

autostrada del brennero

PROGETTO DEFINITIVO PER LA REALIZZAZIONE
DELLA TERZA CORSIA NEL TRATTO COMPRESO
TRA VERONA NORD (KM 223) E L'INTERSEZIONE
CON L'AUTOSTRADA A1 (KM 314)

RICHIESTA DEL COMUNE DI CAMPOGALLIANO

1.

ELABORATI PER IL POC - STRALCIO DEL COMUNE DI CAMPOGALLIANO
Relazione di inquadramento urbanistico

0	SETT. 2021	RICHIESTA COMUNE CAMPOGALLIANO	CRAS SRL	G. VOGEL	C. COSTA
REVISIONE:	DATA:	DESCRIZIONE:	REDAZIONE:	VERIFICA:	APPROVAZIONE:
DATA PROGETTO: LUGLIO 2009			<p>DIREZIONE TECNICA GENERALE</p>		<p>IL DIRETTORE TECNICO GENERALE E PROGETTISTA:</p> <p>ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROV. DI BOLZANO Dott. Ing. CARLO COSTA Nr. 891 INGENIEURKAMMER DER PROVINZ BOZEN</p>
NUMERO PROGETTO: 31/09					



Autostrada del Brennero S.p.a.
Brennerautobahn AG

Realizzazione della terza corsia nel tratto compreso tra Verona
Nord (Km 223) e l'intersezione con l'Autostrada A1 (Km 314)
Opere previste nel Comune di Campogalliano



Sommario

1. PREMESSA	4
2. PROCEDURA DI VALSAT E POC STRALCIO	5
3. INQUADRAMENTO DELLE AREA DI STUDIO E DEGLI INTERVENTI IN ESSA PREVISTI	9
3.1 GENERALITÀ.....	9
3.2 AREA DELLO SVINCOLO	10
3.3 AREE DEI BACINI DI LAMINAZIONE	13
4. INQUADRAMENTO DELLE AREE NELLO STRUMENTO URBANISTICO COMUNALE: PSC....	18
4.1 CONTENUTI DEL PIANO	18
4.2 RELAZIONI CON LE AREE OGGETTO DI AGGIORNAMENTO DEL POC.....	20
5. MOTIVAZIONI DEL POC STRALCIO E DELL'ESPROPRIO	26
6. CONCLUSIONI	27



1. PREMESSA

Il presente documento costituisce la Relazione di inquadramento urbanistico del POC Stralcio del Comune di Campogalliano relativa alle opere ricadenti nel comune di relative al progetto per la "Realizzazione della terza corsia nel tratto compreso tra Verona nord (Km 223) e l'intersezione con l'autostrada a1 (Km 314)

Tale intervento, ai sensi della vigente normativa in materia di Valutazione di Impatto Ambientale di cui al D.lgs 152/06 rientra nel campo di applicazione di tale procedura ed è al momento in fase di istruttoria della stessa.

In particolare la relazione ha ad oggetto gli interventi che avverranno al di fuori del sedime autostradale e che vanno a configurare una nuova occupazione di suolo.

Si tratta della zona dello svincolo A22/A1 che verrà ampliata e di 4 piccole aree affiancate all'autostrada all'altezza dei Km 306+560 (a fianco della carreggiata Nord), 307+925 Nord, 309+390 Nord e 310+950 (a fianco della carreggiata Sud). Si tratta di aree di superficie compresa fra circa 5000 e 6000 mq necessarie per ospitare opere complementari all'autostrada (bacini di laminazione).

La presente relazione di inquadramento urbanistico si inserisce nella procedura di Valutazione preventiva della Sostenibilità Ambientale e Territoriale (VALSAT), normata dall'art.5 della L.R. 20/00 dalla L.R.n.24 del 2017

Nessuna delle aree citate ricade in siti della rete natura 2000 e quindi non è stato necessario prevedere la predisposizione Studio di Incidenza ai sensi dell'art, dell'art. 5 della Direttiva 92/43/CEE e norme statali di recepimento,



2. PROCEDURA DI VALSAT E POC STRALCIO

La VAS, introdotta a livello europeo dalla Direttiva Comunitaria 2001/42/CE, è regolata in Italia dal titolo II del D.lgs. 152/06 che riguarda sia i procedimenti di Valutazione Ambientale dei Piani (la VAS, appunto) che dei progetti di opere (VIA, Valutazione di Impatto Ambientale) e dalle leggi regionali, che hanno ripreso e precisato le questioni di competenza regionale.

La VAS, come specificato dall'art. 4 del D.lgs 152/06 " ha la finalità di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione di detti piani e programmi assicurando che siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile."

Sempre D.lgs 152/06, al comma 2 dell'art. 6 prevede che debbano esser assoggettati a VAS i piani e i programmi:

"a) che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, II-bis, III e IV del presente decreto ;

b) per i quali, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, si ritiene necessaria una valutazione di incidenza ai sensi dell'articolo 5 del D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357, e successive modificazioni".

Si tratta quindi di una vasta gamma di piani e di programmi che afferiscono a settori diversi fra i quali è esplicitamente citato anche quello della "destinazione dei suoli" e quindi, di fatto, quello tipico dell'urbanistica generale ed attuativa comprese quindi le varianti.

La Regione Emilia-Romagna ha di fatto anticipato, per i piani urbanistici territoriali e settoriali con effetti territoriali, la direttiva europea sulla VAS con la legge regionale n. 20/2000 "Disciplina generale sulla tutela e uso del territorio", introducendo la "valutazione preventiva della sostenibilità ambientale e territoriale" (VAL.S.A.T.) come elemento costitutivo del piano approvato (art. 5).

Il comma 2 dell'art.5 della L.R.20/00 definisce come nel documento preliminare e in un apposito documento di Valsat, costituente parte integrante del piano adottato ed approvato (in questo caso il POC Stralcio), devono individuati, descritti e valutati i potenziali impatti delle scelte operate e le misure idonee per impedirli, mitigarli o compensarli, alla luce delle possibili alternative e tenendo conto delle caratteristiche del territorio e degli scenari di riferimento descritti dal quadro conoscitivo di cui all'articolo 4 e degli obiettivi di sviluppo sostenibile perseguiti con il medesimo piano. Gli atti con i quali il piano viene approvato

danno conto, con la dichiarazione di sintesi, degli esiti della Valsat, illustrano come le considerazioni ambientali e territoriali sono state integrate nel piano e indicano le misure adottate in merito al monitoraggio.

La normativa regionale n. 20/2000 è stata sostituita dalla legge regionale n. 24/2017 "Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio"; quest'ultima prevede una fase transitoria di anni 3 (dal 1° gennaio 2018), nella quale è ancora possibile applicare la norma previgente, in casi specifici.

La procedura di Valutazione preventiva della Sostenibilità Ambientale e Territoriale è regolata dall'art. 18 della la L.R.24/2017, "Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale (Valsat)".

Di seguito si riportano i contenuti di questo articolo.

"1. Al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, la Regione, la Città metropolitana di Bologna, i soggetti d'area vasta di cui all'articolo 42, comma 2, i Comuni e le loro Unioni, nell'elaborazione ed approvazione dei propri piani prendono in considerazione gli effetti significativi sull'ambiente e sul territorio che possono derivare dall'attuazione dei medesimi piani, provvedendo alla Valsat degli stessi, nel rispetto della direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente e della normativa nazionale di recepimento della stessa.

