degli accessi e dei flussi turistici e delle attività di fruizione, fondate sulle caratteristiche di vulnerabilità degli habitat presenti;
 - la predisposizione di interventi di mantenimento e rinnovazione del bosco ripario (ceduazione controllata) lungo le rive dei corsi d’acqua e negli ambiti di risorgiva rientranti nel territorio comunale da realizzare secondo criteri selvicolturali di tipo naturalistico;
 - la realizzazione di programmi di gestione delle altre tipologie di habitat di specie tra cui le fasce di canneto individuate lungo gli ambiti ripari e nelle aree umide interne;
 - l’approntamento di programmi di monitoraggio e lotta alle specie esotiche invasive;
 - la riduzione della frammentazione del paesaggio e l’incremento della sua connettività attraverso la tutela e lo sviluppo della rete ecologica a scala locale;
 - l’incentivazione delle pratiche agronomiche eco-compatibili;
 - la mitigazione degli impatti derivanti dalla presenza di infrastrutture lineari stradali ed elettriche (installazione di dissuasori visivi per l’avifauna lungo i principali elettrodotti);
 - la complessificazione del paesaggio agrario attraverso il mantenimento e l’impianto delle siepi agrarie contermini ai terreni agricoli e la conservazione delle aree buffer e dei corridoi ecologici primari e secondari....”;
- secondo quanto dichiarato a pagina 101 e 102 dello studio esaminato “... le NT proposte dal PAT di Vigasio perseguono nel complesso obiettivi di tutela importanti per quanto riguarda il patrimonio ambientale e paesaggistico. In particolare il PAT del Comune di Vigasio:
 - recepisce le misure di conservazione di cui all’Allegato B del D.G.R. n.2371 (Art.16 – NT – Siti di importanza Comunitaria e Zone di Protezione Speciale) demandando al P.I. la loro decodifica e applicazione;
 - promuove forme di tutela, misure gestionali e di conservazione per l’area SIC/ZPS in esame prescrivendo l’obbligatorietà della relazione di valutazione di incidenza per tutte quelle attività che in futuro potranno interferire negativamente con il SIC/ZPS (Art. 16 NT - Prescrizioni);
 - individua e tutela gli Ambiti Territoriali di Importanza Ambientale (Art. 27 NT – Carta delle Invarianti);
 - individua e tutela gli elementi della Rete Ecologica a scala locale (corridoi ecologici principali, secondari, aree buffer e area nucleo - Carta delle Invarianti - Art. 34 NT) disponendo le seguenti prescrizioni:
 - a. gli elementi vegetazionali lineari di connessione della rete ecologica, quali filari e siepi ubicati lungo gli appezzamenti agricoli, le rive dei corsi d’acqua ed a delimitazione di infrastrutture lineari vanno conservate;
 - b. i nuclei boscati e le siepi interpoderali vanno conservati, quali elementi importanti per la qualità e la produttività degli agroecosistemi e per la conservazione del paesaggio locale;
 - c. aree nucleo: sono consentite le attività che non manifestano incidenze significative negative sulla base delle risultanze di apposite procedure di valutazione di Incidenza Ambientale ai sensi della normativa comunitaria, nazionale e regionale;
 - d. corridoi ecologici: sono ammessi gli interventi che non manifestano incidenze significative negative sulla base delle risultanze di apposite procedure di valutazione di Incidenza Ambientale ai sensi della normativa comunitaria, nazionale e regionale.
 - dispone che nel territorio agricolo siano ammessi esclusivamente interventi edilizi in funzione dell’attività agricola (Art. 45 – NT), siano essi destinati alla residenza che a strutture agricole – produttive così come definite dall’art. 43, comma 1, punto c) della LR 11/2004...”;



