

Verona 13/09/2012

Anticipato via e-mail

Al Sig. Presidente della Regione del Veneto  
dr. Luca Zaia  
Palazzo Balbi  
3901 Dorsoduro - Venezia

Al Sig. Vicepresidente della  
Regione del Veneto  
e Assessore al territorio  
dr. Marino Zorzato  
Palazzo Balbi  
3901 Dorsoduro - Venezia

e p.c. Al Sig. Presidente dell'Amministrazione  
Prov.le di Verona  
Dr. Giovanni Miozzi  
Via S. Maria Antica 2  
37121 Verona

e p.c. Alla Sig.ra Soprintendente  
ai Beni Architettonici e Ambientali  
della Prov. di Verona  
arch. Giovanna Gaudini

e p.c. Alla Direzione Pianificazione Territoriale e  
Strategica  
Palazzo Linetti  
Calle Priuli 99  
Venezia

## RELAZIONE DEL W.W.F. DI VERONA QUALE CONTRIBUTO ALLA SESTA AZIONE PER L'AGGIORNAMENTO DEL PTRC DELLA REGIONE DEL VENETO.

Variante parziale n°1 con attribuzione della valenza paesaggistica.  
Sessione del 12/07/2012 nella sede della Provincia di Verona

Premesso:

- Che in provincia di Verona nei vari strumenti urbanistici comunali figurano inutilizzati 10 milioni di mq a destinazione artigianale-industriale.
- Che la Valpolicella negli ultimi anni ha visto incrementare di circa 25.000 abitanti la propria popolazione residente, passando da 45.000 a 70.000, in conseguenza di un afflusso proveniente per la maggior parte da Verona.
- che tale afflusso negli ultimi tempi si è fermato e che nei vari comuni della valle sono alcune migliaia gli alloggi che risultano vuoti (sfitti o invenduti).

Quanto sopra premesso, facendo riferimento anche a due precedenti documenti inviati dall'Associazione W.W.F. di Verona, il primo, in data 23/12/2009 a Gian Carlo Galan, e il secondo in data 10/09/2012 a Luca Zaia, governatori entrambi della Regione del Veneto e ad altre persone ed Enti, a chiarimento e completamento delle dichiarazioni rese dal proprio rappresentante nel corso del dibattito seguito alla sessione del 12/07/2012 nella sede della Provincia di Verona il W.W.F. Veneto nell'intento di contribuire alla definizione della variante n°1 al P.T.R.C., presenta le seguenti considerazioni:

## A) LA NUOVA CITTA' A SUD DI VERONA

Se in una vasta e fertile area agricola, nel nostro caso quella compresa tra Mozzecane e Isola della Scala, si prevede di destinare una cospicua porzione di quel territorio ad usi diversi da quello attuale, se alla tradizionale pratica dell'agricoltura si pensa e si progetta di sostituire attività produttive di altro genere, dalla costruzione di un autodromo, alla costruzione di alberghi, parchi tematici, impianti per la trasformazione di prodotti agricoli, alla formazione di aree per la logistica, all'insediamento di attività artigianali e industriali, alla costruzione di strade e autostrade, alla realizzazione di interporti, alla tutela dell'ambiente per mezzo di un parco naturale, riteniamo si possa dire che questa grande urbanizzazione sia configurabile come una nuova città.

Che con le nuove strutture citate lambirà vecchi centri storici, come Vigasio, Trevenzuolo, Nogarole Rocca ecc., fino a fondersi con qualcuno di essi (Vigasio, Trevenzuolo, Pradelle).

Ma, nell'intento di capire in modo specifico quanto sta per accadere, di verificare la qualità delle scelte, che si stanno per compiere, e di valutarne le conseguenze, riteniamo di procedere, pur sinteticamente all'illustrazione dei singoli interventi:

### 1) AUTODROMO con parco tematico, polo tecnologico, alberghi, residenze

#### Proposta

La legge regionale n°27 30/07/99, "riconoscendo la pratica dello sport come importante momento di crescita individuale e di aggregazione sociale, garantisce la fruibilità in ambito regionale di una struttura su pista" (tra Vigasio e Trevenzuolo) "dedicata alla pratica dell'automobilismo e del motociclismo agonistico"(PAQE – Piano del quadrante Europa).