2. A tal fine, in un apposito rapporto ambientale e territoriale denominato "documento di Valsat", costituente parte integrante del piano sin dalla prima fase della sua elaborazione, sono individuate e valutate sinteticamente, con riferimento alle principali scelte pianificatorie, le ragionevoli alternative idonee a realizzare gli obiettivi perseguiti e i relativi effetti sull'ambiente e sul territorio. Nell'individuazione e valutazione delle soluzioni alternative, il documento di Valsat tiene conto delle caratteristiche dell'ambiente e del territorio e degli scenari di riferimento descritti dal quadro conoscitivo di cui all'articolo 22, delle informazioni ambientali e territoriali acquisite ai sensi dell'articolo 23 e, per gli aspetti strettamente pertinenti, degli obiettivi generali di sviluppo sostenibile definiti dal piano e dalle altre pianificazioni generali e settoriali, in conformità alla strategia regionale di sviluppo sostenibile, di cui all'articolo 40, comma 8.

3. Nel documento di Valsat sono inoltre individuati, descritti e valutati i potenziali impatti delle soluzioni prescelte e le eventuali misure, idonee ad impedirli, mitigarli o compensarli, adottate dal piano ai sensi degli articoli 20 e 21, e sono definiti gli indicatori pertinenti indispensabili per il monitoraggio degli effetti attesi sui sistemi ambientali e territoriali, privilegiando quelli che utilizzino dati disponibili.

4. Per favorire la più ampia partecipazione del pubblico e la trasparenza delle scelte operate dal piano, il documento di Valsat deve contenere un elaborato illustrativo, denominato "sintesi non tecnica", nel quale è descritto sinteticamente, in linguaggio non tecnico, il processo di valutazione svolto e gli esiti dello stesso, dando indicazione delle parti del documento di Valsat in cui gli elementi sintetizzati sono più analiticamente sviluppati.

5. L'atto con il quale il piano viene approvato dà conto degli esiti della Valsat, illustra come le considerazioni ambientali e territoriali sono state integrate nel piano e indica le misure adottate in merito al monitoraggio, attraverso un apposito elaborato denominato

"dichiarazione di sintesi", di cui all'articolo 46, comma 1, secondo periodo, e comma 7, lettera b).

6. Gli atti con i quali l'autorità competente per la valutazione ambientale si esprime in merito alla Valsat e le indicazioni contenute negli atti di approvazione del piano, di cui al comma 5, sono resi pubblici, anche attraverso la pubblicazione sui siti web dell'amministrazione titolare del piano e dell'autorità competente per la valutazione ambientale.

7. La Regione, la Città metropolitana di Bologna, i soggetti d'area vasta di cui all'articolo 42, comma 2, della presente legge, i Comuni e le loro Unioni provvedono al monitoraggio dell'attuazione dei piani e dei loro effetti sui sistemi ambientali e territoriali, anche al fine della revisione o aggiornamento degli stessi, e rendono disponibili nel proprio sito web i relativi esiti, ai sensi dell' articolo 18 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale).

8. Con apposito atto di coordinamento tecnico, assunto ai sensi dell'articolo 49, la Giunta regionale individua i contenuti del documento di Valsat e della dichiarazione di sintesi, in conformità per gli aspetti ambientali all'allegato VI del decreto legislativo n. 152 del 2006, nonché detta disposizioni per semplificare e uniformare gli indicatori e le modalità di monitoraggio dei piani.”

Per i piani e programmi che non rientrano nell'ambito di applicazione della L.R. 24/2017, si applica la normativa nazionale (D.Lgs. 152/2006).

Fra le altri disposizioni presenti nella L.R. n.24 del 2017 si segnalano alcuni contenuti dell'art. "Art.19 - Principi di integrazione e non duplicazione della valutazione”;

“1. Nell'osservanza dei principi di integrazione e non duplicazione di cui all'articolo 4, commi 2 e 3, della direttiva 2001/42/CE, gli atti e ogni altro adempimento richiesti dalla normativa europea e nazionale per la procedura di valutazione ambientale dei piani sono integrati nel procedimento disciplinato dal titolo III, capo III, della presente legge.

2. La Valsat ha ad oggetto unicamente le prescrizioni e gli indirizzi del piano, recependo gli esiti della valutazione dei piani competenti e dei piani cui si porti variante, per le previsioni e gli aspetti rilevanti che sono stati oggetto di precedenti valutazioni. Ai fini della Valsat sono utilizzati, se pertinenti, gli approfondimenti e le analisi già effettuati e le informazioni raccolte nell'ambito degli altri livelli di pianificazione o altrimenti acquisite. L'amministrazione procedente nel predisporre il documento di Valsat del proprio piano può dar conto che talune previsioni e aspetti possono essere più adeguatamente decisi e valutati in altri successivi atti di pianificazione di propria competenza, di maggior dettaglio, rinviando agli stessi per i necessari approfondimenti.” [...]

Un ulteriore riferimento normativo da considerare è la L.R. 4/2018 relativa alla procedura di valutazione di impatto ambientale. Dove si stabilisce, con l'art. 21, che per le opere pubbliche e di pubblica utilità il Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR) costituisce variante agli strumenti di pianificazione territoriale, urbanistica e di settore, a condizione che sia stata espressa la valutazione ambientale (Valsat), di cui agli articoli 18 e 19 della legge regionale 21 dicembre 2017, n. 24 (Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio), positiva sulla variante stessa.



Di seguito si riporta uno stralcio dell'art. 21 – “Ulteriori disposizioni sul provvedimento autorizzatorio unico e sul provvedimento di VIA”:

“[...]il provvedimento autorizzatorio unico costituisce variante agli strumenti di pianificazione territoriale, urbanistica e di settore per le seguenti opere:

a) opere pubbliche o di pubblica utilità; b) [...]

2. Il provvedimento autorizzatorio unico costituisce variante nei casi indicati dal comma 1 a condizione che sia stata espressa la valutazione ambientale (Valsat), di cui agli articoli 18 e 19 della legge regionale 21 dicembre 2017, n. 24 (Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio), positiva sulla variante stessa, qualora le modificazioni siano state adeguatamente evidenziate nel SIA, con apposito elaborato cartografico, e l'assenso dell'amministrazione titolare del piano da variare sia preventivamente acquisito. Le proposte di variante alla pianificazione territoriale, urbanistica e di settore possono riguardare unicamente specifiche modifiche attinenti le previsioni cartografiche e normative relative alle aree interessate dal progetto assoggettato alla procedura di VIA. Qualora costituisca variante agli strumenti di pianificazione territoriale, urbanistica e di settore, il provvedimento comprende il documento di Valsat. In tal caso, il SIA motiva la proposta di variante in relazione all'effettivo stato dei luoghi ed all'impraticabilità di alternative, e contiene gli elementi del Rapporto ambientale preliminare o del Rapporto ambientale. In tal caso, inoltre, alla conferenza di servizi partecipa la Regione qualora la variante sia relativa alla pianificazione territoriale e la provincia qualora la variante sia relativa alla pianificazione urbanistica, ai fini dell'intesa per l'approvazione della variante e dell'espressione del parere motivato relativo alla valutazione ambientale, e il provvedimento autorizzatorio unico contiene la dichiarazione di sintesi. [...]”

3. INQUADRAMENTO DELLE AREA DI STUDIO E DEGLI INTERVENTI IN ESSA PREVISTI

3.1 Generalità

Il territorio del comune di Campogalliano è interessato dall'intervento per circa 7 Km, dal Km 306,5 circa fino all'intersezione con l'A1 mediante la realizzazione del nuovo svincolo. L'intervento lungo il tracciato consiste nell'utilizzo dello spartitraffico esistente senza ulteriore occupazione di spazio esterno al sedime che invece si verifica per la realizzazione dello svincolo A22/A1 e di alcuni bacini di laminazione. Sono questi interventi che implicano la necessità di aggiornamento dello strumento urbanistico oggetto delle presente relazione.