- secondo quanto dichiarato a pagina 111 e 112 dello studio esaminato “... un elemento lineare di forte discontinuità e di significativo disturbo ben visualizzabile sulla tavola prodotta è dato dall’autostrada A22 che taglia longitudinalmente una parte del territorio comunale. Tutti le azioni strategiche previste dalla PAT di Vigasio (ad eccezione dell’unico ambito di edificazione diffusa presente all’interno del SIC/ZPS Fontanili di Povegliano) si sviluppano ad est di tale infrastruttura e si collocano a distanze significative dal Sito stesso (in media circa 2,2 Km). L’area di valutazione prescelta comprende anche questi ambiti esterni al Sito (quindi anche le aree di espansione residenziale del capoluogo di Vigasio) in quanto, a scopo cautelativo, si sono volute valutare potenziali interferenze indirette determinate da effetti in grado di diffondersi a grandi distanze (emissioni in atmosfera, effetti cumulativi dati dall’incremento degli emungimenti da falda acquifera, sversamenti reflui, produzione rifiuti) ...” ;
 - secondo quanto dichiarato a pagina 155 e 156 dello studio esaminato “... per quanto concerne le previsioni di edificazione diffusa all’interno del SIC/ZPS (ATO1) sono ipotizzabili contenuti effetti diretti sugli habitat presenti nel Sito (potenziali sottrazione e/o alterazione degli habitat 3260 e 91E0*) a causa della vicinanza dei corsi d’acqua agli edifici presenti negli ambiti individuati. Pur riguardando tali azioni, limitati interventi di ampliamento di edifici esistenti, possono determinarsi, soprattutto in fase di cantiere, effetti di disturbo (rumori e vibrazioni) nei confronti dell’avifauna migratrice e nidificante presente lungo i corsi di risorgiva (in particolare specie di uccelli come *Alcedo atthis* e *Lanius collurio* e, lungo i lembi di canneto, anche dal raro *Ixobrycus minutus*) e nelle aree agricole limitrofe (tali aree sono frequentate per motivi trofici anche da ardeidi come *Egretta garzetta*, *Nyctycorax nyctycorax* e *Ardea cinerea*). E’ inoltre necessario evitare che possano essere attivati, in fase di cantiere, scarichi di reflui temporanei o depositi di rifiuti in grado di alterare la qualità dei vicini corsi d’acqua di risorgiva e quindi di modificare l’habitat tipico del gambero di fiume *Austrothamobius pallipes*. Al fine di scongiurare gli effetti sopra descritti sono state elaborate alcune prescrizioni inserite nelle NT (Art. 16 NT). Esse dispongono che, a scopo cautelativo, gli interventi previsti all’interno del SIC/ZPS “Fontanili di Povegliano” vengano sottoposti, in sede di progettazione esecutiva, alla procedura di valutazione di incidenza ambientale al fine di valutare la significatività degli effetti determinati dall’ampliamento degli edifici presenti ...”;
 - secondo quanto dichiarato a pagina 168 dello studio esaminato e relativamente ai programmi complessi, di cui all’Art. 40 Contesti territoriali destinati alla realizzazione di programmi complessi “... si tratta di iniziative (Parco della Logistica e Autodromo del Veneto) recepite dal PRG vigente e già approvate come varianti del PRG stesso. I PUA di questi programmi complessi e i relativi Studi di Impatto Ambientale sono stati approvati dagli Enti competenti ...”;
 - secondo quanto dichiarato a pagina 165 dello studio esaminato “... il giudizio di non significatività attribuito agli interventi di edificazione diffusa interni al SIC/ZPS tiene conto delle prescrizioni del paragrafo 3.2.12 e inserite nell’Art. 16 delle Norme Tecniche del PAT ...”;
 - secondo quanto dichiarato a pagina 182 e 183 dello studio esaminato e “... sulla base di attenta analisi delle Azioni di Piano e delle NT proposte dal PAT del Comune di Vigasio, dello studio delle caratteristiche naturali degli ecosistemi presenti e delle prescrizioni proposte, si conclude che, con ragionevole certezza scientifica, si può escludere il verificarsi di effetti significativi negativi sul Sito di Importanza Comunitaria IT3210008 “Fontanili di Povegliano”. Tale conclusione è supportata dalle seguenti argomentazioni:
 - non esistono effetti negativi significativi derivanti dall’attuazione delle azioni di piano che prevedono l’edificazione diffusa in alcuni ambiti interni al SIC/ZPS in virtù delle loro caratteristiche (interventi edificatori puntiformi di modesta entità e a carattere residenziale in aree interessate da piccoli nuclei abitativi) e delle prescrizioni riportate nelle NT del PAT (par. 3.2.12 – Art. 16 NT);
 - non è prevista l’espansione dell’area industriale di Vigasio, ma la riorganizzazione e la riqualificazione dell’assetto esistente;
 - le proposte di piano che riguardano l’espansione edilizia o il completamento dei nuclei residenziali nelle aree di urbanizzazione consolidata (capoluogo di Vigasio, Frazione Forette, Isolalta) riguardano ambiti circoscritti localizzati all’esterno del Sito Natura 2000. Tali azioni non determinano potenziali incrementi dell’effetto di isolamento del biotopo (incidenza indiretta), anche in virtù della normativa di tutela della Rete Ecologica locale (si vedano
- UNITÀ DI PROGETTO COORDINAMENTO COMMISSIONI (VAS-VINCA-NUVV) 23