La pista, prevista nella legge dello sviluppo minimo di m. 3500 è divenuta più tardi di m. 5300, utile per le gare di F1, ed occuperà l'intero spazio, ora area agricola, fra Vigasio e Trevenzuolo, corti comprese. La pista sarà parzialmente accompagnata da colline di terra (terra?) alte 20 m. e da 2 alberghi di 10 piani.

#### Osservazioni e conseguenze

Se l'autodromo di Vigasio-Trevenzuolo dovesse vedere la luce, a servizio dello stesso servirà un sistema stradale capace di contenere un traffico di circa 50.000 autovetture nei giorni di punta. Queste saranno parcheggiate nei 44.000 posti auto previsti. Che copriranno 300 campi veronesi. Chi finanzierà l'insufficiente rete viaria d'accesso attuale? La superficie da impiegare per l'insieme degli insediamenti sarà di 3,5 milioni di mq. cioè di 1200 campi veronesi circa.

#### Conseguenze:

- sottrazione di 1200 campi veronesi all'agricoltura (frutteto, seminativo, risaia)
- sconvolgimento della rete idrologica
- inserimento nel paesaggio di COLLINE incongrue e di palazzi alti 35 m.

## 2) CENTRO COMMERCIALE IN GROSSO

Una seconda enorme, iniziativa prevista nella campagna tra Vigasio e Trevenzuolo, riguarda la costruzione del Centro Commerciale in grosso per la quale è previsto l'impiego di un milione di mq. cioè 330 campi.

Avrà 17.000 posti macchina, con previsione quindi di 17.000 acquirenti in contemporanea, ed avrà, - dicono - un bacino d'utenza con raggio di oltre 200 km (Novara – Brennero – Udine – Rimini!).

- sottrazione di 330 campi veronesi all'agricoltura
- sconvolgimento della rete idrologica e del paesaggio
- annullamento della minuta rete commerciale locale
- grave compromissione della grande distribuzione della provincia di Verona e Mantova

## 3) LOGISTICA

Fra Mozzecane, Nogarole Rocca e Vigasio sono previste aree per funzioni produttive e logistiche per un'estensione di mq 4.000.000.

Si tratta di spazi enormi, pari a 2 volte l'intera ZAI di Verona. A questi andrebbero poi aggiunti altri 1.000.000 mq dell'area ex agroalimentare di Trevenzuolo, con un totale quindi di mq 5.000.000, pari ad oltre 1600 campi veronesi, cui grazie ad una recentissima variante al P.A.Q.E. vanno ancora aggiunte altre aree in Comune di Oppeano. Senza fare analisi alcuna sembra poco credibile che l'enormità della superficie logistica prevista sia stata individuata dopo uno studio delle reali necessità.

- sottrazione di oltre 1600 campi veronesi all'agricoltura
- compromissione dell'istituzione del Parco fluviale Tartaro-Tione

## 4) L'AREA AGROALIMENTARE

Ancora in Comune di Trevenzuolo (povero Comune!) era prevista un'area agroalimentare di circa 1.300.000 mq. Ma la destinazione agroalimentare, in fase di approvazione del piano attuativo è stata ridotta a mq. 300.000 per lasciare spazio alla logistica.

Sembrerebbe logico che, se l'area agroalimentare prevista fosse risultata eccedente rispetto alla necessità del settore, l'area rimanente avrebbe dovuto tornare al suo precedente impiego, quello agricolo.

## 5) INTERPORTI

A Verona antecedentemente all'istituzione del P.A.Q.E. è operativo l'interporto Quadrante Europa che smista oggi alcune decine di coppie

Da quale norma è prevista un'area logistica per ogni campanile?

di treni al giorno. Ma è in grado di smistarne 50 e, utilizzando aree di pertinenza opportunamente attrezzate, di arrivare a 100.