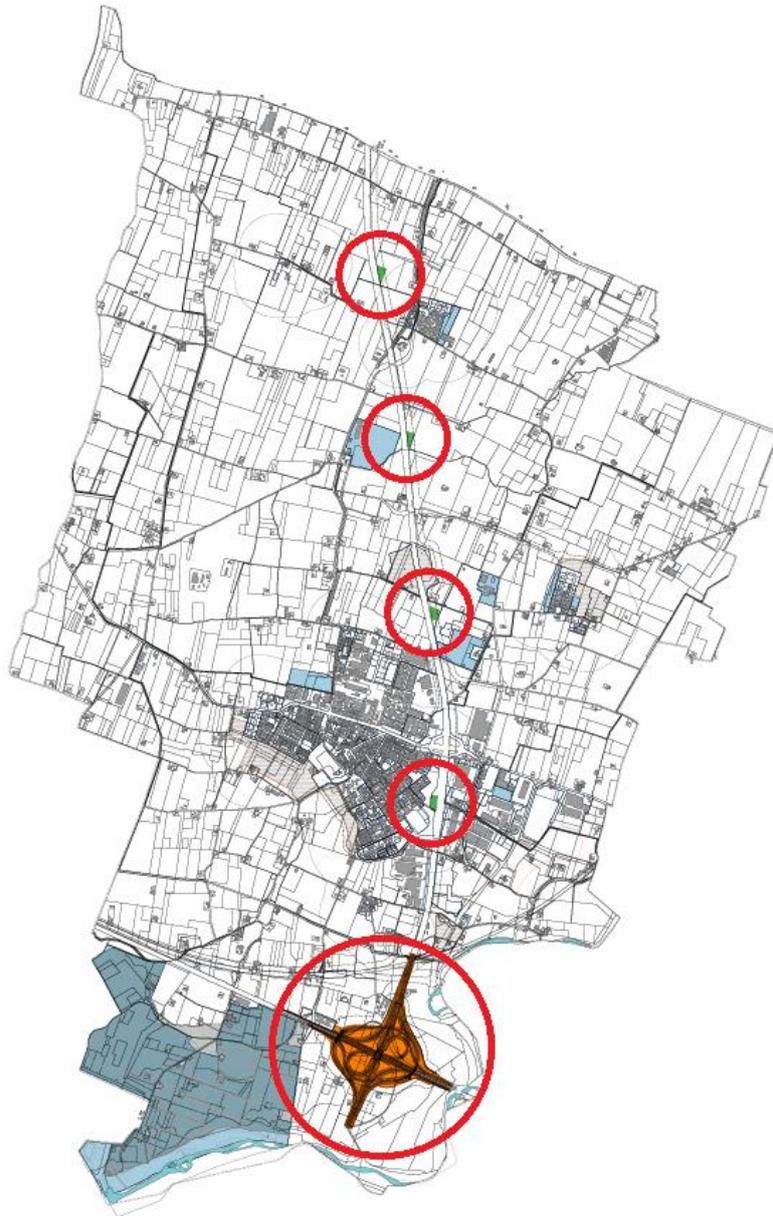


Fig. 1/3.1 – Localizzazione generale delle ore oggetto di POC Stralcio



3.2 Area dello svincolo

Per quanto riguarda lo svincolo, l'attuale interconnessione tra l'Autobrennero (A22) e l'Autosole (A1) trova il proprio asse circa alla progressiva chilometrica 313+100 dell'Autostrada del Brennero, circa 900 metri a sud della stazione di Campogalliano (MO).

La connessione con la carreggiata sud dell'Autosole (direzione Bologna) è attualmente assicurata da due rampe: una, semidiretta, per l'immissione in A1 ed una, indiretta, per l'uscita dall'A1 in direzione Brennero.

Sono invece di tipo diretto le due rampe di raccordo con la carreggiata nord dell'A1 (verso Milano e da Modena).

Ciascuna rampa è monodirezionale, ad unica corsia, e la segnaletica verticale vi impone una velocità massima di 60 chilometri orari.

Sull'intersezione transitano attualmente (anno 2019) oltre 16 milioni di veicoli l'anno, corrispondenti ad un TGM (traffico giornaliero medio) di oltre 44.000 veicoli al giorno. Dall'esame dei dati di traffico è emerso come le rampe di svincolo interessate dai maggiori volumi di transito siano quelle poste sulla carreggiata sud dell'Autosole (da e per Modena), ove, nell'ora di punta, si registra quasi il 90% dei flussi complessivi in transito sull'Autostrada del Brennero.

I modelli elaborati evidenziano che la formazione di code è riconducibile in prima istanza all'insufficiente capacità di scambio della corsia di attesa in direzione sud, nonché alla ridotta capacità delle rampe di svincolo da, e per, Modena nord.

Il progetto del nuovo svincolo ha l'obiettivo di:

- riconfigurare ed adeguare dal punto di vista normativo e funzionale lo svincolo, così da assicurare adeguati livelli di servizio in relazione agli scenari di traffico attuali e futuri dell'A22 e dell'A1;
- assicurare compatibilità dell'interconnessione con la realizzazione della terza corsia sull'Autostrada del Brennero;
- garantire una configurazione geometrica e funzionale, compatibile con l'assetto futuro dell'interconnessione, ovvero con l'estensione dell'A22 in direzione sud, verso il comparto industriale di Sassuolo;
- realizzare una piattaforma di ampiezza sufficiente ad agevolare i lavori manutentivi, rendendo possibile l'esecuzione degli stessi in presenza di una semplice deviazione della corsia di marcia, senza temporanea chiusura delle rampe, evitando così pesanti disservizi all'utenza.



Fig. 1/3.2 – Configurazione del nuovo svincolo A22/A1



Nella sua configurazione definitiva, l'intersezione risulterà composta dalle aste e rampe di raccordo riportate nella tabella seguente.

tratta	composizione della carreggiata
A22 – nord	3 corsie da 3,75 m + emergenza da 3,00 m
A22 – sud	2 corsie da 3,75 m + emergenza da 3,00 m
A1 – svincolo/MO	4 corsie da 3,75 m + emergenza da 3,00 m
A1 – MO/svincolo	4 corsie da 3,75 m + emergenza da 3,00 m
A1 – svincolo/MI	3 corsie da 3,75 m + emergenza da 3,00 m
A1 – MI/svincolo	3 corsie da 3,75 m + emergenza da 3,00 m
rampa diretta Modena/Campogalliano	monodirezionale a 2 corsie da 3,75 m
rampa diretta Campogalliano/Milano	monodirezionale ad unica corsia da 4,00 m (piattaforma allargata)
rampa diretta Milano/Sassuolo	monodirezionale ad unica corsia da 4,00 m (piattaforma allargata)
rampa diretta Sassuolo/Modena	monodirezionale ad unica corsia da 4,00 m (piattaforma allargata)
rampa semidiretta Sassuolo/Campogalliano	monodirezionale ad unica corsia da 4,00 m (piattaforma allargata)
rampa semidiretta Modena/Sassuolo	monodirezionale ad unica corsia da 4,00 m (piattaforma allargata)
rampa semidiretta Milano/Campogalliano	monodirezionale ad unica corsia da 4,00 m (piattaforma allargata)
rampa indiretta Campogalliano/Modena	monodirezionale a 2 corsie da 3,75 m
rampa indiretta Sassuolo/Milano	monodirezionale ad unica corsia da 4,00 m (piattaforma allargata)

Tab. 1/ 2.2.2 – Aste e rampe del nuovo svincolo A22/A1

La configurazione plano-altimetrica è il risultato di uno studio teso a contenere la sottrazione di aree al contesto agricolo circostante, compatibilmente con le interferenze esistenti ed in costruzione, volto, infine, alla minimizzazione delle fasi di lavoro e al contenimento dei disagi alla circolazione.

