

all' U.O. V.I.A.
Settore Ambiente – Provincia di Verona
Via delle Franceschine, 10 – 37122 Verona
ambiente.provincia.vr@pecveneto.it
provincia.verona@cert.ip-veneto.net

e per conoscenza:
Al Sig. Sindaco
Eddi Tosi

Al Settore Tutela Territorio e Ambiente
c/o Comune di Vigasio

OGGETTO: Osservazioni al progetto “**Studio di Impatto Ambientale relativo al Piano Urbanistico Attuativo del primo ambito dell'area d2/s/1-2-3-4 ad uso industriale, artigianale, parco della logistica avanzata in loc. Corte Vo' di Rua ed al nuovo raccordo stradale di tipo c1 di collegamento tra la s.p. n. 24 "del Serraglio" e la s.p. n. 53 "delle Salette". Comune di Vigasio**” presentato da Serenissima SGR SpA in data 15.01.2016.

Il sottoscritto Vincenzo Parise, in qualità di consigliere comunale di Vigasio,

VISTI

- a) la delibera del C.C. n. 44 del 31.10.2015, di **adozione** della variante al Piano degli Interventi secondo la procedura prevista dall'art. 18 commi da 2 a 6 della Legge Regionale 23 aprile 2004, n. 11, riguardante l'inserimento nello strumento urbanistico generale del nuovo raccordo stradale di collegamento tra la Strada Provinciale n. 24 e la Strada Provinciale n. 53, secondo quanto proposto con nota pervenuta in data 16 ottobre 2015 prot. n. 11121 da parte della società Serenissima SGR SpA
- b) il progetto urbanistico allegato alla suddetta proposta e composto dai seguenti elaborati:
 1. la relazione tecnica RT
 2. l'elaborato grafico TU
- c) la delibera del C.C. n. 51 del 28.11.2015, di **adozione** della variante al Piano degli Interventi secondo la procedura prevista dall'art. 18 commi da 2 a 6 della Legge Regionale 23 aprile 2004, n. 11, riguardante la “*Adozione della variante al piano degli interventi n. 3 relativa alla delimitazione di due ambiti territoriali nella zona territoriale omogenea d2/s*”;
- d) la proposta pervenuta in data 19 novembre 2015 prot. n. 12571 da parte della società Serenissima SGR SpA relativa alla adozione di una variante al Piano degli Interventi per la delimitazione di due ambiti territoriali nella Zona Territoriale Omogenea D2/s industriale artigianale di espansione “Parco della logistica avanzata – District Park”;
- e) il progetto urbanistico allegato alla suddetta proposta e composto dai seguenti elaborati:
 3. elaborato grafico Tav. n. 1
 4. relazione tecnica Tav. n. 2
- f) la documentazione del Progetto e del relativo **Studio di Impatto Ambientale**, presentata da Serenissima SGR SpA alla Provincia di Verona in data 15.01.2016;
- g) la delibera del C.C. del 27.02.2016 di **approvazione** della variante al piano degli interventi n. 2 relativa al nuovo raccordo stradale di collegamento tra la strada provinciale n. 24 e la strada provinciale n. 53
- h) la delibera del C.C. del 27.02.2016 di **approvazione** della variante al piano degli interventi n. 3 relativa alla delimitazione di due ambiti territoriali nella zona territoriale omogenea d2/s

PRESENTA LE SEGUENTI OSSERVAZIONI:

Con delibera del Consiglio Comunale n. 9 del 5 luglio 2014 veniva approvato lo schema di accordo di programma tra la Provincia di Verona e il Comune di Vigasio per la realizzazione delle opere di viabilità connesse alle trasformazioni urbanistiche relative alla zona produttiva per la logistica avanzata denominato “**District Park**”.

Tale **accordo di programma non è mai stato firmato** dalla società Serenissima SGR SpA, ne dalle altre società proponenti i mega-progetti urbanistici del Motorcity (promosso da Autodromo del Veneto SpA) e del

Centro Agroalimentare e Produttivo di Trevenzuolo (promosso da Spalt Srl, che poi ha ceduto le quote a "Verona Porta Sud").