Accade ora che nel medesimo P.A.Q.E. vengano previsti altri interporti: a Nogara e a Isola della Scala cui va aggiunto ora quello di Oppeano

## 6) LE STRADE

A servizio delle strutture fin qui descritte è progettato un collegamento con caratteristiche autostradali – la S.P.3 Mediana – che partendo da Mozzecane-Nogarole Rocca e toccando Isola della Scala dovrebbe in futuro innestarsi a Soave, nella Serenissima.

Sulla mediana recapiterà un'altra strada (a 4 corsie?) che, quasi cercandoli nella pianura, cercherà di legare, fra di loro il District Park, L'Autodromo, ed il centro commerciale.

La strada S.P.3 sarà finanziata dalla Provincia, la strada di raccordo appena descritta, dai privati interessati.

Si osserva che la somma di tutte le iniziative che investono un'area di ben più di 12 milioni di mq si configura come una grandiosa lottizzazione, nella quale però le opere d'urbanizzazione primaria – strade e fognature – sono per legge a carico dei privati lottizzanti e non dell'ente pubblico (Provincia di Verona o altri Enti), come starebbe per accadere per la S.P.3 Mediana nel tratto Nogarole Rocca – Isola della Scala.

## 7) IL PARCO NATURALE REGIONALE TARTARO TIONE

Tutte le acque, delle risorgive, dei piccoli fiumi, delle fosse, tutti i fossi sono tributari dei fiumi Tartaro e Tione.

Sono acque che costituiscono la nervatura idrica vitale dell'intero territorio. La Regione Veneto, riconoscendo la grande valenza naturalistica, paesaggistica ed ambientale dei luoghi attraversati dai due fiumi, ha proposto l'istituzione del Parco Naturale Regionale dei fiumi Tartaro e Tione, al fine di tutelarne le acque, la biodiversità, il paesaggio.

I due fiumi diverranno il ricettacolo delle acque reflue delle aree logistiche e industriali, del centro commerciale, dell'autodromo, delle strade e autostrade. Parco del Tartaro-Tione addio.

## LA PROVINCIA DI MANTOVA

Le iniziative previste investono aree in prossimità del confine con la provincia di Mantova.

I problemi che saranno generati – viabilistici, commerciali, culturali preoccupano i mantovani.

## IL COMUNE DI VERONA

La “Nuova città” starebbe per sorgere pochi km a sud di Verona. | Sono mancate, fino ad ora, manifestazioni di interesse da parte del Comune di Verona.

### CONSIDERAZIONI FINALI

E' una grande urbanizzazione fra Verona e Mantova quella proposta. Ma non è una vera città. Mancano piazze, centri sociali, ospedali, scuole, che non si sa se e dove verranno realizzati ed a spese di chi. Si prevedono diverse migliaia di nuovi occupati 10.000, 20.000 e a questi dovranno essere aggiunti i familiari. Tutto ciò metterà a rischio la conservazione dell'identità sociale delle popolazioni residenti.

I singoli progetti che compongono la grande urbanizzazione sono dotati della V.I.A. di rito.

Manca però, ed è una cosa grave, la valutazione strategica e sinergica della somma degli interventi necessaria per verificare la sostenibilità generale dell'insieme delle opere.