All'interno dell'intervento spicca la realizzazione di un complesso di opere di elevato valore ingegneristico-strutturale ed architettonico, firmato Leonardo Fernández Troyano: il nuovo

sovrappasso dell'Autosole, da realizzare sul lato est, in affiancamento a quello esistente, e i due sovrappassi per le piste di svincolo.

3.3 Aree dei bacini di laminazione

Per quanto riguarda i bacini di laminazione questi sono presenti alle seguenti progressive:

- BL64: km 306+560 a fianco della carreggiata Nord e dunque a Est dell'A22 (5.630 mq);
- BL65: km 307+925 a fianco della carreggiata Nord (5.025 mq);
- BL66: km 309+290 a fianco della carreggiata Nord (5.325 mq);
- BL67: km 310+950 a fianco della carreggiata Sud e dunque a Ovest dell'A22 (5972 mq);

La loro realizzazione è funzionale ed indispensabile per il funzionamento del sistema di raccolta e depurazione delle acque di piattaforma che nel progetto della terza corsia dell'A22 è stato considerato come elemento particolarmente qualificante perché teso a ridurre significativamente l'impatto sulla qualità dei corsi d'acqua intercettati e prossimi all'autostrada.

Il sistema per la raccolta ed il trattamento delle acque di prima pioggia è costituito da una serie di caditoie, tubazioni di raccolta, pozzetti d'ispezione, embrici, condotte di convogliamento, sistemi di sfioro, vasche di accumulo e sedimentazione, manufatti disoleatori, eventuali bacini di laminazione, manufatti finali di immissione delle acque meteoriche nel reticolo idrico superficiale.

Dal punto di vista della qualità delle acque gli elementi più importanti del sistema sono gli impianti di trattamento. Ciascun impianto sarà costituito da un sedimentatore e da un disoleatore e opererà in continuo. La combinazione dei due dispositivi consente un efficace abbattimento di parametri come: Solidi Sospesi Totali (SST), TKN (azoto), COD (richiesta chimica di ossigeno), idrocarburi, Cu (rame), Pb (piombo), Zn (zinco).

Dal punto di vista logistico gli impianti di trattamento saranno posizionati in corrispondenza delle piazzole di sosta presenti lungo la carreggiata nord.

Ove nelle vicinanze sono presenti corsi d'acqua non influenzabili delle portate raccolte dal sistema, l'acqua meteorica verrà restituita al vicino fiume in modo diretto. Nella quasi totalità dei casi, invece, la medesima sarà avviata a uno dei bacini di laminazione, realizzati in fregio al corpo autostradale e la restituzione al corpo idrico (superficiale o sotterraneo) avverrà in modo distribuito nel tempo.

Come già evidenziato nel territorio del Comune di Campogalliano ricadono 4 di questi bacini.

Le immagini seguenti illustrano la localizzazione e la forma delle opere previste, che vanno ad occupare aree agricole o, per il bacino più a sud, zone di pertinenza dell'autostrada.

