

Al Signor Presidente  
dell'Amministrazione Provinciale di Verona

Al Signor Sindaco  
del Comune di Negrar (VR)

Al Signor Sindaco  
del Comune di S. Pietro in Cariano (VR)

Al Signor Sindaco  
del Comune di Fumane (VR)

Al Signor Sindaco  
del Comune di Marano di Valpolicella (VR)  
MARANO di Valpolicella (VR)

Al Signor Sindaco  
del Comune di S. Ambrogio di Valpolicella (VR)  
S. AMBROGIO di Valpolicella (VR)

Alla Soprintendenza  
ai Beni Ambientali e Architettonici di Verona

Alla Associazione  
VALPOLICELLA 2000

Alla Associazione  
SALVALPOLICELLA

Alla Associazione  
W.W.F. ITALIA - Sezione di Verona

Alla Associazione  
ITALIA NOSTRA - Sezione di Verona

Alla Associazione  
LEGAMBIENTE - Sezione di Verona

Alla Associazione  
L.I.P.U. - Sezione di Verona

Alla Associazione  
C.T.G. - Sezione di Verona

Agli Organi di Informazione  
V E R O N A

Verona, 23 aprile 2007

È un infittirsi di incontri, dibattiti, scritti sui quotidiani, quello che si verifica dall'inizio del 2006 e che ha per tema la Valpolicella.

Viabilità insufficiente, consumo di territorio preoccupante, inquinamento crescente, squallore edilizio in contrasto con la bellezza dei luoghi e con il valore architettonico di molti siti, sviluppo disarmonico degli insediamenti residenziali ed artigianali, degrado dell'ambiente naturale, 5 campanili in competizione fra loro.

Questo è il quadro che si offre al visitatore della valle, o meglio, di quanto ne rimane, ed a chi voglia riflettere sulle cause che l'hanno generato, e sui possibili rimedi.

Si susseguono appelli, si organizzano Comitati di salvaguardia, si interviene con accorati articoli sui quotidiani (35 volte su "L'Arena" dal Gennaio 2006 ad

oggi!) perché è vero, proprio vero che la Valpolicella è in pericolo.

Se non si porrà un sollecito arresto all'attuale andamento la Valpolicella scomparirà, sommersa da una proliferazione edilizia figlia di 5 madri (i 5 Comuni di Negrar - S.Pietro in Cariano - Marano - Fumane - S.Ambrogio) e di un solo padre (il profitto dei proprietari dei fondi e degli imprenditori), e avviluppata da un groviglio di strade, bretelle, raddoppi, tunnel corti e lunghi.

Addio al dolce paesaggio quasi mediterraneo, quasi addio alla viticoltura che l'ha resa celebre ormai in tutto il mondo per i suoi vini.

Ridotta a città lineare, prevalentemente dormitorio di cittadini in fuga da una Verona che non ha saputo trattenerli vicini, divisa fra 5 campanili che nessuno ha ancora voluto accordare fra loro.

A rimedio di tutto ciò si propongono dagli Organi di governo (Provincia e Comuni) nuove strade per facilitare il traffico motorizzato dei 70.000 abitanti della valle e di quanti altri vi giungono dall'esterno, da Verona principalmente e dalle cave della Lessinia. Che sortiranno, inevitabilmente, un duplice effetto: quello di facilitare il traffico e di crearne di nuovo per l'inevitabile accelerazione della corsa alla residenza che esse provocheranno.

Di fronte alla situazione descritta ed ai rimedi proposti, come interessati alla Valpolicella ed alla sua conservazione, con il presente scritto intendiamo avanzare delle idee sui vari problemi che la interessano. E, cominciando dalle nuove strade, esprimiamo il parere che esse vadano in linea di massima rifiutate senza escludere migliorie, qualche allargamento, golfi di sosta per i mezzi pubblici, rotonde.

Per quanto riguarda poi il territorio, crediamo sia necessario procedere ad un censimento di quanto intangibile deve conservare la Valpolicella di natura, di agricoltura, di bellezza, di architettura monumentale e minore.