- prescrizioni articolo 16 delle NT riportate nel paragrafo 3.2.9 della presente relazione);*
- *il recepimento dei progetti complessi (Parco della logistica e Autodromo del Veneto) riguarda iniziative sovraordinate già recepite dal PRG vigente e approvate dagli Enti competenti (Provincia di Verona e Regione Veneto) che hanno formulato il giudizio di compatibilità ambientale (si consultino le Delibere in Allegato I);*
 - *il PAT contempla limitati interventi di riqualificazione della rete viaria locale e recepisce i progetti di viabilità del PRG vigente e della programmazione sovraordinata;*
 - *nel complesso gli interventi previsti non sembrano poter determinare effetti sull'assetto ecologico del territorio di Vigasio. Non si riscontrano effetti potenziali di interruzione della continuità dei corridoi ecologici individuati o alterazioni o trasformazioni che possano manifestare effetti e ricadute negative sull'area nucleo dei Fontanili di Povegliano ...”.*

Il Servizio Pianificazione Ambientale di questa Unità di Progetto ha svolto la propria istruttoria, segnalando che le informazioni fornite, per l'elaborato in esame, possono essere ritenute sufficientemente complete, non ci sono significative lacune e le conclusioni tracciate possono essere ragionevolmente e obiettivamente accolte.

Appare, comunque, necessario, al fine di assicurare la conservazione degli habitat e delle specie presenti nei siti considerati, di dettare le seguenti prescrizioni che il Piano deve assumere nelle NTA:

1. siano attentamente attuate e rispettate direttive, prescrizioni e vincoli posti dalle Norme Tecniche di Attuazione (N.T.A.) del Piano, soprattutto relativamente all' Art. 16 Siti di interesse Comunitario "IT – 3210008 – Fontanili di Povegliano", così come espresse ed esaminate nel fascicolo "Norme Tecniche d'Attuazione", allegato allo studio esaminato ed acquisito con prot. reg. 544896 del 22/11/2011;
2. nell'attuazione di un qualsiasi articolo delle N.T.A., la cui azione strategica insista all'interno del sito della Rete Natura 2000, SIC/ZPS IT3210008 "Fontanili di Povegliano", o la cui area di analisi ricada, anche solo parzialmente, all'interno del suddetto sito della Rete Natura 2000, dovrà essere redatta apposita Valutazione di Incidenza ai sensi dell' Art. 6 della Direttiva 92/43/CEE;
3. nell'attuazione di un qualsiasi articolo delle N.T.A., la cui azione strategica insista all'interno del sito della Rete Natura 2000, SIC/ZPS IT3210008 "Fontanili di Povegliano", sia posta particolare attenzione al rispetto delle direttive, prescrizioni, limitazioni e divieti ai sensi di quanto previsto dal Decreto Ministeriale n. 184/2007.

– IMPRONTA ECOLOGICA

Sono stati elaborati i valori dei contributi all'impronta da parte delle varie categorie di consumo. Alla tabella iniziale puramente qualitativa, che indicava le tipologie di territorio necessarie alle varie categorie di consumo, si abbina ora la matrice quantitativa, in cui si ravvisano tutti i valori che vengono sommati per dare l'impronta finale.

Le diverse tipologie di territorio (terre arabili, foreste, pascoli, ecc.) hanno capacità produttive diverse e quindi non è corretto confrontare tra loro i valori ottenuti per ciascun settore e sommarli per ottenere la stima finale dell'impronta. Per rendere omogenei i diversi tipi di terreno, si suole introdurre un'operazione di normalizzazione che consente di pesare le diverse tipologie di terra in base alla produttività media mondiale su base annua. Moltiplicando l'impronta in ettari di ciascuna categoria di consumo e di ogni singola tipologia di territorio per il corrispondente fattore di equivalenza si passa da una superficie reale ad una superficie equivalente, espressa come "unità di superficie pro-capite" anziché ettari pro-capite.

I risultati ottenuti sono riportati in apposite tabelle. Sommando i contributi che si riferiscono alla stessa tipologia di territorio si trovano le sei componenti dell'impronta che, addizionate, rendono il valore complessivo dell'Impronta Ecologica reale, che per il Comune di Vigasio risulta essere per il 2006 di 3,51 ettari/pro-capite, mentre l'impronta ecologica in unità di superficie pro capite è di 6,24 unità di superficie/individuo. Con il PAT l'impronta decrescerà anche se in maniera non determinante con valori rispettivamente di 3,49 e 6,18 ha/pro-capite.