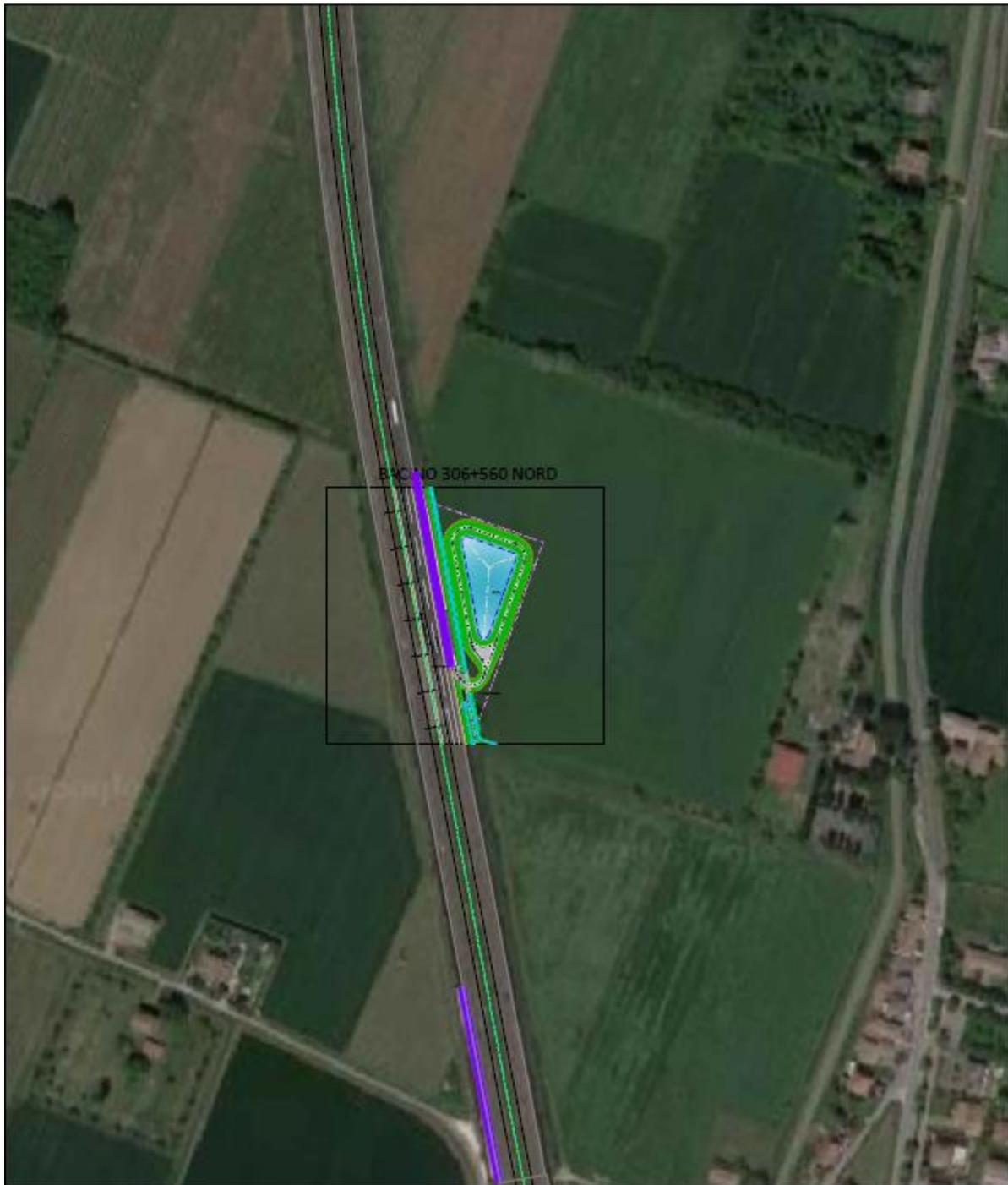


Fig. 1/3.3 – Bacino di laminazione BL63 al km 306+560

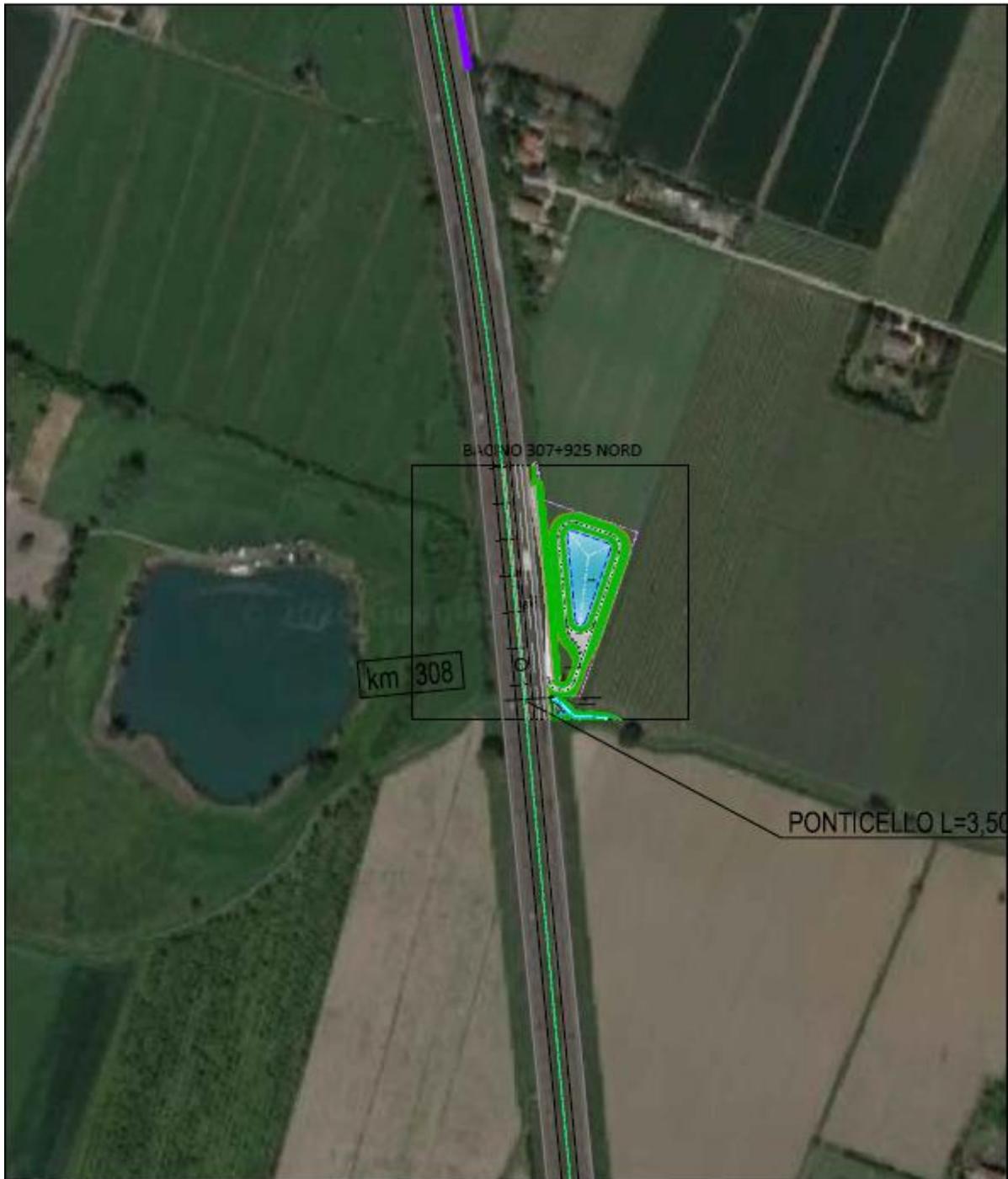


Fig. 2/3.3 – Bacino di laminazione BL64 al km 307+925



Fig. 3/3.3– Bacino di laminazione BL65 al km 309+290 Nord (5.325 mq)



Fig. 4/3.3– Bacino di laminazione BL66 al km 310+950 Sud (5972 mq)

4. INQUADRAMENTO DELLE AREE NELLO STRUMENTO URBANISTICO COMUNALE: PSC

4.1 Contenuti del Piano

L'art. 28 della legge regionale 20/2000 definisce il PSC come lo "strumento di pianificazione urbanistica generale che deve essere predisposto dal Comune, con riguardo a tutto il proprio territorio, per delineare le scelte strategiche di assetto e sviluppo e per tutelare l'integrità fisica ed ambientale e l'identità culturale dello stesso. Il PSC non attribuisce in nessun caso potestà edificatoria alle aree né conferisce alle stesse una potenzialità edificatoria subordinata all'approvazione del POC ed ha efficacia conformativa del diritto di proprietà limitatamente all'apposizione di vincoli e condizioni non aventi natura espropriativa, di cui all'art.6 commi 1 e 2".

Il RUE, Regolamento Urbanistico Edilizio, è lo strumento che disciplina le modalità di intervento nel territorio consolidato definendo le norme per costruire, trasformare e conservare le opere edilizie;

Il Comune di Campogalliano è dotato di Piano Strutturale Comunale (PSC) approvato con D.C.C. n.77 del 29/12/2014.

Con D.C.C. n.45 30/07/2015 è stata approvata la variante al PSC. Con D.C.C. n. 52 del 28/10/2015 è stata approvata la variante al Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE) del Comune di Campogalliano.

Il piano definisce attraverso la Carta Unica del Territorio (CUT) la disciplina d'uso del territorio coordinando i contenuti del PSC, del RUE e della Carta dei Vincoli.

Il coordinamento rispetto al RUE avviene attraverso l'identificazione dei seguenti aspetti:

- l'assetto funzionale e qualitativo degli insediamenti;
- la tutela del patrimonio culturale;
- la qualità del paesaggio;
- l'officiosità idraulica;
- la disciplina delle attività;

Il coordinamento rispetto al PSC avviene mediante l'identificazione dei seguenti aspetti:

- l'assetto e la qualità degli insediamenti;
- la protezione dell'ambiente
- la qualità del paesaggio;
- la tutela del patrimonio culturale;
- l'infrastrutturazione del territorio.