Il tutto fissato in un "piano intercomunale" (il P.A.T.I.) secondo i criteri della Legge Urbanistica Regionale n°11, che assicuri in primo luogo alla viticoltura il ruolo (vorremmo dire il rango) di protagonista nell'uso del territorio, perché Valpolicella significa vino di pregio, lavoro, utilità sociale, quindi, meritato profitto, conservazione della identità culturale, dignitoso modo di vivere.

Questo "piano intercomunale", da realizzare armoniosamente fra le 5 realtà amministrative locali, dovrà costituire una invalicabile frontiera eretta verso chi, anche inconsapevolmente, intenda superarla per arrecare danno alla valle.

Un piano senza nuove strade, ma con l'autobus (per ora, poi ferrovia?) in servizio metropolitano da Verona (con corse ogni 10-15 minuti nelle ore di punta e con il costo della corsa urbana) per recarsi a Negrar e al suo ospedale, e negli altri capoluoghi di tutta la valle.

Si ritiene che questa nuova modalità di trasporto pubblico, che potrebbe essere finanziata con i fondi che la Provincia di Verona intende impiegare per le nuove strade, possa contribuire ad ottenere una sensibile riduzione del traffico motorizzato.

Non si dovrebbero prevedere collegamenti fra i vari Comuni con strade e tunnel a monte della attuale Strada Provinciale per non sottrarre territorio all'agricoltura, per non impoverire la valle nel suo patrimonio naturale, per non accrescere l'inquinamento dell'aria e dell'acqua, per non offendere il paesaggio con l'inserimento di una nuova infrastruttura e per non attrarre lungo il loro percorso attività improprie atte a suscitare deleterie sinergie fra i territori attraversati estranee al contesto prevalentemente agricolo attuale.

Questo nuovo strumento urbanistico dovrebbe insomma consentire all'agricoltura

di rimanere attività fondamentale, lasciando poco spazio ad attività di altro genere e pochissimo al sistema insediativo-residenziale. Le nuove edificazioni dovrebbero essere destinate ai residenti storici ed essere realizzate con edifici con capienza massima di due alloggi.

Non ultima funzione del P.A.T.I., quella di rendere la Valpolicella, grazie alla cura di paesaggio ed emergenze architettoniche ed ambientali, maggiormente interessante sotto l'aspetto turistico, inserendola quindi in percorsi e programmi di misura provinciale.

Ma altri due problemi inquietanti vanno avviati a soluzione in Valpolicella.

Primo, la cemenzeria di Fumane, con camini dotati di filtri davvero efficaci e con controlli frequenti.

La dispersione in atmosfera di sostanze volatili dai camini non deve danneggiare la salute di chi vive e lavora in Valpolicella, né la qualità dei suoi vini. Non occorre aggiungere nessuna parola di commento. L'attività mineraria che già oggi arreca danno all'ambiente ed al paesaggio non deve durare in eterno, ma avere una scadenza ragionevole. Chi oggi vi lavora va assicurato e tutelato. Per il futuro, però, una fine va stabilita con sicurezza, senza proroghe.

Il secondo problema è quello del trasporto dei materiali lapidei dalla Lessinia. Occorrerà pretendere la riduzione del volume dei materiali trasportati, senza nuocere all'attività tradizionale di escavazione e lavorazione in sito della pietra, ma non consentendo il trasporto dei materiali di scarto né di quelli frantumati, che devono essere usati, come prescrive la legge, nella ricomposizione ambientale.

Il termine "conservazione" tradizionalmente viene inteso come il contrario di "sviluppo".

Ma non in ogni luogo e non sempre è così.

In Valpolicella "conservazione" (del paesaggio, della viticoltura, delle pievi, delle ville monumentali e delle alberate che le adornano e che quasi le presidiano) è il termine da usare per percorrere la via dello sviluppo. Quello senza scorciatoie, senza traguardi di percentuali da raggiungere, ma durevole, rispettoso della natura, dell'ambiente, della vita.

Sia la Provincia, siano i Comuni a muoversi, a far propria la nostra proposta, a porsi come protagonisti per la salvezza della Valpolicella.

Per W.W.F. - Sezione di Verona

Averardo Amadio

Piero Clementi