– PARERI DELLE AUTORITA' AMBIENTALI

Il valutatore all'interno del R.A. riporta gli obiettivi considerati prioritari per limitare l'uso delle risorse. Dall'esame della documentazione trasmessa dal Comune di Vigasio risulta che i pareri espressi dalle



seguenti Autorità Ambientali sono state inserite tra le osservazioni pervenute a seguito dell'adozione del Piano:

- ARPAV – Dipartimento Provinciale di Verona: prot. n. 68871 del 10.06.2011;
- ULSS n. 22 – Servizio Igiene e Sanità Pubblica: prot. n. 42984 del 13.07.2011.

– **AGGIORNAMENTO DEGLI ELABORATI CARTOGRAFICI CON IL REALE UTILIZZO DEL TERRITORIO**

Con dichiarazione allegata alla nota prot. n. 9616 del 05.08.11 il Responsabile di Settore Tutela del Territorio ed Ambiente del Comune di Vigasio ha attestato che il progetto di piano riporta sugli elaborati cartografici le attuali destinazioni d'uso del territorio.

– **VERIFICA DELLE VARIAZIONI DI DESTINAZIONE RISPETTO AL VIGENTE PRG DELLE AREE SU CUI SIANO IN CORSO AUTORIZZAZIONI REGIONALI E/O PROVINCIALI**

Con dichiarazione allegata alla nota prot. n. 9616 del 05.08.11 il Responsabile di Settore Tutela del Territorio ed Ambiente del Comune di Vigasio ha attestato che le linee preferenziali di sviluppo previste dal progetto di piano non confliggono con richieste di approvazione di opere o progetti di competenza regionale o provinciale ed in generale con gli strumenti di pianificazione superiore.

– **PIANO DI MONITORAGGIO**

In fase istruttoria è stato proposto per il monitoraggio ambientale riferito agli indicatori individuati, con specificata l'Autorità preposta all'attività di verifica, la frequenza con la quale le operazioni dovranno essere eseguite, le modalità di presentazione del monitoraggio e obiettivi auspicabili.

Si evidenzia che la matrice di indicatori proposta costituisce una guida per la futura strutturazione di un efficace piano di monitoraggio: in tal senso, qualora specifiche condizioni o particolare situazioni di criticità rendessero opportuna l'introduzione di nuovi indicatori, oppure di diverse modalità di analisi, tali variazioni, purché nel rispetto dei limiti e degli obiettivi di sostenibilità definiti.

– **OSSERVAZIONI**

Con dichiarazione in data 05.08.2011, il Responsabile di Settore Tutela del Territorio ed Ambiente del Comune di Vigasio ha attestato che sono pervenute complessivamente 28 osservazioni delle quali 3 fuori termini. Tre sono riferite alla proposta del Rapporto Ambientale.

Dall'esame di dette osservazioni risulta, invece, che due afferiscono i pareri espressi dall'Autorità Ambientali sopra riportati.

Relativamente, quindi, all'unica osservazione riferita al Rapporto Ambientale si riportano di seguito i contenuti sintetici, controdeduzione e parere del valutatore ed infine il parere di questa Unità di Progetto:



Oss. e richiedente	Contenuto	Controdeduzione e parere del valutatore	Parere della struttura VAS
23 - Legambiente Prot. 8256 del 04.07.2011	Modifiche e revisioni varie	<p>1) L'ipotesi zero a cui si fa riferimento è relativa alle previsioni del PAT e non alle citate iniziative che fanno parte della premessa, da cui discende appunto la scelta di non operare con nuovi insediamenti, se non la sola ristrutturazione ed adeguamento dell'esistente alle esigenze delle nuove tendenze del mercato delle attività produttive.</p> <p>La mancata concomitanza approvativa delle citate iniziative non può, ragionevolmente, influire (approvazione Motorcity 2003 – District Park 2004) sulla struttura del PAT che in mancanza di un ordine operativo di tali progetti, e visti gli organigrammi costruttivi delle singole opere per la durata di 10 anni, e quanto ancora ad oggi non attivato, il PAT non ha avuto diverse possibilità se non quella di articolare le sue previsioni sulla sola crescita demografica con il, naturale, impegno di un attento monitoraggio qual'ora i progetti dovessero essere attivati.</p> <p>2) L'osservazione, come la precedente, non fa riferimento alle previsioni contenute nel PAT ma alle iniziative Autodromo District Park approvate nelle sedi competenti e governate, per quanto attiene ai problemi di insediamento agli impegni assunti dai proponenti con gli enti competenti per territorio, a cui spetta il governo dell'iniziativa infrastrutturale da attuare a carico e spese delle relative società. Impegni, questi, assunti e condivisi con le relative opere di Valutazione d'Impatto Ambientale che ne impongono la coatta condivisione pena l'annullamento delle iniziative stesse.</p> <p>3) Il progetto del PAT è accompagnato dall'approvazione della compatibilità geologica così come la VIA delle due iniziative, Autodromo e District Park. L'indagine che ha rilevato le condizioni riportate nelle tavole di analisi è accompagnata dalle norme di attuazione che oltre ad indicare le diverse tipologie delle aree ne prescrive le modalità attuative. In ogni caso su queste aree non è proibita, ma regolamentata, l'edificazione.</p> <p>Per quanto le citate iniziative, queste, nelle loro indagini, ne hanno valutato sia le condizioni sia le modalità di intervento ottemperando con scelte che non arrechino danni.</p> <p>Per quanto alle norme del PAT queste sono di riferimento prescrittivo alle operazioni edilizie, o altro, sia di nuova edificazione sia di recupero dell'esistente.</p> <p>4)</p> <p>a) La valutazione numerica del "probabile" aumento della popolazione da assegnare al PAT è operata dal "Documento Preliminare" in rapporto ai dati forniti dall'anagrafe e alla proiezione di questi per il periodo di validità del PAT.</p> <p>Il riferimento all'anno 2006 è relativo alla formazione del "Documento Preliminare" per una prima previsione "politica" dell'assetto con cui si dovrà strutturare il PAT.</p> <p>Il PAT, a sua volta, è una fotografia dello stato di fatto di tutti i fattori fisici, sociali ed ambientali dell'area.</p> <p>Il P.I. sarà il vero strumento operativo con il quale operare le scelte di attivare. Un recente decreto regionale ha stabilito che il primo P.I. sarà il Piano Regolatore vigente per quanto ancora non attuato e compatibile con il PAT. Quest'ultimo chiarimento evidenzia la continua evoluzione delle previsioni urbanistiche che al momento della stima dei residenti non computava, e non poteva essere diversamente quanto e in che tempi, dell'ancora non utilizzato dal PRG poteva mutare il dato previsionale. Sarà quindi il P.I. che ne valuterà la reale consistenza prima di attivare le scelte di sua competenza.</p> <p>Il problema SAU è problema diverso da una normale interpretazione. La SAU per Delibera di Giunta Regionale viene valutata,</p>	<p>S prende atto del parere del valutatore, precisando che in sede istruttoria sono state richieste ed acquisite integrazioni. E chiarimenti che attengono i contenuti del Rapporto Ambientale tra cui l'aggiornamento del quadro ambientale e la valutazione degli effetti cumulativi.</p>



	<p>in sede di valutazione agronomica, sulle ortofoto prodotte dalla Regione con il volo 2006. Dalle ortofoto vengono stimate tutte le condizioni agronomiche e quanto non ancora edificato al momento del suolo. Quindi, quanto del terreno non ancora occupato, al di là, di una programmazione consolidata, non viene tenuto in considerazione per il calcolo SAU, che dovrà essere rivisto in sede di formazione del Piano degli Interventi secondo le indicazioni della DGR n°3650/2008.</p> <p>b) Per quanto relativo la lottizzazione “Green Village”, la stessa è ancora soggetta alla disponibilità della convenzione per quanto ai tempi di attivazione. Con il Piano degli Interventi saranno valutate possibilità, condizioni e modalità per un suo eventuale completamento. Ad oggi, l’area, per la parte inedita risulta nella quantità di terreno SAU.</p> <p>5) L’osservazione valuta, in sostanza, la mancanza di indicazioni richiamate per l’osservazione precedente. Il processo di valutazione è stato specificato e le tavole per la sua dimostrazione sono contenute nella relazione agronomica. Per quanto invece riguarda il calcolo delle aree da detrarre la valutazione è stata operata non in percentuale ma sulla reale dimensione di territorio occupato.</p> <p>6) Le invarianti di natura agricolo – produttiva possono ricadere in ambiti di territorio agricolo dove è prevalente la funzione secondo gli aspetti vocazionali e strutturali delle aree.</p> <p>In tali aree possono rientrare ambiti di produzione dei qualità tipica riconosciuta anche se a marchi privati. Possono essere considerate gli ambiti a coltura specializzata quelle precedentemente classificate dal PRG E/1 o E/2 speciale.</p> <p>Nel caso del “Vialone” l’indicazione è riconoscimento a tutto il territorio anche come fattore di produzione di un marchio, sempre però nella capacità o disponibilità del conduttore senza che questo costituisca vincolo. Le aree in cui è ancora presente una tale produzione e destinazione urbanistica E/1 sono in buona parte collocate dal P.R.G. lungo la fascia di protezione del Tartaro e delle serie di corsi d’acqua paralleli: le altre sono interessate, in buona parte dalla pianificazione urbanistica consolidata dal progetto Autodromo e già, allo stato attuale, in via, o già dismesse per l’attivazione dell’iniziativa.</p> <p>Quindi, in sintesi, riassumendo: il PAT riconosce l’esistenza di rilevanti iniziative attive nella pianificazione comunale ed inserisce nel P.R.G. rispettivamente: Motorcity nell’anno 2003 e District Park nell’anno 2004.</p> <p>Alla data di operatività del nuovo documento anche in considerazione di uno stato dell’economia che ad oggi non ha consentito l’avvio di una qualsiasi attività, ha, a ragione, attivato una programmazione tarata sulla sola crescita, proporzionale all’incremento demografico, della popolazione.</p> <p>L’impegno assunto, ai fini della valutazione dell’equilibrio tra pianificato esistente e previsto, viene naturalmente demandato ad un monitoraggio costante in rapporto all’attivazione anche di una sola delle iniziative previste.</p> <p>Confermando quindi tutto quanto nel PAT contenuto si ritiene l’osservazione NON ACCOLTA.</p>	
--	---	--



