



COMUNE DI SOMMACAMPAGNA

Provincia di Verona



UFFICIO TECNICO LAVORI PUBBLICI



tel. 045/8971360 – fax 045/8971300 – e-mail lavori.pubblici@comune.sommacampagna.vr.it

RELAZIONE TECNICA

(AI SENSI DELLA D.G.R.V. N. 1400 DEL 29 AGOSTO 2017)

“Progetto di realizzazione di un percorso ciclabile

Sommacampagna – Custoza”



Sommacampagna 19/02/2024

IL R.U.P.
Geom. Paolo Franchini

Relazione Tecnica (ai sensi della D.G.R.V. n. 1400 del 29 agosto 2017)

Definizione della rispondenza alle ipotesi di non necessità della valutazione di incidenza della Variante al PI del Comune di Sommacampagna per "Progetto di realizzazione di un percorso ciclabile Sommacampagna – Custoza"

Sommario

Introduzione	3
1. Oggetto di verifica: Progetti per la realizzazione del percorso ciclabile Sommacampagna-Custoza.....	4
2. Collocazione territoriale	9
3. Obiettivi e contenuti tecnico-normativi del progetto di variante in esame	10
4. Analisi e verifica della rispondenza alle ipotesi di non necessità della valutazione di incidenza (D.G.R.V. n. 1400/17).....	10
5. Conclusioni.....	11

Introduzione

Secondo quanto espresso al paragrafo 3 dell'art. 6 della Direttiva 92/43/Cee la valutazione dell'incidenza è necessaria per *“qualsiasi piano o progetto non direttamente connesso e necessario alla gestione” dei siti della rete Natura 2000 “ma che possa avere incidenze significative su tali siti, singolarmente o congiuntamente ad altri piani e progetti”* tenendo conto degli obiettivi di conservazione dei medesimi siti. L'articolo 5 del D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357 e ss.mm.ii., di recepimento della direttiva europea, stabilisce che ogni piano, progetto o intervento, per il quale sia possibile una incidenza significativa negativa sui siti di rete Natura 2000, debba essere sottoposto a valutazione di incidenza, ossia *una procedura che individui e valuti gli effetti che ogni piano, progetto o intervento può avere, tenuto conto degli obiettivi di conservazione dei siti medesimi.*

Il comma 5 del medesimo articolo citato affida poi alle Regioni il compito della definizione delle modalità di presentazione e di elaborazione dello studio di incidenza, nel rispetto degli indirizzi di cui all'Allegato G del D.P.R. 357/97 e l'individuazione delle autorità competenti alla verifica dello studio di incidenza.

Con DGRV n. 1400 del 29/08/2017 Regione Veneto ha definito nuove disposizioni relative all'attuazione della direttiva comunitaria 92/43/Cee e D.P.R. 357/1997 e ss.mm.ii., approvando la nuova "Guida metodologica per la valutazione di incidenza. Procedure e modalità operative.", revocando la precedente D.G.R. n. 2299 del 9/12/2014.

Riprendendo quanto riportato al Par. 2.2 della suddetta DGRV 1400/17, la valutazione di incidenza non è necessaria, oltre che nei casi per i quali ricorrono le seguenti condizioni:

- a) piani, progetti, interventi connessi e necessari alla gestione dei siti della rete Natura 2000;
- b) piani, progetti, interventi la cui valutazione di incidenza è ricompresa negli studi per la valutazione di incidenza degli strumenti di pianificazione di settore o di progetti e interventi in precedenza autorizzati.

anche nei casi qui di seguito elencati:

1. progetti e interventi espressamente individuati e valutati non significativamente incidenti dal relativo strumento di pianificazione, sottoposto con esito favorevole a procedura di valutazione di incidenza, a seguito della decisione dell'autorità regionale per la valutazione di incidenza;
2. modifiche non sostanziali a progetti e interventi già sottoposti con esito favorevole alla procedura di valutazione di incidenza;
3. modifiche allo strumento urbanistico in attuazione della cosiddetta "Variante Verde", ai sensi e nel rispetto di quanto previsto dall'art. "7 – Varianti verdi" della L.R. 04/2015, per la riclassificazione di aree edificabili;
4. rinnovo di autorizzazioni e concessioni rilasciate per progetti e interventi già sottoposti con esito favorevole alla procedura di valutazione di incidenza;
5. rinnovo di autorizzazioni e concessioni, che non comportino modifiche sostanziali, di opere realizzate prima del 24 ottobre 1997, data di entrata in vigore del DPR n. 357/1997;
6. progetti e interventi di manutenzione ordinaria, straordinaria, di restauro, di risanamento conservativo, anche con modifica della destinazione d'uso, purché non comportino aumento di superficie occupata al suolo o di volumetria;
7. piani, progetti, interventi finalizzati all'individuazione e abbattimento delle barriere architettoniche su edifici e strutture esistenti, senza aumento di superficie occupata al suolo;
8. piani, progetti e interventi, nelle aree a destinazione d'uso residenziale, espressamente individuati e valutati non significativamente incidenti dal relativo strumento di pianificazione, sottoposto con esito favorevole alla procedura di valutazione di incidenza e qualora non diversamente individuato, nella decisione dell'autorità regionale per la valutazione di incidenza;
9. interventi di manutenzione ordinaria del verde pubblico e privato e delle alberature stradali, con esclusione degli interventi su contesti di parchi o boschi naturali o su altri elementi naturali autoctoni o storici;
10. progetti o interventi espressamente individuati e valutati non significativamente incidenti da linee guida, che ne definiscono l'esecuzione e la realizzazione, sottoposte con esito favorevole a procedura di valutazione di incidenza, a seguito della decisione dell'autorità regionale per la valutazione di incidenza;
11. programmi e progetti di ricerca o monitoraggio su habitat e specie di interesse comunitario effettuati senza l'uso di mezzi o veicoli motorizzati all'interno degli habitat terrestri, senza mezzi invasivi o che prevedano l'uccisione di esemplari e, per quanto riguarda le specie, previa autorizzazione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;
12. piani e programmi finanziari che non prevedono la precisa e puntuale localizzazione territoriale delle misure e delle azioni, fermo restando che la procedura si applica a tutti i piani, progetti e interventi che da tali programmi derivino;
13. installazione di impianti fotovoltaici o solari termici aderenti o integrati e localizzati sugli edifici esistenti o loro pertinenze, in assenza di nuova occupazione di suolo;
14. interventi per il risparmio energetico su edifici o unità immobiliari esistenti, con qualsiasi destinazione d'uso, in assenza di nuova occupazione di suolo;