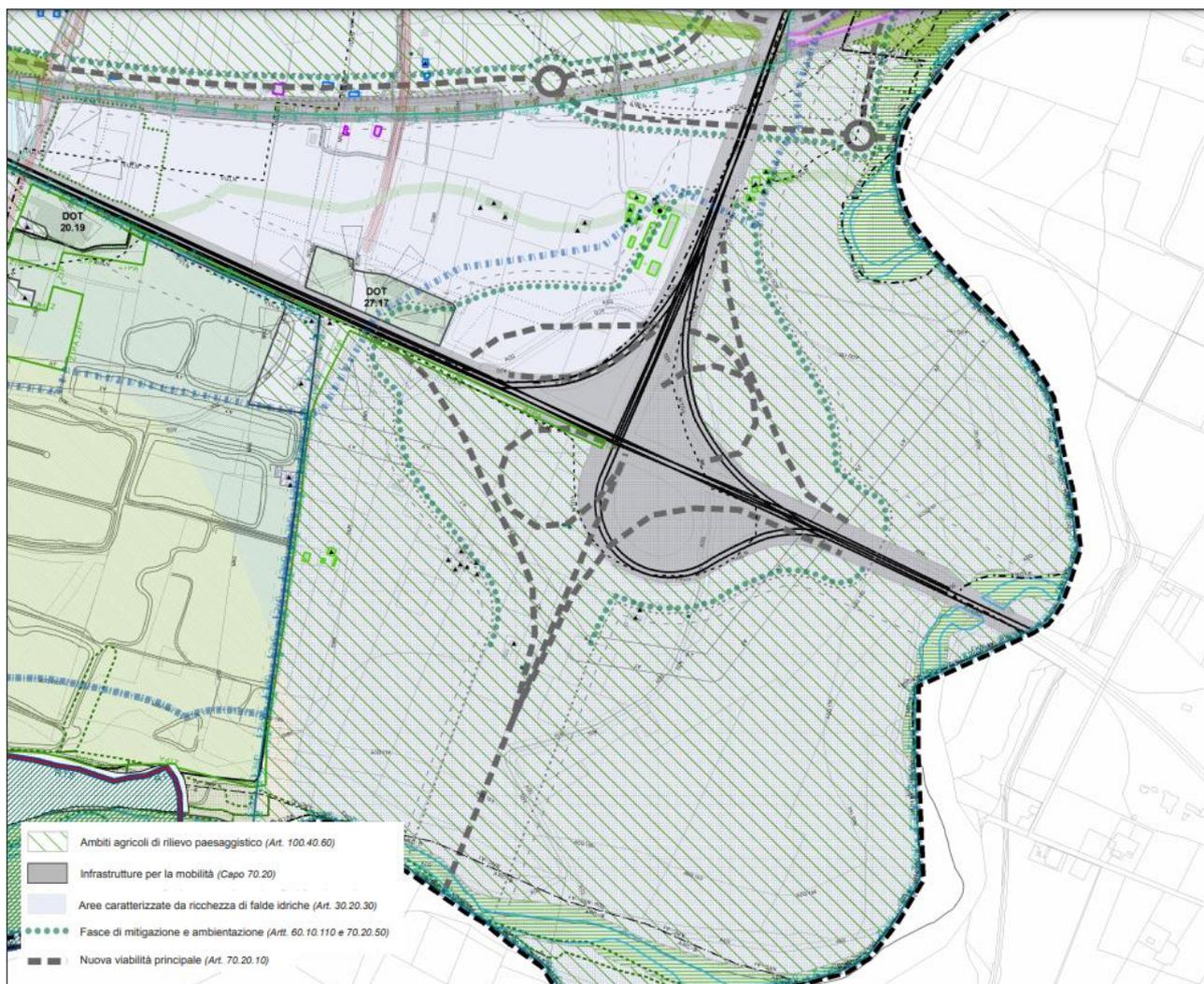


Fig. 1/4.1 – Stralcio del PSC del comune di Campogalliano

Il coordinamento rispetto alla tavola dei vincoli avviene mediante l'identificazione dei seguenti aspetti ripresi dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale:

- le zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi bacini e corsi d'acqua;
- la criticità idraulica del territorio
- la protezione delle acque sotterranee
- le tutele paesaggistico ambientali
- gli elementi di interesse storico-testimoniale
- le tutele storico culturali e archeologiche (da PTCP e Codice dei beni culturali e del paesaggio)

Ogni aspetto è composto da una serie di tematismi che fanno riferimento a specifici articoli delle Norme coordinate di PSC e RUE.

4.2 Relazioni con le aree oggetto di aggiornamento del POC

Con riferimento alle zone oggetto dello stralcio, il quadro delle relazioni con le previsioni di piano è il seguente:

Area dello svincolo

Lo svincolo è previsto e riportato all'interno della CUT (Carta Unica del Territorio) come nuova viabilità principale in sovrapposizione a un contesto classificato "Aree caratterizzate da ricchezza di falde idriche" (art. 30.20.30 delle Norme Generali) e in gran parte anche come "Ambiti agricoli di rilievo paesaggistico" (art. 80.70.90 delle Norme Generali).

L'area di ingombro dello svincolo è perimetrata da una previsione di piano identificata come "Fasce di mitigazione e ambientazione" (art. 60.10.110 e 70.20.50 delle Norme generali).

L'area di svincolo attuale è classificata come "Infrastrutture per la mobilità".

L'inviluppocomplessivo dello svincolo risulta esterno alla zona di vincolo paesaggistico relativo alla fascia di tutela dei corsi d'acqua, fatta eccezione per i tratti più prossimi al ponte Secchia dell'A1, della nuova pista Sassuolo-MO (dalla progr. 1293 alla 1392,51 m, pari a 99,51 m) e dell'intervento di adeguamento della pista MO-Brennero (dalla progressiva 0,00 m fino alla progr. 121,50 m).

Area dei bacini di laminazione.

Premesso che tutti i bacini ricadono nella fascia di rispetto dell'autostrada, per quanto riguarda i bacini BL63, al km 306+560 e BL65, al km 309+390, questi intersecano la previsione di nuova viabilità principale (Art. 70.20.10) e connesse fasce di mitigazione e ambientazione (Artt. 60.10.110 e 70.20.50).

Il bacino BL63 interseca anche parzialmente una zona definita di "Controllo archeologico preventivo" (Art. 50.10.40).

Il bacino BL64 al km 307+925 oltre ad intersecare queste previsioni ricade nelle Aree tutelate per legge (Art. 60.20.20) per via della presenza della fascia di rispetto, di 150 m, dei corpi idrici.

Il bacino BL66 al km 310+950 ricade in zona classificata "Infrastrutture per la mobilità" (Capo 70.20) ovvero nell'ambito del sedime autostradale.

In merito alle interferenze rilevate, in specie per quanto concerne le previsioni di nuova viabilità va evidenziato che i bacini di laminazione sono stati già oggetto di approvazione prima della predisposizione del PSC per cui la previsione della nuova viabilità è successiva e da adeguare alla presenza di tali opere.