- L' Unità di Progetto Coordinamento Commissioni, esaminati i documenti trasmessi ha elaborato la propria istruttoria dalla quale emerge che: il Rapporto Ambientale esaminato, integrato secondo le indicazioni fornite in sede istruttoria, risulta correttamente impostato e contiene le informazioni di cui all'allegato VI del D.Lgs. 152/2006, nonché la descrizione e la valutazione degli effetti significativi che l'attuazione del PAT potrebbe avere sull'ambiente come prescritto dall'art. 13 del medesimo D.Lgs. 152/2006.
- Premesso che uno degli aspetti fondamentali del processo integrato di pianificazione e valutazione consiste nella definizione delle criticità del territorio oggetto di pianificazione, le stesse hanno rappresentato gli elementi che hanno meritato una particolare attenzione in fase di pianificazione. Il Rapporto Ambientale del PAT ha opportunamente considerato le criticità presenti sul territorio nonché quelle derivanti dalle scelte di Piano.
- Il piano, anche attraverso operazioni di compensazione ambientale, favorisce il potenziamento della rete ecologica e prevede la realizzazione di nuove aree ecologicamente funzionali, permettendo in tal modo lo sviluppo della biodiversità e la permeabilità ecologica del territorio. Il Piano, in osservanza delle prescrizioni previste nella compatibilità idraulica, favorirà la riduzione del rischio idraulico. La metodologia risulta correttamente impostata e rispetta tutti i passaggi necessari alla Valutazione. Il Rapporto Ambientale conferma i criteri assunti dal PAT approfondendo gli obiettivi del Documento Preliminare ed evidenziando le specifiche azioni inserite nelle NTA, divise sia per componenti ambientali e socio-economiche, che per obiettivi.
- Relativamente alla metodologia di valutazione degli effetti derivanti dall'attuazione del Piano nonché di quelli derivanti dall'attuazione dei Programmi Complessivi previsti dal vigente PRG, che li ha assunti dalla pianificazione sovraordinata (Piano di Area Quadrante Europa), va evidenziato che in sede istruttoria è emersa la necessità di acquisire degli opportuni chiarimenti anche in ordine alla valutazione degli effetti cumulativi. Con i chiarimenti forniti e con l'ottemperanza di alcune prescrizioni che più avanti si propongono, si ritiene che la metodologia di valutazione sia correttamente impostata e rispetta tutti i passaggi necessari alla loro valutazione.
- La verifica della coerenza esterna è stata fatta in relazione alla pianificazione sovraordinata. Prima dell'approvazione il Piano adottato dovrà uniformarsi a tutte le prescrizioni poste dalle Autorità Ambientali.
- Per quanto riguarda il monitoraggio il Comune ha individuato alcuni indicatori da misurare in sede di attuazione.