15. installazione di impianti per la produzione di energia elettrica o termica esclusivamente da fonti rinnovabili in edifici o aree di pertinenza degli stessi;
16. pratiche agricole e colturali ricorrenti su aree già coltivate, orti, vigneti e frutteti esistenti, purché non comportino l'eliminazione o la modificazione di elementi naturali e seminaturali eventualmente presenti in loco, quali siepi, boschetti, arbusteti, prati, pascoli, maceri, zone umide, ecc., né aumenti delle superfici precedentemente già interessate dalle succitate pratiche agricole e colturali;
17. miglioramento e ripristino dei prati o dei prati-pascolo mediante il taglio delle piante infestanti e di quelle arboree ed arbustive di crescita spontanea, costituenti formazione vegetale non ancora classificabile come "bosco", effettuato al di fuori del periodo riproduttivo delle specie presenti nell'area;
18. interventi di manutenzione ordinaria delle infrastrutture viarie o ferroviarie, delle reti infrastrutturali di tipo lineare (acquedotti, fognature, ecc.), delle infrastrutture lineari energetiche (linee elettriche, gasdotti, oleodotti, ecc.), degli impianti di telefonia fissa e mobile, nonché degli impianti per l'emittenza radiotelevisiva, a condizione che non comportino modifiche significative di tracciato o di ubicazione, che non interessino habitat o habitat di specie, che non necessitino per la loro esecuzione dell'apertura di nuove piste, strade e sentieri e che non comportino alterazioni dello stato dei luoghi quali scavi e sbancamenti;
19. interventi di manutenzione degli alvei, delle opere idrauliche in alveo, delle sponde e degli argini dei corsi d'acqua, compresi gli interventi sulla vegetazione ripariale arborea e arbustiva, finalizzati a garantire il libero deflusso delle acque;
20. interventi di difesa del suolo, dichiarati di somma urgenza o di pronto intervento e quelli di protezione civile, dichiarati indifferibili e urgenti ai sensi della normativa vigente;
21. opere di scavo e reinterro limitatamente all'esecuzione di interventi di manutenzione di condotte sotterranee poste esclusivamente e limitatamente in corrispondenza della viabilità esistente, nonché tutte le opere per il raccordo degli utenti alle reti dei servizi esistenti di gas, energia elettrica, telecomunicazioni, acquedotto e fognatura, ivi comprese le relative opere di scavo, posa delle condutture e reinterro e senza l'occupazione di suolo naturale al di fuori di tale viabilità esistente e che non interessino habitat o habitat di specie;
22. manifestazioni podistiche e ciclistiche e altre manifestazioni sportive, purché con l'utilizzo esclusivamente di strade o piste o aree attrezzate esistenti;
23. piani, progetti e interventi per i quali sia dimostrato tramite apposita relazione tecnica che non risultano possibili effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000.

Per modifiche non sostanziali o non significative, di cui al precedente elenco puntato, si intendono quelle modifiche che non comportano il cambiamento dell'area direttamente interessata dal piano, progetto o intervento, l'aumento dei consumi (energetici, idrici e di materie prime), l'attivazione di nuove fonti di emissioni (aeriformi, idriche, sonore, luminose, rifiuti), la determinazione di nuovi fattori di cui all'allegato B, già oggetto di valutazione, e quelle modifiche che costituiscono mera attuazione di prescrizioni impartite dall'autorità competente per la valutazione di incidenza e contenute nell'atto di autorizzazione.

Inoltre, ai sensi del D.P.R. 357/97 e ss.mm.ii., la valutazione di incidenza non si applica ai programmi i cui eventuali elaborati e strumenti normativi e cartografici non determinano effetti misurabili sul territorio, ricomprendendo in questi anche gli accordi di programma e i protocolli di intesa, fermo restando, invece, che la procedura per la valutazione di incidenza si applica a piani, progetti e interventi che da tali programmi derivano.

Nel caso in esame, ovvero il progetto di realizzazione del percorso ciclabile Sommacampagna-Custoza, è stata prodotta specifica dichiarazione, secondo il modello riportato nell'allegato E della D.G.R.V. n. 1400/2017, che quanto proposto non è soggetto alla procedura per la valutazione di incidenza ed, in allegato, è stata redatta la presente relazione tecnica per definire la rispondenza alle ipotesi di non necessità della valutazione di incidenza di cui sopra.