- la dimensione delle aree logistiche è al di là di ogni ragionevole previsione d'impiego. Esprimiamo la nostra contrarietà alla realizzazione dell'autodromo nel sito proposto soprattutto per consumo di territorio, la distruzione del paesaggio e l'inserimento di un'enorme struttura non raccordabile con l'ambiente.
- Ma se alla sua realizzazione si dovesse pervenire, questa dovrebbe avvenire nel rispetto di parametri urbanistici previsti prima della variante che ha autorizzato per gli edifici (alberghi di 500 stanze) l'aumento dell'altezza a ml. 35 (10 piani) in luogo dei 25 precedenti, e l'aumento dal 30% al 70% della superficie impermeabile dei suoli.
- L'intermodalità è pratica da appoggiare con convinzione. Ma riteniamo inutile sperpero di risorse la proliferazione dei medesimi. Verificata la capacità presente e futura dell'Interporto del Quadrante Europa di Verona, saremmo del parere di considerare, se necessario per il futuro, un solo nuovo interporto ad Isola della Scala.
- Le aree produttive e logistiche a Mozzecane, Nogarole Rocca, e altrove, vanno, come già detto, ridimensionate, tenendo conto anche di utilizzare prima quelle già previste negli strumenti urbanistici dei singoli Comuni qui interessati. Si tenga presente che in provincia di Verona le aree ad uso produttivo ancora disponibili ammontano a 10 milioni di mq, e che una parte di queste ricadono nel territorio oggetto del nostro interesse.
- La grande distribuzione è articolata a Verona e nel suo hinterland su una notevole serie di grossi impianti (ipermercati), sufficiente a soddisfare i bisogni dei residenti e dei turisti, e già causa della chiusura già avvenuta di gran parte dei negozi di quartiere, di paese e di contrade. A questi ipermercati si aggiunge ora quello a lato dell'autodromo che per dimensione supera di molte volte la somma di tutti gli altri.  
Non conosciamo la tabella merceologica di questo nuovo impianto, che potrà riguardare anche prodotti diversi che quelli venduti nei rimanenti negozi dell'utilissimo commercio locale, ma pensiamo di non andare errati se diciamo che questo gigante sarà in grado di farli morire (quasi) tutti.
- Le opere previste e in parte già progettate sono onerose e imponenti. Abbracciano vasti territori estesi per almeno 12 milioni di mq. che aumenteranno ancora aggiungendo quelli della variante che soddisfa le richieste del Comune di Oppeano.

Occorreranno capitali privati (e purtroppo anche pubblici), ingenti, di importo tale da eguagliare una corposa finanziaria.

E se non si riuscisse a reperirli tutti? Rimarrebbero edifici sparsi qua e là a deturpare irrimediabilmente l'aspetto complessivo della campagna, colture, ambiente, paesaggio. Questa sarebbe una perdita inaccettabile.

- L'agricoltura da sovrana del territorio diverrebbe cenerentola. Parcheggi, piste d'auto, fabbriche alberghi, strade, autostrade prenderebbero il posto delle colture attuali: la ruralità che contraddistingue il territorio andrebbe praticamente perduta.
- Il dolce armonioso paesaggio della pianura, caratterizzato da piccoli corsi d'acqua, fossi, scoli, accompagnati da alte alberate, prati, coltivi, risaie, dovrebbe subire la scomparsa di molte delle sue vene d'acqua, spostate, interrate, intubate, con la sua attuale continuità sostituita da scampoli non raccordabili con le nuove architetture.

Il ritmico profilo delle alberate che si rincorrono nella grande pianura verrebbe sconvolto dalle colline antirumore dell'autodromo, alte fino a 20m, dagli edifici, alti fino a 35m. Le residenze dei contadini, le barchesse i fienili delle corti, verrebbero spazzate via, altre, e fra queste anche la composta, armoniosa corte signorile di S. Bernardino rimarrebbero come assediata dalla nuova realtà urbana.

- Non va poi dimenticato che i nuovi insediamenti, estesi con rari e piccoli varchi da Mozzecane a Roncole, verrebbero a realizzare un'autentica barriera, capace di interrompere i flussi della vita vegetale e animale fra i territori a nord e a sud della stessa.
- Il parco costretto fra aree aliene, logistiche, commerciali, produttive, strade, parcheggi, verrebbe ridotto a rimasuglio di una natura meritevole di tutela e di studio, con i fiumi che lo denominano utilizzati come condotte di scolo di attività secondarie.

Parco naturale?

Abbiamo tentato di rappresentare con le nostre parole quanto starebbe/starà per accadere vicino a Verona, non lontano da Mantova. Qualcosa che potrà far cambiare la vita di una vasta bella, fertile contrada.

Abbiamo cercato di dare voce a chi non si esprime e di verificare la vocazione dei luoghi.

Abbiamo constatato studiando le diverse proposte che sta per nascere una nuova grande città.

Senza una linea guida plausibile, senza un progetto.

Urbanisticamente ciò è inaccettabile.

Non nasce una città, non si giustifica la vastità di un intervento come quello in oggetto con la sola approvazione di 4 varianti proposte dai Comuni guidati da logiche che non escludono quelle del campanile.