Questo in quanto l'impegno delle tre società a realizzare le opere di viabilità connesse a tali insediamenti, per 120 milioni di euro, era condizionato a quello all'assunzione, da parte delle amministrazioni competenti, tramite accordo di programma, dell'impegno a realizzare alcune opere infrastrutturali, ovvero a) un nuovo casello sull'autostrada A22 all'altezza di Isolalta compresa la viabilità di raccordo, b) il rifacimento del casello di Nogarole Rocca e c) la strada provinciale "Mediana" (tra Nogarole Rocca e San Bonifacio).

Nulla di tutto ciò è mai stato fatto.

Inoltre nel 2011 i tre soggetti attuatori si accordavano per il passaggio da un disegno unitario della viabilità a loro carico ad uno spaccettamento degli interventi viabilistici, divisi in lotti funzionali ai singoli insediamenti.

Con sentenza n. 870 del 24 luglio 2015 il Tribunale Amministrativo Regionale (TAR) del Veneto accoglieva i ricorsi proposti dai Comuni di Nogarole Rocca e Povegliano Veronese contro la Provincia di Verona e, per l'effetto, annullava l'atto impugnato.

Il ricorso chiedeva l'annullamento della determinazione dirigenziale n. 1040 del 18 marzo 2014, con la quale si è esclusa la necessità di assoggettare a V.I.A. l'intervento di "*Modifica del PUA di un'area ad uso industriale, artigianale parco della logistica avanzata "District Park" e della viabilità extracomparto ad esso ammessa e complementare, situato in via Corte Vò di Rua Comune di Vigasio*".

Il Tar quindi, accogliendo in pieno i ricorsi dei due comuni, obbliga la società proponente Serenissima SGR SpA a sottoporre un nuovo procedimento di V.I.A., contrariamente a quanto sostenuto dalla Provincia.

Il problema è sempre quello: la viabilità. Infatti, il progetto originario aveva ottenuto parere favorevole di compatibilità ambientale sulla base del presupposto "*mai realizzatosi della complessiva realizzazione del sistema infrastrutturale esterno ai tre progetti*" come recita la sentenza del TAR. Così, la modifica del progetto del District Park, sempre citando la sentenza "*non poteva essere esaminato come una modifica in riduzione di un progetto già autorizzato*", ma "*doveva essere esaminato come un nuovo progetto*".

- La sentenza del TAR Veneto ribadisce il vincolo di funzionalità che lega la viabilità alla trasformazione urbanistica dell'area destinata al centro logistico.
La proposta pervenuta dalla società Serenissima SGR SpA per l'inserimento nello strumento urbanistico di un nuovo raccordo stradale e per la delimitazione di due ambiti territoriali (ATO) nella zona territoriale omogenea (ZTO) d2/s, slegati da tutto il resto, sembra una insidiosa scorciatoia, un modo per aggirare la necessità di attendere le analisi e le prescrizioni di una nuova V.I.A. complessiva per tutti i progetti urbanistici previsti su quel territorio, la quale dovrà in ogni caso stabilire l'esigenza primaria delle opere di viabilità sopra esposte, in particolare del nuovo casello autostradale.
La sentenza del TAR Veneto anche su questo punto è chiara: "[...] *il Consiglio di Stato ha più volte affermato (v. sent. n. 3901/2009) che la disciplina relativa alla valutazione di impatto ambientale non può essere elusa a mezzo di un riferimento a realizzazioni o interventi parziali, caratteristici nelle opere da realizzarsi per "tronchi" o "lotti". Necessitando, invece, la valutazione ambientale, di una valutazione unitaria dell'opera, che verrebbe compromessa nel caso in cui, con un meccanismo di stampo elusivo, l'opera venisse artificiosamente frazionata in frazioni eseguite in assenza della valutazione perché, isolatamente prese, non configurano interventi sottoposti al regime protettivo.*"
- Nell'ordinanza C.d.S. n.7949/2015 REG.RIC. del 21.10.2015, sul ricorso proposto da Serenissima SGR SpA contro i comuni di Nogarole Rocca e di Povegliano Veronese, il Consiglio di Stato "[...] *ha ritenuto anche con richiami alla giurisprudenza di questo Consiglio di Stato, sussistere l'esigenza di non eludere la disciplina in tema di V.I.A. assoggettando a procedimento di V.I.A. interventi frazionati anziché il progetto nel suo complesso; quanto al "periculum" (1), la tutela degli interessi pubblici coinvolti, contraddistinti da profili di particolare incidenza generale, assume preminenza sugli interessi economici fatti valere dall'appellante*".