VERIFICA DELLA RISPONDENZA

1. Oggetto di verifica: "Progetto di realizzazione del percorso ciclabile Sommacampagna-Custoza"

Premesse:

La Giunta Regionale del Veneto:

- a) con DGR 1415 del 12/10/2021 ha approvato la "Programmazione 2021-2027 Obiettivo "Investimenti a favore dell'occupazione e della crescita": approvazione della proposta del Programma Regionale Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (PR FESR) e della proposta del Programma Regionale Fondo Sociale Europeo + (PR FSE+) del Veneto per il periodo 2021-2027" ai fini della consultazione partenariale;
- b) con DGR/CR n. 134 del 23/12/2021, ha approvato la proposta di PR Veneto FESR 2021-2027, successivamente trasmessa, al Consiglio Regionale per l'esame e l'approvazione definitiva avvenuta con DCR n. 16 del 15/02/2022;

- c) con DGR n. 1832 del 23/12/2021, C.M. dalla DGR 680 del 07/06/2022, ha approvato un Avviso Pubblico per la manifestazione di interesse per l'individuazione delle Aree urbane del PR FESR Veneto 2021-2027 nell'ambito dello Sviluppo urbano sostenibile avente l'obiettivo di individuare le aree urbane nelle quali verrà attuata la strategia di Sviluppo urbano sostenibile del PR FESR Veneto 2021-2027, in parallelo al percorso di elaborazione e approvazione del medesimo Programma Regionale;

Con Delibera n. 16 del 15/02/2022, il Consiglio Regionale del Veneto ha approvato la proposta di Programma Regionale FESR 2021-2027 e la proposta di Programma Regionale FSE+ 2021-2027 della Regione del Veneto in attuazione del Reg. (UE) 2021/1060, del Reg. (UE) 2021/1058 e del Reg. (UE) 2021/1057;

Il PR Veneto FESR 2021-2027 è stato approvato dalla Commissione europea con Decisione C(2022) 8415 finale del 16/11/2022 e la Giunta regionale ne ha preso atto con DGR n. 1573 del 13/12/2022;

Il Comune di Verona ha partecipato come capofila all'Avviso pubblico di individuazione delle aree urbane nelle quali verrà attuata la strategia di Sviluppo urbano sostenibile del PR FESR Veneto 2021-2027, proponendo un'Area Urbana composta dai Comuni di Villafranca di Verona, San Giovanni Lupatoto, Bussolengo, Sona, Pescantina, San Martino Buon Albergo, **Sommacampagna**, San Pietro in Cariano, Castel d'Azzano;

Con Decreto Regionale n. 86 del 11/07/2022 del Direttore della Direzione Programmazione Unitaria della Regione del Veneto è stata individuata l'Area urbana di Verona che partecipa quindi alla fase 2 di costruzione e successiva attuazione, della SISUS nell'ambito del PR Veneto FESR 2021-2027;

Nel bilancio di previsione 2024, la spesa complessiva dell'opera in oggetto troverà copertura:

- a) per € 324.000,00 da contributo del costituito soggetto denominato "Area Urbana di Verona" in attuazione del *"Programma regionale (PR) FESR 2021-2027 - ROS 2.8 Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile, quale parte della transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio"*;
- b) per la parte rimanente tramite risorse proprie dell'Ente e tramite contrazione di mutuo;

È quindi fondamentale per l'amministrazione comunale realizzare un tratto di pista ciclabile che serva da collettore tra il capoluogo e la frazione collinare di Custoza, data anche la presenza di molte persone che, soprattutto nel periodo caldo dell'anno, si recano nella frazione per attività ludico ricreativa e sportiva e che soprattutto realizzi le seguenti finalità:

- a) collegare la frazione di Custoza al Capoluogo cogliendo una valida alternativa sicura per gli spostamenti in bici;
- b) proseguire nell'ampliamento dei collegamenti con le reti ciclabili esistenti a livello provinciale di modo di implementare il modello di mobilità sostenibile;
- c) attraversare le parti di territorio paesaggisticamente più apprezzabili in modo da offrire attrattive interessanti ai ciclo turisti;
- d) impattare in modo minore sulla trasformazione del territorio di modo da sfruttare percorsi già esistenti con contestuale riduzione dei costi di realizzazione;

La presente variante urbanistica ha per oggetto la conformazione geometrica dell'attuale zonizzazione del PI alle opere pubbliche in oggetto, sostanzialmente andando a ritagliare residuali aree agricole per convertirle in sedimi stradali sui quali alloggerà il futuro percorso ciclabile Sommacampagna-Custoza.

Tale percorso di circa 7,260 km, si sviluppa in parte su sede ciclabile riservata e/o promiscua con strade vicinali di campagna e parte su sede stradale asfaltata esistente prevalentemente nel Comune di Sommacampagna e in piccola parte a confine con il Comune di Villafranca di Verona come indicato sugli elaborati di progetto.

La presenza di numerosi ciclisti che attraversano il territorio comunale e l'esigenza di promuovere la mobilità ciclabile fra il capoluogo e le frazioni, in sistema con le infrastrutture esistenti e future, come percorso casa-scuola-lavoro e come percorso ciclo turistico data la grande valenza paesaggistica del territorio, ha indotto l'Amministrazione Comunale di Sommacampagna a programmare gli interventi in progetto secondo un itinerario coordinato e predisposto anche per il futuro collegamento a Villafranca di Verona ed al suo polo scolastico nell'ambito di uno sviluppo generale della rete ciclabile.

Le motivazioni che sottendono a questa scelta sono:

- a) realizzare un percorso ciclabile che attraversi il territorio comunale collegando le frazioni in maniera
- b) veloce ed organica ed offrendo una valida alternativa per gli spostamenti in bici;
- c) predisporre il collegamento alla rete di piste ciclabili provinciali e del comune di Verona in modo da

- d) inserirsi in un contesto sovra comunale di rete;
- e) attraversare le parti di territorio paesaggisticamente più apprezzabili in modo da offrire attrattive
- f) interessanti anche al ciclo turista;
- g) utilizzare i percorsi di più facile trasformazione, di minor costo e maggiore sicurezza

Per il percorso in oggetto in particolare, negli scorsi anni, erano state valutate con l'Amministrazione, due soluzioni alternative con la pista in sede propria a lato della comunale Sommacampagna - Custoza o seguendo il tracciato arginale del canale del Consorzio di Bonifica Veronese. La seconda ipotesi era risultata quella preferibile dal punto di vista tecnico – economico – ambientale, ma la sopravvenuta prescrizione del Consorzio di Bonifica, che non ammetteva più la protezione lato canale per esigenze di manutenzione, ha obbligato l'Amministrazione ad operare una modifica al tracciato su sede diversa non in affiancamento al canale.