VISTE

- la Direttiva 2001/42/CE ;
- la LR 11/2004;
- il D.Lgs. n.152/2006;
- la LR 4/2008;
- la DGR 791/2009

RITENUTO

che dalle analisi e valutazioni effettuate, nel suo complesso, la proposta di Rapporto Ambientale sia correttamente impostata e contenga le informazioni di cui all'allegato I della Direttiva 2001/42/CE, nonché la descrizione e la valutazione degli effetti significativi che l'attuazione del PAT potrebbe avere sull'ambiente come prescritto dall'art. 5 della medesima Direttiva.

**TUTTO CIÒ CONSIDERATO LA COMMISSIONE REGIONALE VAS
ESPRIME PARERE POSITIVO**

sulla proposta di Rapporto Ambientale del Piano di Assetto Territoriale del Comune di Vigasio (VR) a condizione che siano ottemperate le seguenti

PRESCRIZIONI**1. prima dell'approvazione del Piano:**

- 1.1. le Norme Tecniche di Attuazione dovranno essere integrate con tutte le prescrizioni poste dalle competenti Autorità Ambientali nonché con le seguenti ulteriori disposizioni:



- 1.1.1. Alla fine dell'art. 50 occorre aggiungere la seguente disposizione: *“Criteri di verifica e modalità di monitoraggio delle previsioni di sostenibilità del Piano in rapporto alla Valutazione Ambientale Strategica:
Al fine di assicurare il controllo sugli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del Piano nonché la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisti e, quindi, adottare le opportune misure correttive, è redatto il Piano di Monitoraggio.
Sulla base del Rapporto Ambientale elaborato per la VAS, le componenti ambientali indicate (con relativi indicatori) da sottoporre a monitoraggio sono le seguenti:
[va inserito il Piano di Monitoraggio proposto con nota prot. n. 3765 del 28 marzo 2012 con l'integrazione degli indicatori previsti per la realizzazione delle opere previste dai Programmi Complessi previsti negli ATO 2 e 3].
Il popolamento degli indicatori di monitoraggio dovrà essere effettuato a cura del Comune proponente, che potrà avvalersi delle risorse informative messe a disposizione dal Sistema Informativo Territoriale della Regione Veneto.
Nella fase di attuazione del PAT tuttavia si potranno ridefinire il numero e la tipologia degli indicatori ora individuati per il monitoraggio.”.*
L'amministrazione comunale, d'intesa con la Provincia di Verona, attiva il processo di verifica del monitoraggio delle varie azioni ed in considerazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale e socio-economica, provvede a redigere ogni tre anni specifico rapporto al fine di verificare come le azioni operino nei confronti del Piano.
- 1.1.2. nell'art. 13.05 da inserita una specifica disposizione in ordine al divieto di realizzare opere interrato.
- 1.1.3. Per quanto riguarda il sito della rete Natura 2000 SIC/ZPS 3210008 “Fontanili di Povegliano”, al fine di assicurare la conservazione degli habitat e delle specie presenti nel sito considerato nell'art. 16 dovranno essere inserite le seguenti ulteriori prescrizioni:
- Dovranno essere attentamente attuate e rispettate direttive, prescrizioni e vincoli posti dalle presenti Norme, soprattutto relativamente all'art. 16 Siti di interesse Comunitario “IT – 3210008 – Fontanili di Povegliano”, così come espresse ed esaminate nel fascicolo “Norme Tecniche d'Attuazione”, allegato allo studio esaminato ed acquisito con prot. reg. 544896 del 22/11/2011;
 - nell'attuazione di un qualsiasi articolo delle presenti Norme, la cui azione strategica insista all'interno del sito della Rete Natura 2000, SIC/ZPS IT3210008 “Fontanili di Povegliano”, o la cui area di analisi ricada, anche solo parzialmente, all'interno del suddetto sito della Rete Natura 2000, dovrà essere redatta apposita Valutazione di Incidenza ai sensi dell'art. 6 della Direttiva 92/43/CEE;
 - nell'attuazione di un qualsiasi articolo delle presenti Norme, la cui azione strategica insista all'interno del sito della Rete Natura 2000, SIC/ZPS IT3210008 “Fontanili di Povegliano”, dovrà essere posta particolare attenzione al rispetto delle direttive, prescrizioni, limitazioni e divieti ai sensi di quanto previsto dal Decreto Ministeriale n. 184/2007.
- 1.1.4. Per quanto riguarda il contenimento dell'inquinamento luminoso e l'incremento del risparmio energetico, occorre inserire un articolo riportante le seguenti prescrizioni:
- Per l'illuminazione di impianti sportivi e grandi aree di ogni tipo devono essere impiegati criteri e mezzi per evitare fenomeni di dispersione di luce verso l'alto e al di fuori dei suddetti impianti.
 - Fari, torri faro e riflettori illuminanti parcheggi, piazzali, cantieri, svincoli, complessi industriali, impianti sportivi e aree di ogni tipo devono avere, rispetto al terreno, un'inclinazione tale, in relazione alle caratteristiche dell'impianto, da non inviare oltre 0 cd per 1000 lumen a 90° ed oltre.
 - È fatto divieto di utilizzare per fini pubblicitari fasci di luce roteanti o fissi di qualsiasi tipo, anche in maniera provvisoria.
 - Per l'illuminazione di edifici e monumenti, gli apparecchi di illuminazione devono essere spenti entro le ore ventiquattro.