Tali opere stradali sono indispensabili per lo meno a:

- ridurre l'insostenibile impatto sulla viabilità di Vigasio e dei comuni confinanti (in primis Povegliano Veronese, Villafranca, Buttapietra, Castel d'Azzano e Nogarole Rocca) del traffico veicolare che verrà generato dalle attività specifiche del centro logistico.
- Limitare l'aumento dell'inquinamento atmosferico (in particolare le polveri sottili) nei comuni citati, già a livelli critici per la salute degli abitanti; a dimostrazione di questa emergenza sanitaria vale per tutti la recente ordinanza del sindaco di Vigasio, n. 45 del 15 ottobre 2015 – "*Azioni di base per il contenimento dell'inquinamento atmosferico*", che stabilisce il blocco totale del traffico merci, h24 e 7 giorni su 7 per un anno, in transito sulle strade provinciali.

Riguardo al fantomatico **nuovo casello di Vigasio / Isolalta**, l'Amministratore Delegato di Serenissima SGR SpA, Luca Giacomelli, ha dichiarato su *L'Arena* del 30 ottobre 2015:

"[...] Il risultato dei ricorsi presentati sarà solo un ritardo di qualche mese dell'avvio dell'intervento, che va comunque in linea con i tempi di realizzazione del nuovo casello autostradale".

Contrariamente a tale affermazione, nel corso della tavola rotonda *"Il sistema infrastrutturale del sud ovest veronese"* tenutasi il 6 Novembre 2015 presso l'ex Oratorio di S. Leonardo a Pradelle di Nogarole Rocca, in risposta alla mia seguente domanda:

"In relazione al nuovo casello di Isolalta, opera indicata come necessaria dalle procedure di VIA dei progetti District Park e Motorcity, avete in piano o in progetto la sua realizzazione ?"

il Presidente di Autostrada del Brennero SpA, Paolo Duiella, rispondeva:

"Nella convenzione ci siamo impegnati a realizzare un casello tra Pastrengo e Nogarole Rocca; tempo fa sembrava si volesse fare vicino all'aeroporto a Villafranca, ma ora questa ipotesi è andata in secondo piano" e poi, rivolto ai politici presenti, proseguì *"Diteci perciò dove farlo !"*.

Sempre sul misterioso nuovo casello A22 a Isolalta, su *L'Arena* del 16 dicembre 2015 si leggevano queste contraddittorie dichiarazioni; da una parte il sindaco Eddi Tosi:

"Il casello, secondo quanto ci è stato riferito, risulta essere nel programma delle opere dell'Autobrennero per il 2016 [...]"

dall'altra Walter Pardatscher, amministratore delegato di Autostrada del Brennero SpA:

"L'attuale piano finanziario non prevede intervento alcuno in relazione al casello di Vigasio [...]"

Sono di una cristallina evidenza le contraddizioni tra le affermazioni delle varie parti in causa. Ed è ancora più evidente che, in presenza di una concessione scaduta nell'aprile 2014, l'Autobrennero difficilmente possa avventurarsi nei prossimi mesi o anni a progettare e realizzare un nuovo casello.