In data 31.03.2022 è stato quindi redatto e presentato il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica 2022 del percorso in oggetto secondo il tracciato a suo tempo studiato e condiviso con lo stesso Comune in coordinamento / accordo con il Comune di Villafranca per le parti comuni e/o a confine.

La pista in progetto di 7+260 km, si sviluppa prevalentemente in area di campagna, in parte su sede riservata e/o promiscua con strade poderali sterrate da riqualificare e in parte su sede pavimentata esistente da riqualificare come sotto indicato.

Parte del percorso, dal km 5+520 a 7+260, si sviluppa in zona di vincolo paesaggistico. In ottemperanza alle direttive del Settore Urbanistica Ambiente del Comune di Sommacampagna, i tratti di campagna in nuova sede o su strade vicinali sterrate esistenti, prevedono una pavimentazione di aspetto naturale/ecologico. Quindi in tutto il tracciato, ad esclusione dei tratti promiscui già pavimentati in conglomerato bituminoso, la pavimentazione superficiale è realizzata in misto stabilizzato a cemento che, nel tempo, assume l'aspetto e la colorazione degli inerti naturali ma presenta caratteristiche meccaniche adatte sia al transito delle bici, sia al transito (occasionale) di mezzi agricoli diretti ai fondi limitrofi. Per la realizzazione della pista si distinguono quindi **8 Sezioni Tipo dettagliatamente** indicate in progetto.

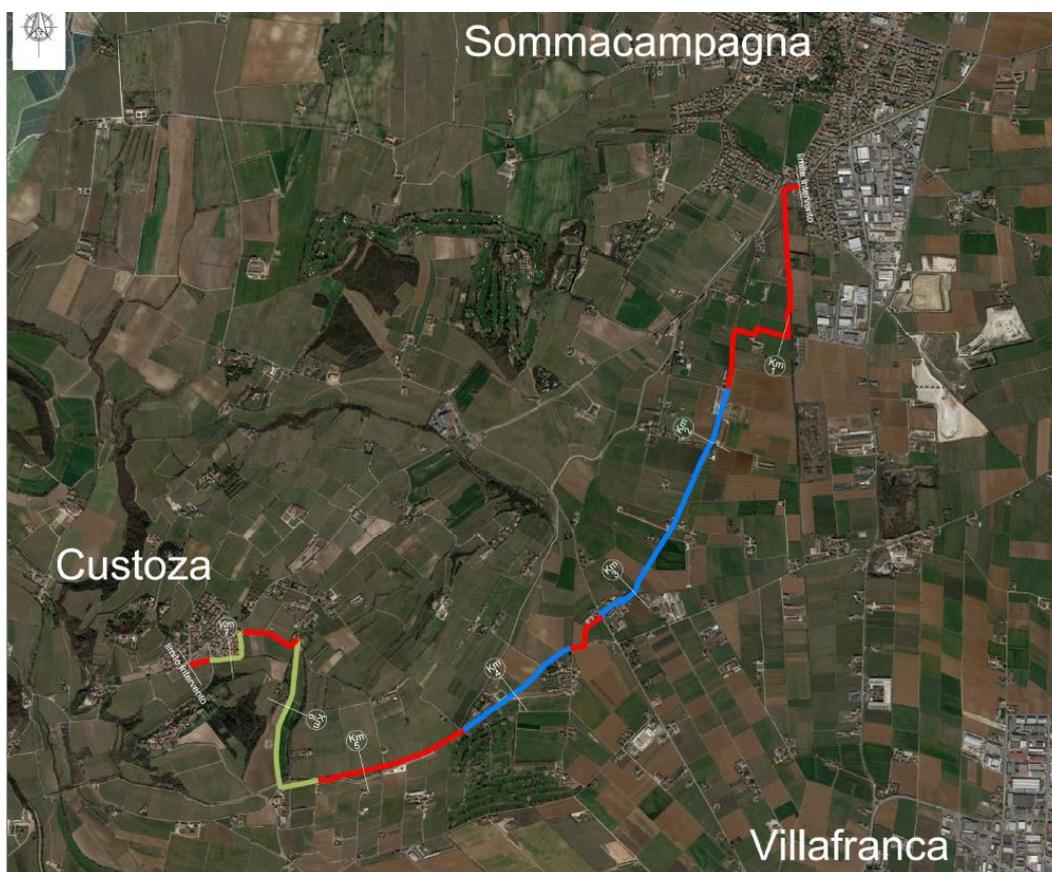


Figura 1 – Visualizzazione del tracciato su mappa di Google Earth

La pista in progetto di 7+260 km, si sviluppa prevalentemente in area di campagna, in parte su sede riservata e/o promiscua con strade poderali sterrate da riqualificare e in parte su sede pavimentata esistente da riqualificare come sotto indicato.

- a) viabilità interpodereale (strade di campagna sterrate sopra tutto al capo di Sommacampagna con l'innesto in via Crocetta (tratto rosso ad andamento nord-sud fino alla prima curva a gomito);
- b) un breve tratto in pieno campo ma coincidente con la fascia in cui a suo tempo era stata imposta servitù di fognatura per la realizzazione del collettore Custoza-depuratore (tratto rosso ad andamento est-ovest);
- c) strade comunali sterrate o già asfaltate da ribitumare (tratto alternato azzurro e rosso);
- d) strada asfaltata da utilizzare senza interventi (tratto giallo)

Sono state esaminate soluzioni e percorsi alternativi, giungendo a proporre il progetto in esame, quale migliore compromesso tra le diverse problematiche e criticità che ciascuna soluzione esaminata in precedenza evidenziava.