Nasce uno sgorbio e si compie uno scempio.

Ci appelliamo per questo al senso di responsabilità, alla cultura, alla capacità amministrativa di chi ci governa per chiedere prima una moratoria per tutte le iniziative in corso, poi un loro riesame che conduca saggiamente al ridimensionamento dell'intero compendio attraverso uno strumento urbanistico illuminato e condiviso.

E non dimentichiamo le dichiarazioni degli uomini politici della Regione Veneto e della Provincia di Verona tutti contrari al consumo di territorio.

Il W.W.F., come è noto, è un'Associazione apolitica che si occupa di natura e ambiente.

L'urbanizzazione in progetto a sud di Verona rappresenta un grosso pericolo di compromissione per entrambi. Il presente intervento sia letto come la soddisfazione di un nostro dovere.

## B) LA VALPOLICELLA

Se c'è un luogo in provincia di Verona dove il paesaggio, cioè il misurato armonioso inserimento dell'opera dell'uomo nell'ambiente naturale, è valore primario, questo è la Valpolicella.

I vigneti che fasciavano le colline e disegnavano le pianure, le ville padronali ed i borghi storici con la corona di dimore dei contadini hanno formato nel trascorrere del tempo un insieme paesaggistico di alto valore meritevole della più attenta conservazione e da considerare come bene comune.

Ma l'irrompere del benessere negli ultimi 40 anni in una società prima prevalentemente povera ha generato nuove e legittime esigenze. Come quella del risanamento igienico sanitario, ed il restauro della quasi totalità del vecchio patrimonio edilizio.

Ciò ha provocato la scomparsa o quasi della vecchia, modesta, ma composta architettura rurale dei paesi e delle contrade, sostituita questa, in genere, da una banale non architettura, con strutture, volumi e colori tali da realizzare rotture, nel precedente insieme del costruito, cioè nel paesaggio.

E altrettanta grave compromissione è stata generata dal susseguirsi di inserimenti negli strumenti urbanistici di tutti i comuni della Valle – Marano in parte escluso – di nuove e vaste aree residenziali, artigianali ed anche industriali, addossate ai vecchi nuclei urbani che hanno finito per saldarsi fra di loro venendo così a formare un'autentica città lineare estesa da Parona a Sant'Ambrogio.

In conseguenza di ciò, mentre la popolazione della Valle è passata in pochi anni da 45.000 a 70.000 abitanti, l'area agricola, prevalentemente a vigneto, arricchita dagli anche vasti giardini delle vecchie residenze signorili e da qualche scampolo di ambienti seminaturali, ma assediata e stretta fra aree urbanizzate e strade sempre più percorse da mezzi a motore, ha subito un sensibile avvilitamento della sua funzione paesaggistica.

La Valpolicella è ormai divenuta un sobborgo di Verona, ed ogni ulteriore consumo di suoli agricoli per nuove residenze o attività secondarie – tenuto conto che nella valle sono alcune migliaia i nuovi alloggi vuoti e molte decine i capannoni sfitti -, è inaccettabile.

Se si vuole conservare quel che resta della Valpolicella occorre dare un alt alla costruzione di nuovi alloggi, salvo casi di comprovata necessità di residenti storici che ne siano sprovvisti, e limitare le costruzioni di altro genere a qualche modesto ampliamento di aziende artigianali con attività ecocompatibili

E gli amministratori regionali, competenti tuttora (per la sola Provincia di Verona in Veneto), in materia di pianificazione urbanistica, che si sono schierati, proprio nell'incontro di Verona del 14/07/2012, sul fronte civile dell'alt al consumo dei suoli, hanno l'opportunità di manifestare da subito la serietà del loro impegno negando l'approvazione di Piani d'Assetto del Territorio (PAT) o loro varianti che invece prevedano ulteriori sprechi di territorio agricolo.

Manuela Formenti  
presidente Associazione  
W.W.F. Verona

Averardo Amadio  
presidente onorario  
W.W.F. Veneto  
redattore del testo

Stefano Gazzola  
presidente W.W.F. Veneto

Allegata foto satellitare della Valpolicella