- L'illuminazione delle insegne non dotate di illuminazione propria deve essere realizzata dall'alto verso il basso. Per le insegne dotate di illuminazione propria, il flusso totale emesso non deve superare i 4500 lumen. In ogni caso, per tutte le insegne non preposte alla sicurezza, a servizi di pubblica utilità ed all'individuazione di impianti di distribuzione self service è prescritto lo spegnimento entro le ore 24 o, al più tardi, entro l'orario di chiusura dell'esercizio.
 - E' vietato installare all'aperto apparecchi illuminanti che disperdono la luce al di fuori degli spazi funzionalmente dedicati e in particolare, verso la volta celeste.
 - Tutti gli impianti di illuminazione pubblica devono utilizzare lampade a ristretto spettro di emissione; allo stato attuale della tecnologia rispettano questi requisiti le lampade al sodio ad alta pressione, da preferire lungo le strade urbane ed extraurbane, nelle zone industriali, nei centri storici e per l'illuminazione dei giardini pubblici e dei passaggi pedonali. Nei luoghi in cui non nonché essenziale un'accurata percezione dei colori, possono essere utilizzate, in alternativa, lampade al sodio a bassa pressione (ad emissione pressoché monocromatica).
 - E' vietata l'installazione all'aperto di apparecchi illuminanti che disperdono la loro luce verso l'alto.
- 1.2. Sull'elaborato "Carta della Trasformabilità" vanno riportate le aree di risorgiva.
 - 1.3. La Dichiarazione di Sintesi va redatta ai sensi dell'art. 17 del D.Lgs 152/2006 come modificato con D.Lgs. 4/2008, tenendo conto di tutte le integrazioni/chiarimenti forniti in sede istruttoria.
 - 1.4. La Sintesi non Tecnica dovrà essere integrata con quanto riportato nel documento trasmesso dal Comune di Vigasio con nota prot. n. 3765 del 28.03.2012, con le prescrizioni di cui al presente parere, nonché con il Piano di Monitoraggio e relativi criteri modalità di cui al precedente punto 1.1.1.-
 - 1.5. Il provvedimento di approvazione dovrà essere pubblicato nel Bollettino Ufficiale della Regione con l'indicazione della sede ove si possa prendere visione del Piano approvato e di tutta la documentazione oggetto di istruttoria.
 - 1.6. Il Comune di Vigasio deve provvedere alla pubblicazione nel proprio sito web dell'atto di approvazione del Piano, del Piano, del Rapporto Ambientale, come integrato con nota prot. n. 3765 del 28.03.2012 nonché con le su riportate prescrizioni, del presente parere, della Sintesi Non Tecnica così come integrata, della Dichiarazione di Sintesi, delle misure adottate per il monitoraggio.
- 2. in sede di attuazione del Piano:**
- 2.1. il Piano degli Interventi dovrà garantire la contestualità degli interventi previsti dal PAT in ambito urbano con carattere di perequazione ambientale in ambito rurale.
 - 2.2. il Piano comunale di zonizzazione acustica dovrà essere adeguato in relazione alle previsioni attuative del Piano degli Interventi.
 - 2.3. in sede di monitoraggio, dando applicazione alle modalità e criteri contenuti nel precedente punto 1.1.1., dovranno essere misurati gli effetti cumulativi nonché quelli derivanti dalle scelte di Piano per verificare gli effetti previsti in relazione agli *obiettivi* descritti nel Rapporto Ambientale.

FIRMATO

Il Presidente

della Commissione Regionale VAS
(Segretario Regionale per le Infrastrutture)
Ing. Silvano Vernizzi

FIRMATO

Il Vice Presidente

della Commissione Regionale VAS
(Segretario Regionale per l'Ambiente)
Ing. Mariano Carraro

FIRMATO

Il Segretario

della Commissione Regionale VAS
(Dirigente della U. P. Coordinamento Commissioni (VAS – VINCA – NUVV)
Avv. Paola Noemi Furlanis