Parte del percorso, dal km 5+520 a 7+260, si sviluppa in zona di vincolo paesaggistico. In ottemperanza alle direttive del Settore Urbanistica Ambiente del Comune di Sommacampagna, i tratti di campagna in nuova sede o su strade vicinali sterrate esistenti, prevedono una pavimentazione di aspetto naturale/ecologico. Quindi in tutto il tracciato, ad esclusione dei tratti promiscui già pavimentati in conglomerato bituminoso, la pavimentazione superficiale è realizzata in misto stabilizzato a cemento che, nel tempo, assume l'aspetto e la colorazione degli inerti naturali ma presenta caratteristiche meccaniche adatte sia al transito delle bici, sia al transito (occasionale) di mezzi agricoli diretti ai fondi limitrofi. Per la realizzazione della pista si distinguono quindi **8 Sezioni Tipo dettagliatamente** indicate in progetto.

SEZIONE E PAVIMENTAZIONE TIPO 1 e 1A

La **Sezione Tipo 1** è prevista nei tratti su sede stradale esistente vicinale / poderale sterrata consolidata e in buone condizioni; la larghezza della pista è di 3.00m con pavimentazione in misto cementato a 100kg/mc sp. 15 cm

SEZIONE E PAVIMENTAZIONE TIPO 2

La **Sezione Tipo 2** è prevista per tratti in nuova sede nei tratti su strada vicinale/poderale a piano campagna erbosa e da riqualificare; la larghezza della pista è di 3.00m a con pavimentazione in misto cementato a 100kg/mc sp. 15 cm

SEZIONE E PAVIMENTAZIONE TIPO 2A

La **Sezione Tipo 2A** è prevista nel solo tratto km 3+265 a 3+375 che corre in affiancamento a recinzione privata e necessita dello spostamento della canaletta irrigua privata esistente. La larghezza è di 3.0m con pavimentazione in misto cementato a 100kg/mc sp. 15 cm

SEZIONE E PAVIMENTAZIONE TIPO 2B

La **Sezione Tipo 2B** è prevista nel solo tratto km 3+490 a 3+560 che corre in affiancamento alla strada per Pozzomoreto. La larghezza è di 3.0m con cordonata di separazione pista-strada e con pavimentazione in misto cementato a 100kg/mc sp. 15 cm

SEZIONE E PAVIMENTAZIONE TIPO 3

La **Sezione Tipo 3** è prevista solo sul tratto della strada vicinale/poderale Km 0+775 a 0+850 in attraversamento al fosso Km 0+807,50 con Pavimentazione in strato unico di Binder Chiuso sp. 5cm

SEZIONE E PAVIMENTAZIONE TIPO 4

La **Sezione Tipo 4** è prevista nei tratti su sede stradale esistente sterrata consolidata e in buone condizioni, ma che deve essere pavimentata in quanto percorsa anche dai mezzi dei residenti. La larghezza della pista è di 3.00m con Pavimentazione in strato unico di Binder Chiuso sp. 5cm

SEZIONE E PAVIMENTAZIONE TIPO 5

La **Sezione Tipo 5** è prevista nei tratti su sede stradale esistente pavimentata che necessita di riqualificazione dello strato superficiale. La larghezza è variabile da 3.0-4.5m con Pavimentazione in strato unico di Binder Chiuso sp. 6cm

SEZIONE E PAVIMENTAZIONE TIPO 6

La **Sezione Tipo 6** è prevista nel solo tratto di 120 ml da km 7+140 a 7+260 nel Parco di Custoza attualmente sterrato e in parte dissestato e poco adatto alla circolazione ciclabile. La larghezza è variabile da 3.0-4.0m con Pavimentazione in misto cementato a 100kg/mc trattato con ossidi colore esistente sp. 15 cm