Nonostante tutto questo, nel documento SIA *"Sintesi non Tecnica"* (pg. 23) si continua a dichiarare:

"La realizzazione completa (100%) del District Park nei termini descritti in relazione determinerà nuovi flussi, che andranno a caricare ulteriormente rami stradali e nodi. Tuttavia, la realizzazione del nuovo casello autostradale, previsto presso il District Park, rappresenterà importante sfogo al traffico dell'area, potendo distrarre quota-parte rilevante dei flussi indotti dall'attuazione del Parco della logistica dal resto della rete, e contribuendo a smistare porzione del traffico che oggi insiste sulla viabilità urbana di Vigasio."

Approvando lo Studio Impatto Ambientale relativo al P.U.A. "District Park" si può facilmente prevedere che, una volta realizzata la nuova circonvallazione ovest e il centro logistico senza la contemporanea realizzazione del casello sulla A22 e della viabilità di raccordo, tutto il nuovo traffico generato andrà a riversarsi sulla già congestionata viabilità esistente, aggravando di molto la situazione di traffico su tutto il territorio, con indubbe problematiche di vivibilità e di salute.

a) Nella premessa della **"Sintesi non Tecnica"** allegata al SIA si dichiara:

"A questo scenario di medio termine si è voluto affiancare inoltre uno scenario a lungo termine in cui sono stati valutati gli impatti cumulativi e sinergici connessi al completamento del P.U.A. del "Parco della Logistica Avanzata" nonché alle trasformazioni urbanistiche all'oggi autorizzate all'interno del dominio di studio considerato" (in particolare l'Autodromo del Veneto).

Contrariamente a quanto enunciato, **l'analisi è totalmente carente** nella indicazione e rilievo di dati puntuali, sia nel valore corrente dei parametri di valutazione degli impatti (polveri sottili, emissioni di gas in atmosfera, traffico, rumore, salute pubblica, ecc.) che nella previsione futura a comparti realizzati.

Ad esempio nel capitolo 6. *"Valutazione complessiva degli impatti e delle mitigazioni"* **non vengono indicati i dati del traffico generato dal comparto Motorcity**. Nello Studio di Impatto Ambientale del complesso Autodromo del Veneto denominato "Motorcity", presentato nel maggio 2009, nel fascicolo *"Quadro di riferimento Progettuale"*, da pag. 111, si valutano le "Emissioni in Atmosfera". Come premessa si cita uno studio della Provincia di Verona dove è ipotizzato un traffico indotto nei giorni feriali di oltre **26.000 veicoli leggeri e di oltre 1.500 veicoli pesanti media/giorno** (dati ripresi anche in altri fascicoli).

Da pag. 135 è riportata una *"stima della domanda di trasporto pubblico"* a supporto della necessità di riattivare la dismessa linea ferroviaria Dossobuono-Vigasio (i costi di riattivazione sarebbero a carico degli enti pubblici); in questa stima risulta ben dettagliato il numero dei visitatori attratti dai vari comparti: risulta scritto che **lo "Shopping center" potrebbe avere tra 50.000 e 107.000 visitatori/giorno**; nelle

pagine a seguire sono ben descritti tutti i flussi di visitatori suddivisi tra i vari mezzi di locomozione utilizzati per accedere a "Motorcity".

Dalla somma delle tabelle da n° 7.2.3.1/I fino a n° VII, che descrivono ipotesi di visitatori a "Shopping center" e a "Parco tematico", si ricavano i seguenti numeri per i soli visitatori che potrebbero accedere all'area in auto e camper:

- nei giorni feriali da minimo 59.434 a massimo 106.483
- nel weekend da minimo 78.010 a massimo 180.995

Nella tabella 7.2.3.1/IX "*Sintesi della domanda di trasporto da e per Motorcity (escluso autodromo)*" gli arrivi con gli stessi mezzi di locomozione sono stimati come segue:

- nei giorni feriali da minimo 174.900 a massimo 237.364
- nel weekend da minimo 167.562 a massimo 253.666

Prendendo come valida l'ipotesi del minor carico di visitatori, come descritto alle tabelle da 7.2.3.1/I a VII e ipotizzando che ogni veicolo trasporti in media 2,5 visitatori, ne risulterebbe il seguente carico veicolare:

- nei giorni feriali da minimo 23.773 a massimo 42.593
- nel weekend da minimo 31.204 a massimo 72.398

Infine, sul depliant informativo è indicato un parcheggio per 44.000 posti auto in totale, dato confermato verbalmente dal sig. Raimondo Montanari, Consigliere di Autodromo del Veneto Spa, in sede di presentazione della V.I.A. a Vigasio.