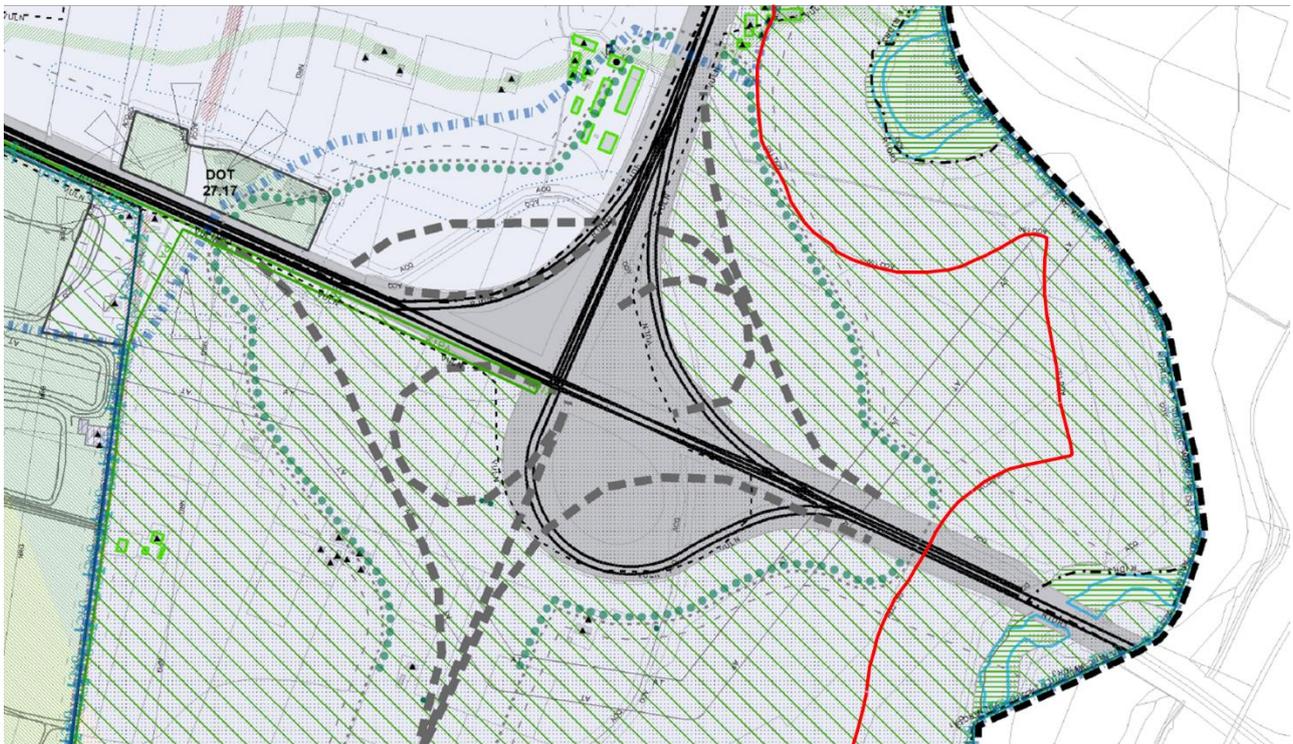


Fig. 1/4.2 - Stralcio del PSC del Comune di Campogalliano con evidenziato (in rosso) il limite della fascia dei 150 m dal corso d'acqua soggetta a vincolo paesaggistico

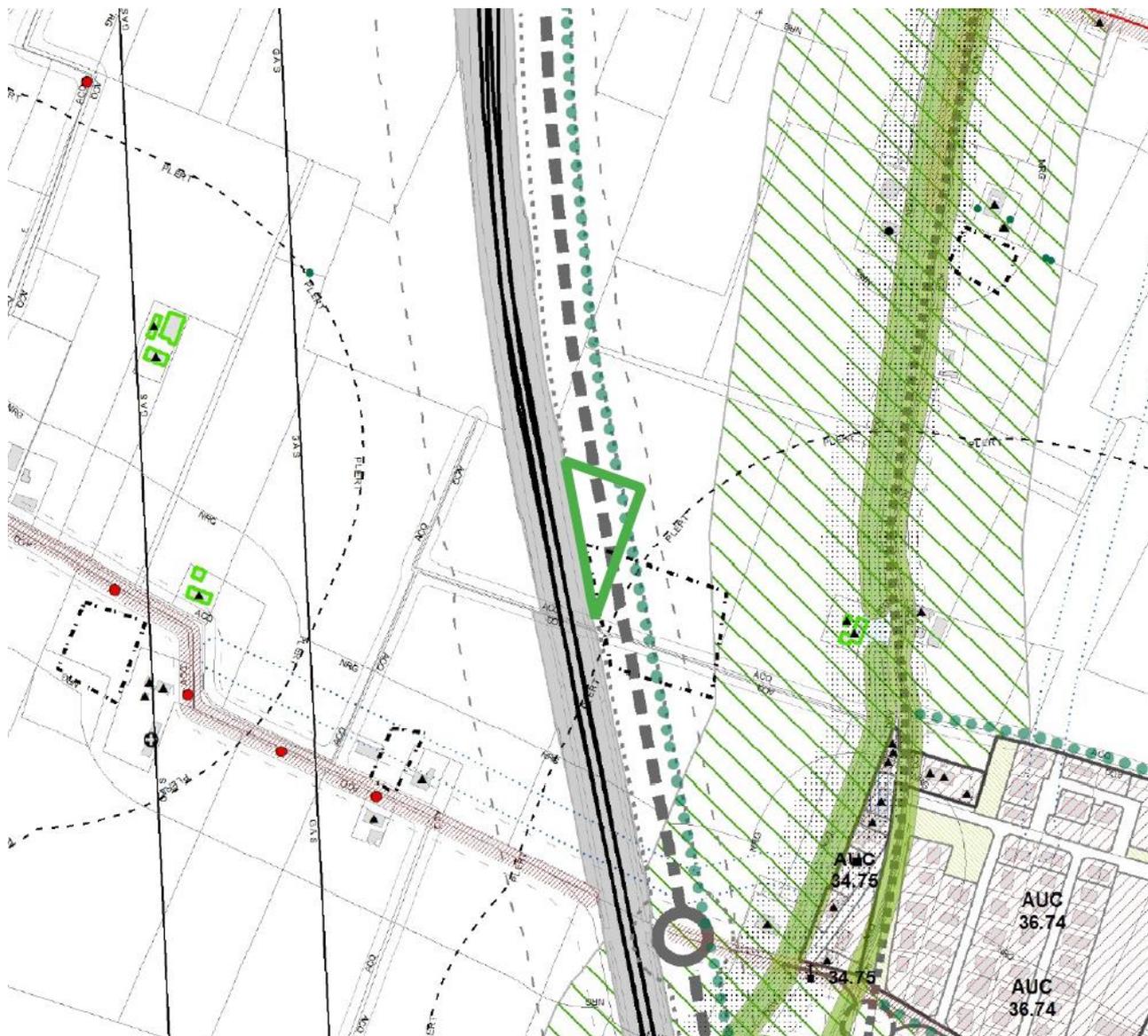


Fig. 2 /4.2 - Stralcio del PSC del Comune di Campogalliano con sovrapposizione dell'area del bacino BL63