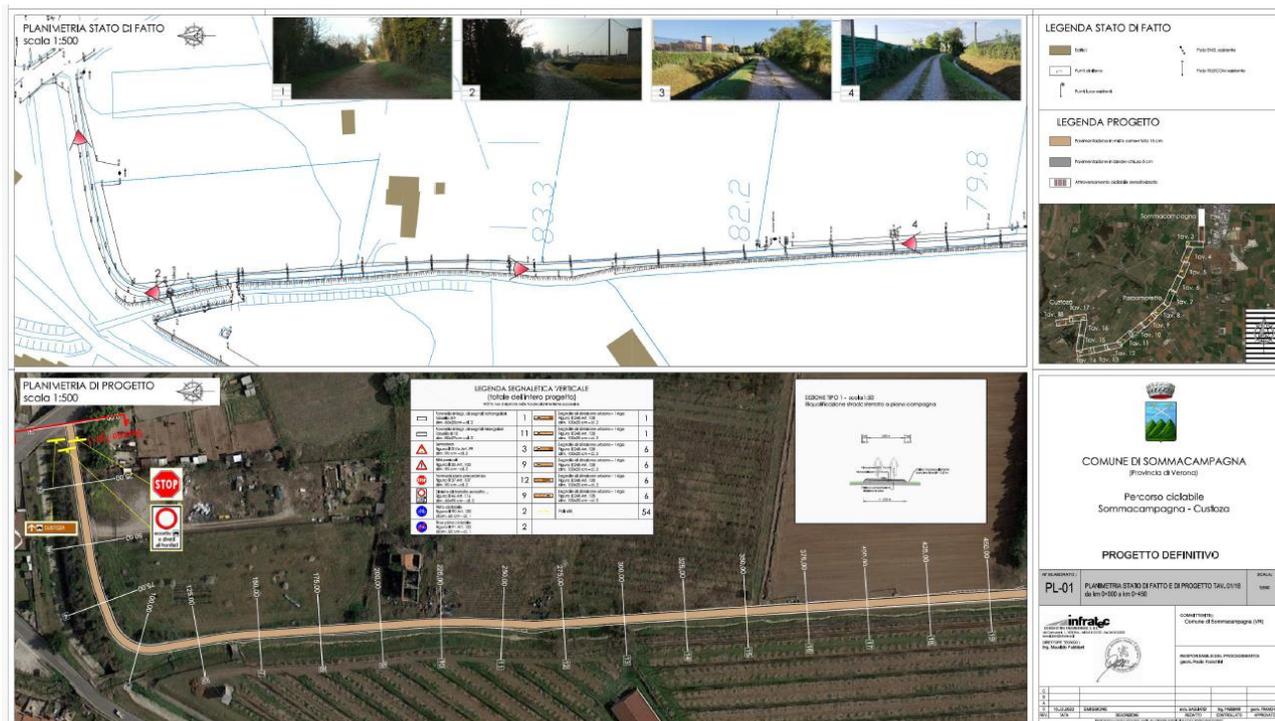


Figura 2 – esempio tratto iniziale da via crocetta Sommacampagna

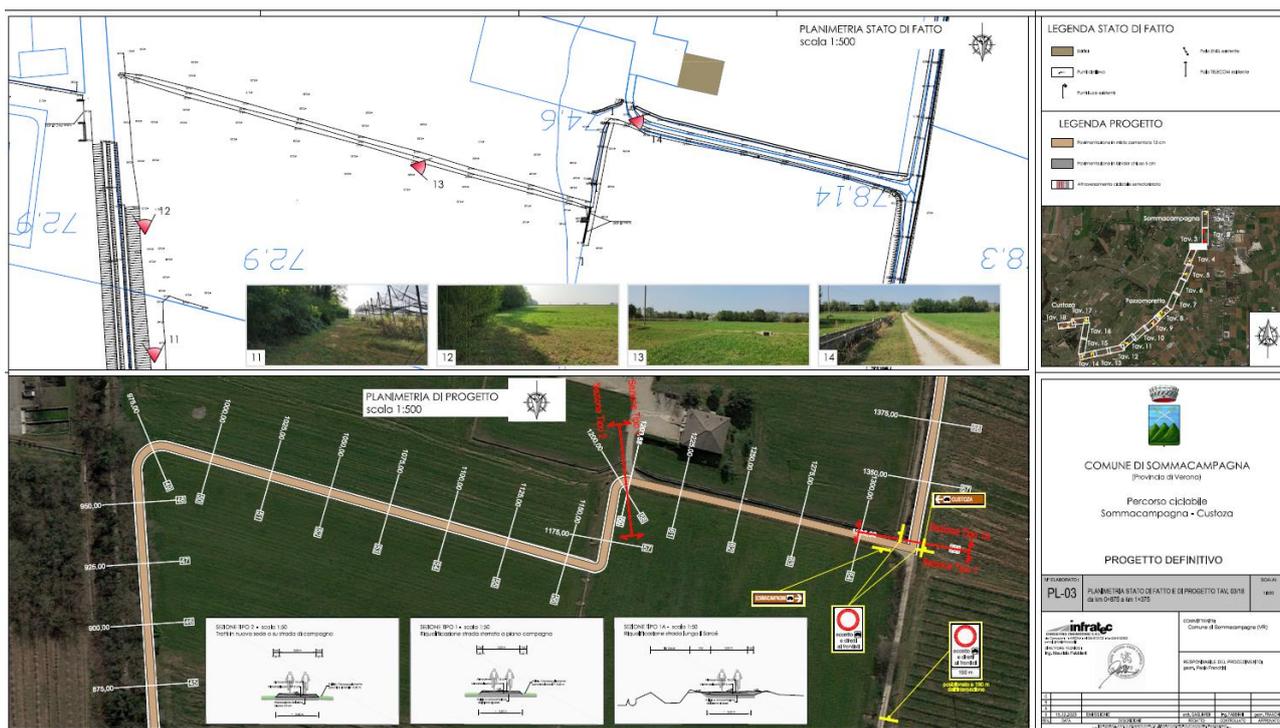


Figura 3 – unico tratto in campo aperto (su tracciato fognario)

In particolare la variante urbanistica consiste nella modificazione delle seguenti destinazioni urbanistiche:

- 1) da zona "Ep2" (zone agricole di pianura), "Fascia di rispetto corsi d'acqua" e "Fascia di rispetto dagli allevamenti" a "Sedime pista ciclabile";
- 2) da Zona "Ep2" (zone agricole di pianura) e "Fascia di rispetto corsi d'acqua" a "Sedime pista ciclabile";
- 3) da Zona "Ep2" (zone agricole di pianura), "Fascia di rispetto depuratori" e "Fascia di rispetto stradale" a "Sedime pista ciclabile";
- 4) da Zona "Ep2" (zone agricole di pianura) e "Fascia di rispetto stradale" a "Sedime pista ciclabile";

- 5) da Zona "Ep1" (zone agricole di pianura - ambito di coltivazione specializzata), "Fascia di rispetto stradale" e "Fascia di rispetto dai pozzi" a "Sedime pista ciclabile";
- 6) da Zona "Ec1" (zone agricole di collina - ambito di coltivazione specializzata) e "Fascia di rispetto stradale" a "Sedime pista ciclabile";
- 7) da Zona "Ec1" (zone agricole di collina - ambito di coltivazione specializzata), "Fascia di rispetto stradale" e "Fascia di rispetto dagli elettrodotti" a "Sedime pista ciclabile";
- 8) da Zona "Ec1" (zone agricole di collina - ambito di coltivazione specializzata), "Fascia di rispetto stradale", "Fascia di rispetto dagli elettrodotti" e "Fascia di rispetto dagli allevamenti" a "Sedime pista ciclabile";
- 9) Nuova pista ciclabile

così come rappresentato nell'elaborato grafico di variante.