- b) Nella vasta area considerata dal PAQE - Piano d'Area Quadrante Europa, sono attualmente previsti, progettati o in fase di realizzazione un considerevole numero di centri logistici, scollegati tra loro senza una logica di sistema, senza una indagine di mercato, senza un tentativo di ottimizzare delle risorse e di ridurre il consumo di suolo (come imporrebbe la legge urbanistica veneta). Infatti oltre che a Vigasio, sono previsti enormi centri logistici a Trevenzuolo, Nogarole Rocca, Erbè, Isola della Scala, Nogara e Oppeano, oltre all'area del Quadrante Europa e della Marangona a Verona, dove solo qui c'è un progetto di espansione di 200.000 mq.
- c) Per quanto riguarda le "**Alternative progettuali**" (vedi paragrafo 3.4 pg. 24 della "**Sintesi non Tecnica**" allegata al SIA):
- **Alternativa zero:** non esiste nel documento una analisi dettagliata, ma viene genericamente scritto che "*consiste nel non realizzare gli interventi previsti con conseguente mancata possibilità di evoluzione e miglioramento*" (sic);
 - **Alternative strategiche:** oltre l'enunciazione non è stata prodotta né indicata nessuna alternativa;
 - **Alternative di localizzazione:** viene genericamente detto che "*è da considerare che l'area in questione è limitrofa ad una arteria a grande scorrimento (autostrada A22).*" (sic) E quindi ? Con quale viabilità ci si collegherà all'autostrada ? Ci saremmo aspettati qui una indagine infrastrutturale e di mercato che comprendesse tutte le zone logistiche esistenti o previste nella zona del PAQE.
- d) **Manca una ragione economica e di mercato;** c'è proprio bisogno di una nuova zona logistica a sud di Verona? Se c'è vogliamo vedere uno studio/indagine di mercato che lo giustifichi e un business plan degno di questo nome. Tra l'altro i promotori dell'iniziativa dicono che serva per sviluppare l'e-commerce, forse ignorando che la "e" sta per electronic, ovvero commercio elettronico, non commercio basato su capannoni e camion ! Per e-commerce infatti si intende "l'insieme delle transazioni per la commercializzazione di beni e servizi tra produttore (offerta) e consumatore (domanda), realizzate tramite Internet", appunto (sic)...
- e) Sempre nella **Sintesi non Tecnica**" al "*Capitolo 4. Quadro di riferimento programmatico*" si dichiara:

"Secondo il Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) l'area dei progetti qui oggetto di valutazione interessa parzialmente delle fasce classificate a "vincolo paesaggistico (D.Lgs. 42/2004)" per la presenza di corsi d'acqua (art. 7 N.T.A.).

La Tavola 2 Carta delle Invarianti indica che parte dell'ambito d'intervento ricade in "ambiti prioritari per la protezione del suolo" (art. 26 N.T.A.) ed in "ambiti di interesse paesistico-ambientale" (art. 26 N.T.A.). Le norme tecniche del PAT rimandano a quanto previsto dal Piano d'Area del PAQE, in particolare si fa riferimento agli artt. 51 e 61 del PAQE. L'analisi della Tavola 3 Carta delle Fragilità indica che l'area di studio è classificata "area idonea a condizione (tipo 2)", mentre i corsi d'acqua sono classificati come "area non idonea".