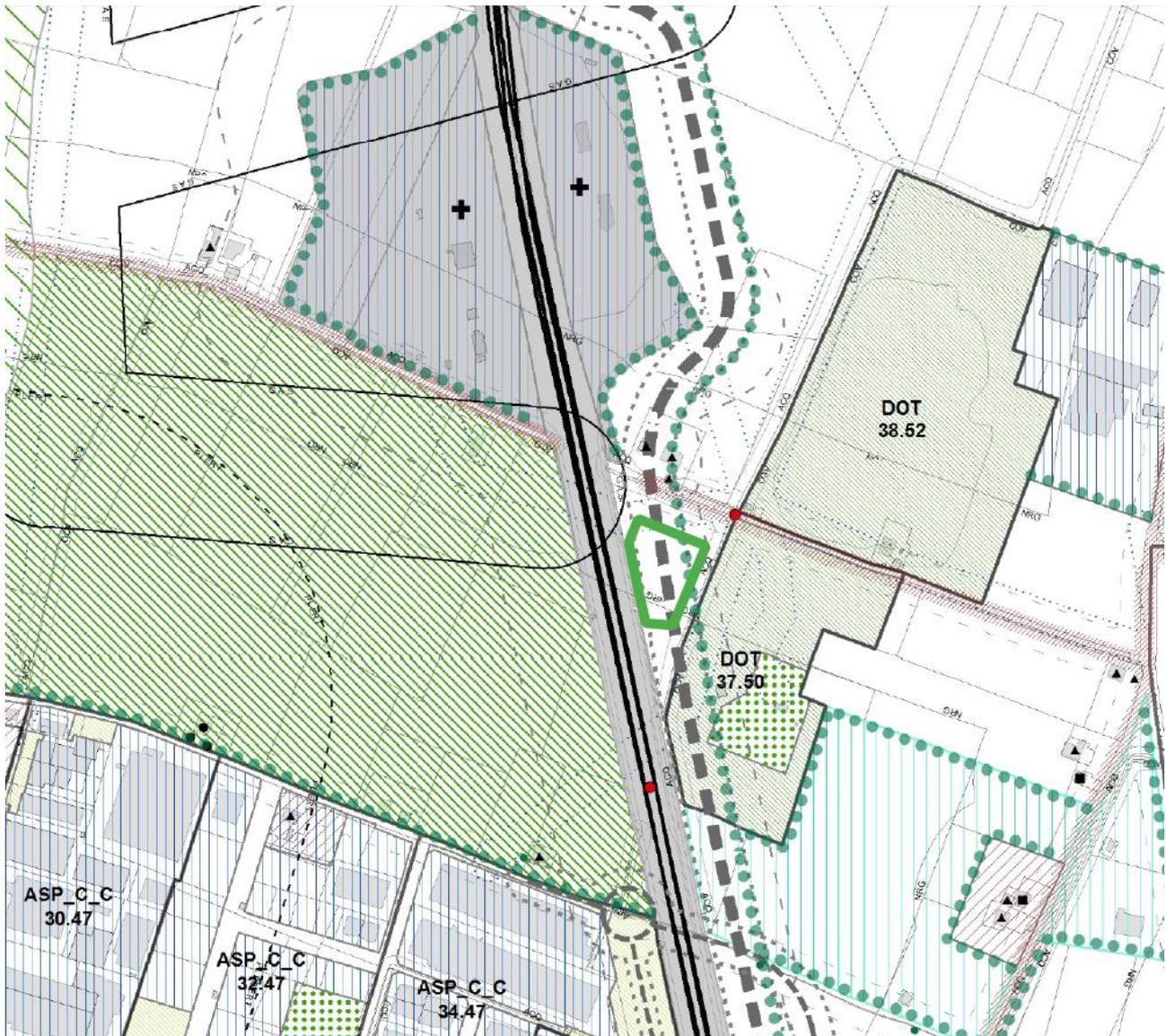


Fig. 4/4.2 -Stralcio del PSC del Comune di Campogalliano con sovrapposizione dell'area del bacino BL65

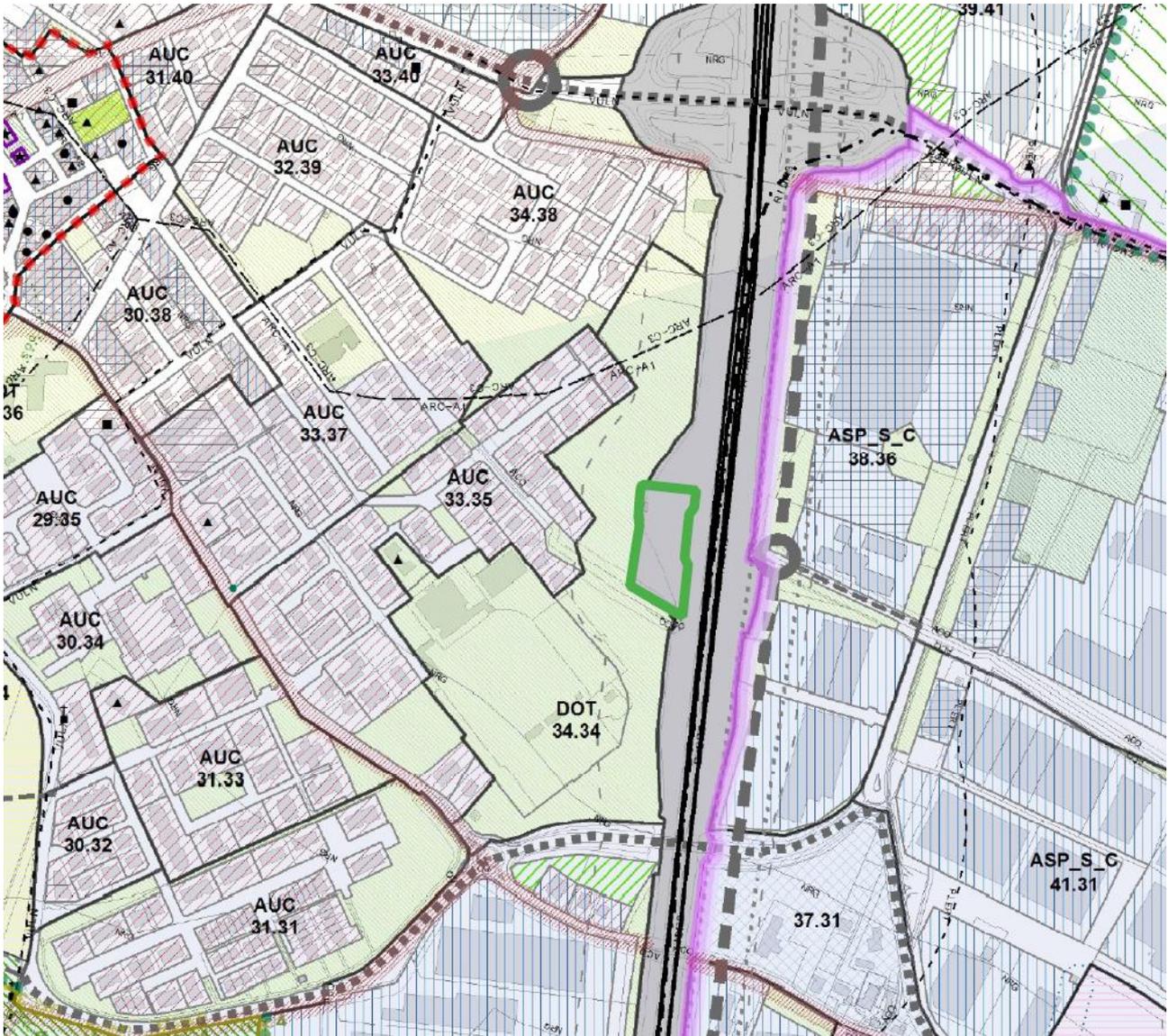


Fig. 5/4.2 - Stralcio del PSC del Comune di Campogalliano con sovrapposizione dell'area del bacino BL66



5. MOTIVAZIONI DEL POC STRALCIO E DELL'ESPROPRIO

Come sin qui evidenziato la realizzazione del progetto per la "Realizzazione della terza corsia nel tratto compreso tra Verona nord (Km 223) e l'intersezione con l'autostrada A1 (Km 314)" comporta nel Comune di Campogalliano le seguenti localizzazioni:

- nuovo svincolo omnidirezionale nell'intersezione fra A22 e A1 nella prospettiva di realizzazione della bretella Sassuolo-Campogalliano in zona comunque già parzialmente occupata dall'attuale svincolo;
- Nr. 4 aree da destinare ad opere complementari alla realizzazione della terza corsia (bacini di laminazione).

La variante è quindi motivata da motivi di interesse pubblico legata alla realizzazione di un'opera di interesse nazionale.

Nella tavola "Cartografia POC Stralcio" allegata le aree sono state localizzate sull'attuale POC di cui si chiede la variante.



6. CONCLUSIONI

Il presente documento ha illustrato le caratteristiche e le motivazioni correlate all'aggiornamento dello strumento urbanistico attuativo, POC, del Comune di Campogalliano affinché esso recepisca la localizzazione delle opere connesse alla realizzazione del progetto per la "Realizzazione della terza corsia nel tratto compreso tra Verona nord (km 223) e l'intersezione con l'autostrada a1 (km 314)".