2. Collocazione territoriale

Il territorio del Comune di Sommacampagna si trova nel centro – occidentale della provincia di Verona. Il Comune di Sommacampagna ha una superficie territoriale di 41,96 kmq circa e confina con i Comuni di Sona, Verona, Villafranca di Verona e Valeggio sul Mincio.



Figura 4 - Inquadramento geografico nell'ambito territoriale provinciale del Comune di Sommacampagna

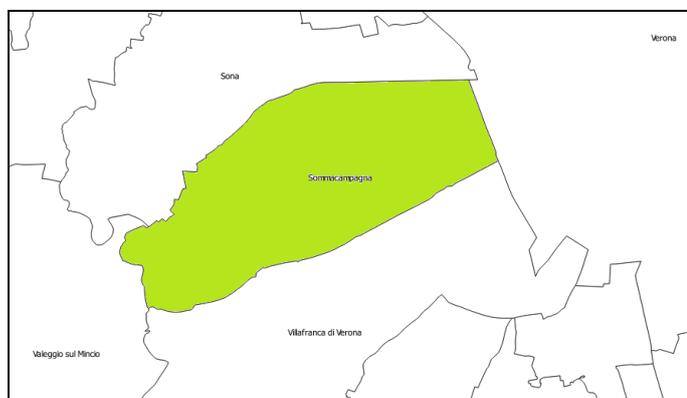


Figura 5 - Inquadramento confini amministrativi

L'area interessata dalla variante urbanistica è in zona pianeggiante a nord e nord/ovest dell'abitato di della frazione Caselle ed il territorio comunale di Sona, lambente l'abitato di Lugagnano, che sorge sulle ultime propaggini dell'anfiteatro morenico del Garda, a breve distanza dalla pianura padana e dall'asse viario della via Postumia. È un territorio caratterizzato dalla fascia di passaggio dall'ambito pianiziale a quello dolce e collinare morenico, connotato da alti valori paesaggistici e coltivazione dei fondi a vigneto.



Figura 8 - Foto satellitare: inquadramento geografico

L'intorno territoriale si caratterizza per la presenza principalmente di spazi aperti agricoli coltivati a cerealicoltura o peschicoltura. Vi sono piccole realtà produttive di piccole dimensioni sparse nel territorio.

L'area in esame ricade nell'ATO n. 6 "Ambito rurale di pianura" e si trova in zona agricola.

3. Obiettivi e contenuti tecnico-normativi del progetto di variante in esame

La presente variante urbanistica ha per oggetto la conformazione geometrica dell'attuale zonizzazione del PI all'opera pubblica in oggetto, sostanzialmente andando a ritagliare residuali aree agricole per convertirle in sedimi stradali sui quali alloggeranno le future ciclabili.

Allo stato attuale le piste ciclabili sono ovviamente inesistenti e la previsione ha una funzione di "cucitura" tra le infrastrutture ciclabili dei comuni di Sommacampagna, segnatamente la Ciclabile del Sole e Sona, attraverso due varchi sottopassanti l'asse ferroviario recentemente implementato con la linea AV/AC. Già realizzati dal Consorzio CEPVDUE, peraltro incaricati anche della realizzazione delle due tratte in argomento.

L'intervento in progetto prevede sostanzialmente la realizzazione del percorso ciclabile di collegamento fra il Capoluogo di Sommacampagna e la frazione Custoza. Tale percorso di circa 7,260 km, che si sviluppa in parte su sede ciclabile riservata e/o promiscua con strade vicinali di campagna e parte su sede stradale asfaltata esistente prevalentemente nel Comune di Sommacampagna e in parte a confine con il Comune di Villafranca di Verona come indicato sugli elaborati di progetto.

La presenza di numerosi ciclisti che attraversano il territorio comunale e l'esigenza di promuovere la mobilità ciclabile fra il capoluogo e le frazioni, in sistema con le infrastrutture esistenti e future, come percorso casa-scuola-lavoro e come percorso ciclo turistico data la grande valenza paesaggistica del territorio, ha indotto l'Amministrazione Comunale di Sommacampagna a programmare gli interventi in progetto secondo un itinerario coordinato e predisposto anche per il futuro collegamento a Villafranca di Verona ed al suo polo scolastico nell'ambito di uno sviluppo generale della rete ciclabile.

Le motivazioni che sottendono a questa scelta sono:

- h) realizzare un percorso ciclabile che attraversi il territorio comunale collegando le frazioni in maniera veloce ed organica ed offrendo una valida alternativa per gli spostamenti in bici;
- i) predisporre il collegamento alla rete di piste ciclabili provinciali e del comune di Verona in modo da inserirsi in un contesto sovra comunale di rete;
- j) attraversare le parti di territorio paesaggisticamente più apprezzabili in modo da offrire attrattive interessanti anche al ciclo turista;
- k) utilizzare i percorsi di più facile trasformazione, di minor costo e maggiore sicurezza.

4. Analisi e verifica della rispondenza alle ipotesi di non necessità della valutazione di incidenza (D.G.R.V. n. 1400/17)

Il territorio del Comune di Sommacampagna non è direttamente interessato dalla presenza di aree SIC/ZPS. Le due aree d'intervento si trovano a circa 7,1 km dall'area SIC/ZPS più vicina e, nello specifico, l'area SIC IT3210008 "Fontanili di Povegliano".