"I medesimi (progetti qui oggetto di valutazione) ricadono parzialmente in "Aree esondabili" ed in "Ambiti prioritari per la protezione del suolo" ma ciò non risulta ostativo alla loro realizzazione in quanto in dette aree non si prevede di fatto l'impermeabilizzazione di estese superfici". Si contesta

quest'ultima affermazione, in quanto è prevista una copertura del suolo fino al 60%, "una superficie coperta massima pari al 60% della superficie fondiaria" come si legge a pg. 14 Sintesi non Tecnica.

Per quanto concerne il sistema dei paesaggi aperti ed urbani, le aree di progetto lambiscono o ricadono in parte negli "Ambiti di interesse paesistico-ambientale"; secondo il P.T.A. il sito in esame ricade nella fascia con grado di vulnerabilità MEDIO M per la parte più settentrionale ed a **vulnerabilità ALTA A per il tratto meridionale**; inoltre la parte classificata a Vulnerabilità M è compresa nella fascia delle risorgive. il Comune di Vigasio è tra quei "Comuni con acquiferi confinati pregiati da sottoporre a tutela".

Tutta quanto sopra evidenziato dovrebbe condurre ad una sola conclusione: che la zona oggetto del PUA "District Park" non è in nessun modo adatta a sopportare un tale tipo di insediamento!

- f) Il progetto presenta degli aspetti speculativi; infatti il tutto è governato da una fondo immobiliare di una finanziaria, la Serenissima SGR SpA, il cui scopo non è certo creare lavoro e sviluppo a Vigasio, ma, come recita il documento di presentazione del fondo "*Promuovere e gestire fondi immobiliari volti alla massima valorizzazione degli attivi in portafoglio, sviluppando iniziative anche a valenza infrastrutturale rivolto ad investitori nazionali ed esteri*".
- g) L'attuale sistema viario è del tutto insufficiente a sostenere il peso del nuovo traffico generato; le provinciali verso Villafranca e verso Nogarole Rocca sono già ora intasate di traffico, tant'è vero che le recenti ordinanze del Sindaco di Vigasio vietano perennemente la circolazione del traffico merci.
- h) L' impatto ambientale sarà insostenibile, in primis per l'inquinamento atmosferico che verrà generato dal nuovo traffico veicolare.
- i) E' ora di finirla di svendere il territorio di Vigasio in funzione di interessi privati ! Abbiamo quasi 3 milioni di metri quadrati già impegnati per un Motorcity che non vedrà mai la luce, e che a causa del fallimento della società di maggioranza che doveva costruirlo, ha già causato un buco nel bilancio 2015 di circa 270.000 euro per mancato incasso dei tributi immobiliari ! Per non parlare dei 500.000 mq del Green Village, la "favola bella che ieri t'illuse, che oggi m'illude" dei nostri infecondi amministratori vigasiani.

CHIEDE:

che venga dato un parere negativo alla valutazione di impatto ambientale del Piano Urbanistico Attuativo in oggetto. Questo a motivo degli enormi impatti ambientali sulle matrici acqua, aria, rumore, consumo di suolo e traffico generato in mancanza delle opere preordinate allo sviluppo dell'area, che porteranno sicuramente ad un peggioramento della qualità della vita per gli abitanti di Vigasio e dei comuni contermini.

Data: 10 marzo 2016

Vincenzo Parise
gruppo consiliare #CambiamoVigasio
PEC: vincenzo.parise@pec.it

ALLEGATI:

N. 1. Sentenza del TAR Veneto n. 870/2015

N. 2. Ordinanza del Consiglio di Stato n. 07949/Reg.Ric. del 20 ottobre 2015

(1) *Periculum in mora* che significa "danno causato dal ritardo", è una locuzione latina che indica una delle due condizioni che deve necessariamente essere affermata nei ricorsi finalizzati all'ottenimento di un provvedimento cautelare di tipo reale (ad es. ex art. 700 C.P.C. oppure ex art. 23 del C.C.), affinché venga concesso il provvedimento richiesto.

La seconda condizione è il cosiddetto *fumus boni iuris*.