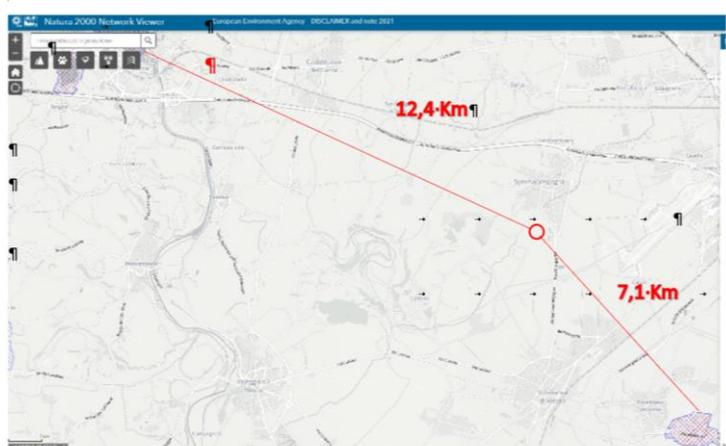


Figura 10 - Analisi geospaziale distanze area in esame con siti SIC/ZPS limitrofi

A tal proposito per l'intervento in progetto non si rilevano eventuali impatti o, in generale, esternalità ambientali peggiorative dello stato attuale, in termini di emissioni acustiche ed atmosferiche, chiaramente essendo opere rivolte alla viabilità ciclabile.

Il progetto, inoltre, non va ad incidere sulle componenti qualitative delle risorse idriche sia superficiali che sotterranee. Allo stesso tempo l'aumento di superficie impermeabilizzata (la maggior superficie pavimentata delle ciclabili in ghiaia mista cementata), può ritenersi trascurabile, trattandosi di poco meno di quattromila metri quadrati (vedi anche risultanze da dichiarazione di compatibilità idraulica).

Va considerato che le superfici come sopra trattate dei percorsi ciclabili sono previste in corrispondenza di un ampio appezzamento agrario coltivato, verso cui anche in tal caso le acque piovane defluiscono, per effetto della maggiore quota della ciclabile rispetto al piano di campagna;

Per tale ragione non sono previste opere di regimazione delle acque meteoriche in quanto, appunto, la collocazione sul territorio descritta, potrà consentire un adeguato e regolare deflusso delle acque meteoriche e superficiali. La stessa natura del terreno circostante, consentirà inoltre un adeguato assorbimento di eventuali fenomeni meteorologici intensi, con conseguente soluzione di potenziali criticità legate al ristagno idrico.

In tal senso il consumo di nuovo suolo è da ritenersi trascurabile. Gli stessi fondi agricoli coltivati, non subiranno limitazioni di utilizzo, essendo i tracciati ciclabili previsti in coincidenza di preesistenti strade interpoderali, conservando pertanto la specifica vocazione agricola – produttiva. Non s'ingenerano neppure fenomeni di frazionamento del paesaggio agricolo o naturale, in quanto la scelta dei tracciati ciclabili si basa su uno scheletro viabilistico come anzidetto già esistente, riqualificandone le funzioni di interconnessione.

Riprendendo quanto riportato all'interno del Rapporto Ambientale, i livelli attuali di antropizzazione del territorio comportano la presenza di un insieme di ostacoli per la continuità funzionale della rete ecologica. A parte l'effetto barriera prodotto dalle aree insediate, è importante evidenziare i punti di incontro tra il sistema aree centrali – corridoi ecologici individuati e le principali linee di frammentazione (autostrade, strade ad alta percorrenza, ferrovia, grandi canali, ecc, ...).

L'effetto dell'estensione della rete ciclabile e la realizzazione di collegamenti intercomunali che ne consentono l'inserimento in un sistema ben più ampio, offrendo quindi anche maggiori opportunità nei collegamenti casa-lavoro, costituendone le premesse, producono in prospettiva un potenziale trasferimento dalla mobilità motorizzata a quella ciclabile, a vantaggio della qualità dell'ambiente naturale circostante oltre, ovviamente, a garantire una maggior sicurezza per gli utenti, quale cogente ed univoca premessa.

La mobilità ciclabile, infine, ponendosi come alternativa alla motorizzata, caratterizzata da spostamento a bassissima velocità, consente un più attento e vigilante transito di attraversamento dei fondi agricoli, certamente non appesantendo il rischio di schiacciamento a beneficio delle specie animali esposte (microfauna, rettili, anfibi, ...).

Non è prevista l'illuminazione notturna del tracciato.

In tal senso non si individuano impatti ambientali negativi.

In ragione delle considerazioni sopra riportate, ricavate dalle analisi condotte, non sono rilevabili incidenze significative su habitat e specie, ai sensi delle sopraccitate direttive 92/43/CEE e 09/147/CE, in relazione a fenomeni di riduzione di superfici e ad eventuali emissioni acustiche (veicolo aereo) e potenziali contaminazioni // interessamenti del corso d'acqua limitrofo o delle falde sottostanti la superficie (veicolo matrice idrica), sia in fase di esercizio che di cantierizzazione.

Per quanto attiene alla fase di cantierizzazione, le emissioni atmosferiche ed acustiche sono collegabili in particolare all'operazione di pavimentazione: si fa però presente che l'ammontare complessivo degli eventuali carichi inquinanti emessi dalle macchine operatrici può essere ritenuto trascurabile ai fini della valutazione della significatività dell'incidenza sull'area di interesse.

A fronte delle considerazioni di cui sopra, in riferimento alle caratteristiche degli habitat presenti all'interno del SIC/ZPS (tipi di specie e livello di importanza all'interno della rete Natura 2000), non si rilevano possibili perturbazioni e/o impatti significativi in relazione allo stato degli habitat e delle specie. In riferimento al progetto in esame (variante urbanistica prodromica alla realizzazione di una nuova rotatoria), non si ravvisano ulteriori potenziali incidenze o effetti negativi sui siti della rete Natura 2000.

5. Conclusioni

È quindi possibile affermare che, ai sensi dell'art. 6 (3), della Direttiva 92/43/CEE, la valutazione di incidenza non è necessaria per la proposta di variante prodromica al progetto in esame, in quanto non risultano possibili effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000.

La presente Relazione si allega alla dichiarazione redatta secondo il modello riportato nell'allegato E della D.G.R.V. n. 1400/2017.

Sommacampagna, 22 febbraio 2024

Il RUP
Geom. Paolo Franchini
(firmato digitalmente ai sensi di legge)